

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

1970

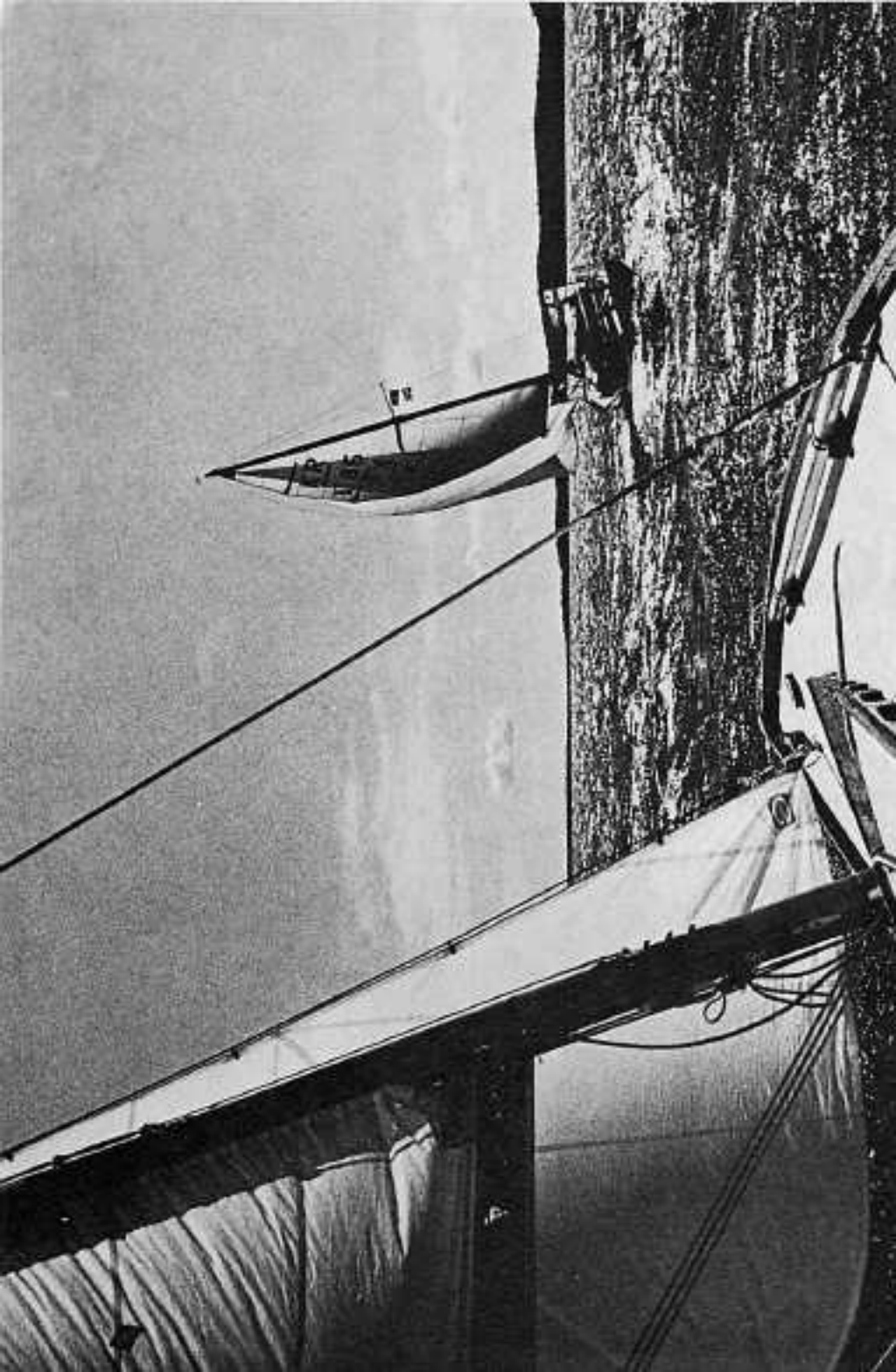


Årsbok

Göta Segel Sällskap

75 ÅR

1895 - 1970



1970 — GSS 75 ÅR

Jag framför härmed mina varmaste gratulationer till Göta Segel Sällskap som i år fyller 75 år.

Vad betyder då ett 75-årsjubileum?

Jo, att kamrater i gången tid arbetat hårt för sin idé och för att hålla sitt Sällskap samlat. De har hyllat, lärat och kämpat för Sällskapets namn, fört dess vimpel på sina båtar och varit stolta däröver. Vi, som nu firar Sällskapets 75-åriga tillvaro skall med tacksamhet tänka på och minnas dem som skapat våra möjligheter till hamnar och varv och som var framsynta att köpa Jungfruholmarna till oss. Det är ett arv, som vi nu aktiva måste förvalta väl, liksom vi också måste bygga vidare och ta vara på dagens möjligheter för att skapa något åt kommande generationer. Ja, vi skall se framåt! Fram mot Sällskapets fortsatta utveckling och ett fast kamratskap. Vi måste överse med alla små trätor och osämjor som finns i stunden och försöka se allt i stort perspektiv.

Vi som idag har hand om Sällskapets administration är fast beslutna att bereda vägen för den fortsatta utvecklingen och jag är säker på att våra nya stadgar skall bli en god hjälp. De är gjorda med tanke på expansion av Sällskapet.

Styrelse- och funktionärsarbete är emellertid, som vi vet, en form av arbetsplikt som alla måste deltaga i.

Därför hoppas jag och tror att de som kommer efter oss i Sällskapets ledning, väl sörjer för att vi kan fira vårt 100-årsjubileum med en ännu större triumf.

Än en gång

Hjärtliga Gratulationer till vårt 75-årsjubilerande Sällskap!

Sven Ejdestam

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 1969

Styrelsen för Göta Segel Sällskap får härmed avlämna följande verksamhetsberättelse för år 1969.

Sällskapet hade vid årets slut 488 medlemmar varav 48 damer. Antalet båtar var vid årets slut 279 st, varav 165 segelbåtar, 18 kanoter, 31 jollar samt 65 motorbåtar. Styrelsen har bestått av följande personer:

Ordförande Sven Ejdestam, vice ordförande Gösta Svensson, sekreterare Rune Kristoffersson, kassör Anders Forsberg, chef för Jungfruholmarna Gunnar Keijser, varvschef Gröndal Will Bäckström, varvschef Långholmen Lars Nordgren, hamnchef Sven Palén, klubbmästare Gösta Andersson, kanotchef Tommy Wadsten och Kenneth Strand samt ledamot Hans Gåling.

Under året har tre allmänna möten och tio styrelsemöten hållits.

Göta Segel Sällskaps nya stadgar antogs slutgiltigt vid höstmötet och återfinnes i slutet av årsboken.

Varv och hamnar har under året varit fullbelagda. På såväl Gröndals- som Långholmsvarvet och Jungfruholmarna har fortlöpande reparationsarbeten utförts.

Piggjollelägret hölls som vanligt i juni och med 18 deltagare. Tommy Wadsten ledde lägret och biträdades förtjänstfullt av Lena Falkman och P.-J. Ytterman. På grund av det stora intresse som vårt piggjolleläger rönt de senaste åren anordnades ett extra piggjolleläger i augusti månad. Lägret leddes även här av Tommy Wadsten assisterad av Sven-Erik Friberg och P.-J. Ytterman. För den uppskattade förtäringen vid båda tillfällena svarade Inga-Britt Friberg och Eva Wadsten.

Sällskapet var som vanligt medarrangör av Mälarregattan på Björkfjärden.

Högtidsseglingen gick av stapeln den 10 augusti och hade samlat drygt 150 anmälda båtar. Seglingen gynnades av strålade väder. Dock var vindstyrkan i minsta laget. Avslutningsseglingen hölls lördagen den 27 september med ett 40-tal deltagare. På kvällen var det som vanligt livat värre. Ett 100-tal personer hade då samlats för att äta och dansa.

Aktiviteten bland GSS kappseglare har ökat och allt fler Göta-båtar har varit synliga i tävlingsprogram och prislister. Bland insatserna märkes bl. a. Kjell Mathsons och Bengt Svenssons fina placeringar i M 22-klassen. Karl-Gunnar Holvanders fina placeringar i Finn-jolle bör också nämnas.

Vi vet att många andra och det är då kanske speciellt havskryssarägarna vi tänker på har gjort uppmärksammade insatser. På grund av att vi inte erhåller resultatlistor vill vi inte försöka komma ihåg någon med tanke på de orättvisor vi då eventuellt skulle begå.

Ungdomsverksamheten inom Sällskapet har utvecklats explosionsartat under Tommy Wadstens ledning. För närvarande håller ett stort antal ungdomar på med att bygga jollar i gamla maltfabriken på Reymersholme. För att finansiera verksamheten bygges en jolle, vilken kommer att utlottas under 1970. Bland Tommy Wad-

stens duktiga medhjälpare vill vi nämna Sven-Erik Friberg, P.-J. Ytterman och Ove Oskarsson.

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

Stockholm den 3 februari 1970.

Sven Ejdestam

Gösta Svensson

Rune Kristoffersson

Anders Forsberg

Gunnar Keijser

Sven Palén

Will Bäckström

Lars Nordgren

Gösta Andersson

Tommy Wadsten

Hans Gåling

**SJÖKORT · BÅTSPORTKORT
SEGLINGSBESKRIVNINGAR**

samt all övrig utrustning för

NAVIGATION

**NAUTISKA
MAGASINET AB**

**SKEPPSBRON 10 · 111 30 STOCKHOLM
TEL. 08/10 00 08**

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Adress: Box 9022, 102 71 Stockholm 9. Postgirokonto 28 48 48.
Varv Långholmen: Tel. 68 40 24 — Varv Gröndal: Tel. 45 20 81.

STYRELSE:

Ordförande: Sven Ejdestam, Sörgårdsvägen 69, 184 00 Åkersberga.
Tel. 0764/236 76.

V. ordförande: Gösta Svensson, Harpsundsvägen 26, 124 40 Bandhagen.
Tel. 99 63 13.

Sekreterare: Rune Kristoffersson, S:t Mickelsgatan 97, 126 58 Hägersten.
Tel. 97 51 96.

Kassör: Anders Forsberg, Sparbanksvägen 11, 126 44 Hägersten.
Tel. 19 41 00.

Ungdomsledare: Tommy Wadsten, Rådmansgatan 88, 113 29 Stockholm.
Tel. 31 91 19.

Suppleant: Sven-Erik Friberg, Klockarvägen 5, 141 47 Huddinge.
Tel. 774 27 56.

Intendent för Jungfruholmarna:

Gunnar Keijser, Dammtrappsvägen 31, 121 63 Johanneshov. Tel. 49 38 65.

Klubbmästare:

Gösta Andersson, Släggbacken 2, 171 57 Solna. Tel. 82 67 17.

Hamnchef:

Sven Palén, Folkskolegatan 4, 117 35 Stockholm. Tel. 68 57 23.

Varvschef Långholmen:

Lars Nordgren, Bredängs Allé 8, 127 32 Skärholmen. Tel. 88 82 21.

Varvschef Gröndal:

Will Bäckström, Gröndalsvägen 5, 117 46 Stockholm. Tel. 18 48 67.

Tillsyningsman för Jungfruholmarna:

Gösta Axelsson, Spetsvägen 33, 161 49 Bromma. Tel. 25 70 02.

Jungfruholmskommitté:

Gunnar Keijser, intendent, Dammtrappsvägen 31, 121 63 Johanneshov.
Tel. 49 38 65.

Kjell Mathson, Wilhelm Sandberg, Klas Isaksson, Göran Andersson, Gösta Axelsson, Gösta Berndtson, Åke Thorbjörnsson.

Kappseglingskommitté:

Sven Ejdestam, eskaderchef, Sörgårdsvägen 69, 184 00 Åkersberga.
Tel. 0764/236 76.

Tommy Wadsten, Bo Fagerström, Tore Lundvall, Erik Jansson, Gösta Svensson.

Festkommitté:

Gösta Andersson, klubbmästare, Släggbacken 2, 171 57 Solna. Tel. 82 67 17.
Arne Sandberg, Roland Appelgren, Walter Sjöstedt.

Valberedningskommitté:

Curt Wikström, sammankallande, Hägerstensbrinken 32, 155 26 Hägersten.
Tel. 97 74 12.

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

Varvskommitté Långholmen:

Lars Nordgren, varvschef, Bredängs Allé 8, 127 32 Skärholmen. Tel. 88 82 21.
Sverker Bergman, Jan Olofsson, Arne Hallberg.

Varvskommitté Gröndal:

Will Bäckström, varvschef, Gröndalsvägen 5, 117 46 Stockholm. Tel. 18 48 67.
Rolf Bäckström.

Ungdomsarbetsgrupp:

Tommy Wadsten, ungdomsledare, Rådmansgatan 88, 113 29 Stockholm.
Tel. 31 91 19.

Sven-Erik Friberg, Per Johan Ytterman, Inga-Britt Friberg, Eva Wadsten, Nils Olsson.

Uppväktningsgrupp:

Erik Jansson, sammankallande, Bondegatan 70, 116 33 Stockholm. Tel. 42 40 07.
Tore Stark, Gunnar Andersson.

Årsboksredaktion:

Robert Levin, sammankallande, Strålgatan 21, 112 63 Stockholm. Tel. 54 13 43.
Lena Falkman, Ib Möller, Ingvar Högström.

Revisorer:

Bo Fagerström, Hornstulls Strand 1—3, 117 39 Stockholm. Tel. 69 36 69.
Bertil Frisk, Vindragarvägen 4, 117 40 Stockholm. Tel. 68 39 91.

Revisorsuppleant:

Bo Svantesson, Bollgränd 10, 170 10 Ekerö. Tel. 0756/318 64.

EKONOMISK ÖVERSIKT 1969

INGÅENDE BALANS KONTO 1/1 1969

Tillgångar:

Kassa	521: 64
Bank, sparkassa	1.375: 99
Bank, kapitalinsamlingsräkning	13.162: 38
Postgiro	1.886: 89
Målarregattan	3.653: 90
Jungfruholmarna	1: —
Långholmsvarvet	1: —
Gröndalsvarvet	1: —
Inventarier	1: —

Kronor 20.604: 80

Skulder:

Checkräkning	102: 56
Ej utnyttjade anslag	450: —
Investeringsfond	15.431: 14
Dansbanefond	1.825: —
Kapital	2.796: 10

Kronor 20.604: 80

VINST OCH FÖRLUST KONTO 31/12 1969

Utgifter:

Återbetalda andelar	100: —
Jungfruholmen, omkostnader	5.273: 46
Hamnomkostnader:	
Långholmen	2.529: 60
Gröndal	749: 15
Varvsomkostnader:	
Långholmen	4.274: 04
Gröndal	1.133: 11
Arkivomkostnader	425: —
Målarregattan	907: 24
GSS-Nytt och Årsboken	4.890: 19
Räntor	100: —
Skatter	1.207: —
Arvoden	1.471: —
Sammanträden	1.299: 05
Fester	1.475: 47
Jubileum	4.730: 50
Porto	1.429: 70
Elavgifter:	
Långholmen	369: 57
Gröndal	1.200: 93
Telefonavgifter:	
Långholmen	377: 90
Gröndal	323: —
Föresäkringar	2.144: —
Uppvaktningsar	524: 57
Scandertar	2.585: 67
Avgifter till förbund	1.118: 40
Ungdomssektionen	1.285: 89
Piggjollar	58: 84
Piggjöllelägret	771: 10
Lottbåt	325: —
Övriga kostnader	2.626: 06
	45.705: 44
Avsättes till investeringsfond	3.000: —
Overskott	23: 64

Kronor 48.729: 08

Inkomster:

Årsavgifter	8.300: —
Straffavgifter	283: 50
Arbetsplikt	800: —
Skäpavgifter	885: —
Varvsavgifter	34.143: 50
Inregistreringsavgifter	1.725: —
Gåvor	84: 75
Räntor	1.893: 66
Kappseglingar	213: 67
Ungdomssektionen	400: —

Kronor 48.729: 08

UTGÅENDE BALANS KONTO 31/12 1969

Tillgångar:

Kassa	837: 57
Bank, sparkassa	940: 51
Bank, kapitalsamlingsräkning	20.116: 52
Postgiro	1.795: 47
Diverse fordringar	1.143: 05
Jungfruholmarna	1: —
Långholmsvarvet	1: —
Gröndalsvarvet	1: —
Inventarier	1: —

Kronor 24.837: 12

Skulder:

Diverse skulder	1.311: 24
Ej utnyttjade anslag	450: —
Investeringsfond	18.431: 14
Dansbanefond	1.825: —
Kapital	2.819: 74

Kronor 24.837: 12

Nilssons RIGGARVERKSTAD

Tavastgatan 26 · 117 24 Stockholm
Tel. verkstad 44 12 64, bostad 42 08 79

Tillverkar nya riggar

Reparerar gamla riggar m. m.

Tillverkar stävputor av segelduk och skinn

Binder nät m. m.

Splitsning av 19-trådig wire samt taluritpressning

Utför det mesta av det i branschen förekommande

AVGIFTBESTÄMMELSER 1970

Inträdesavgifter:

Senior	50: —
Junior och familjemedlem	10: —

Nyttjanderätt:

Uttages av senior när denne första gången utnyttjar hamn eller varv	200: —
(Gäller ej tidigare junior.)	

Avgifter per år:

Medlemsavgift:

Senior	40: —
Junior och familjemedlem	25: —

Båtaavgift:

Senior (som ej utnyttjar sällskapets hamn eller varv)	20: —
Junior (som ej utnyttjar sällskapets hamn eller varv)	10: —

Hamnavgift:

Bryggplats (som ej utnyttjar sällskapets varv)	75: —
Kanotbryggan (för kanot eller jolle som ej utnyttjar sällskapets varv)	35: —
Skåp i mån av tillgång	15: —
Uppdragning av boj enligt ordningsregler för hamn	50: —

Varvsavgifter per kvm:

Långholmen	11: 50
Gröndal	14: 50
Reimersholme, Ungdomssektionen (endast segelkanot och jollar)	5: —
(Ovanstående varvsavgift innefattar hamn-, varvsplats och båtaavgift. Pensionärer betalar halv varvsavgift.)	
Grundavgift för samtliga varv	25: —
Båt som ligger uppe på varvet mer än 10 dagar under tiden 1 juni—15 september erlägger halv varvshyra (gäller ej aktiva kappseglingsbåtar och jollar).	
Sliptagning (tillfaller slipskötaren)	10: —
Arbetsplikt*	

Jungfruholmarna:

Hyra för husen:

Per påbörjat dygn	5: —
Per vecka	25: —

För avgifter som är förfallna till betalning uttages 10 % straffavgift.

* Medlem över 15 år som utnyttjar Sällskapets anläggningar är skyldig att varje år utföra minst 8 timmars arbete för sällskapets räkning. Kallelse sker med postens inbetalningskort. Påtecknat belopp inbetalas endast vid frånvaro. Om en kallelse kommer olägligt, kan efter ansökan hos vice ordföranden nytt datum erhållas för utförande av arbete.

Arbete med varvsstädning och takskottning inräknas inte i denna arbetsplikt utan skall i eget intresse utföras av dem som använder varven. Dock skall om någon uteblir från dessa kollektiva arbeten extra arbetsplikts-avgift uttagas.

Junior:

Som junior räknas medlem t. o. m. det år denne fyller 19 år.

Värnplikt:

Medlem som utför värnplikt erhåller avgiftsbefrielse om ansökan insändes till styrelsen.

Pensionär:

Efter anmälan hos styrelsen erhåller pensionär halv varvsavgift.

Ständiga medlemmar:

Ständig medlem är befriad från medlemsavgift.

Hedersledamot:

Hedersledamot är befriad från samtliga avgifter.

Inbetalningsdatum:

Avgifterna skall om inget annat anges vara inbetalda före den 31 mars.

Avgifterna gäller för följande perioder:

Årsavgift: 1 januari—31 december innevarande år.

Båtagift: 1 januari—31 december innevarande år.

Hamnavgift: Erlägges i förskott för innevarande år.

Varvsavgift: Fr. o. m. uppdragningen på hösten t. o. m. sjösättning på våren.
Inkluderar även hamn för sommaren. (Erlägges i efterskott.)

Medlem som ej har erlagt årets avgifter äger ej rätt att sjösätta båten.

Märken:

Standertar:

Jollar och kanoter	6:—
Segelbåt	6: 50
Segelbåt, större	7:—
Segelbåt (i spridare) och motorbåt	8:—
Bordsstandert av siden	10:—
Stävmärke	7:—
Mössmärke kpl.	25:—
Nål för kavaj	8:—
Nål för kavaj, med krans (ständig- och hedersmedlem)	10:—
Jackmärke av tyg	5:—
Broderat kavajmärke	12:—
Nycklar	7:—

Ovanstående försäljs av: kassören, hamnchefen Långholmen, varvschefen Gröndal samt uppsyningsman Jungfruholmarna.



JUBILEUMSKÖRET DEN 28.2 1970

De' va' grejer de'l »Svenne Eidis» hälsade ett gäng på 365 sjösnajdare utstyrda i praktiska sjökläder, pyjamas och störvästar med stångkragar, välkomna.

När skaffningen var utbackad satte Trubaduren Ove Engström, till eget gitarrackompanjemang, igång med Willes nyttillverkade jubileumsvisa. Den var jättebra, t. o. m. folket i skansen kunde sjunga med, och ja' en »rackare».

Under tiden som vi stoppade i oss av käket var det naturligtvis en hel del folk som höll tal och berättade hur bra Götarna va'.



Sanning att säga var talen så många att det går helt enkelt inte att snacka om allt som snackades.

Emellertid, vår MESTE kanotseglare Jonne Granberg hade ställt upp. Det gick lite dåligt för Jonne i starten, så han gick över linjen som siste man. Men det gör inget för Jonne kan konsten att snacka sig fram i täten.

Till slut var i alla fall talen och maten förbrukade och Lalle Fürst satte igång jularbomaskin och man trådde en och annan dans.

I pauserna träffade man gamla polare som breddade på och ljög i sedvanlig stil och en och annan »klämtare» intogs även vid lämpliga tillfällen. Det hela var egentligen mysigt som det alltid brukar vara på Götas kör. Höll på å glömma, det delades ut medaljer till prominenta personer i sällskapet, de hör till ett jubileum.

För att göra »a long story short» måste man avsluta med och tacka »Svenne Eidis» och hans medhjälpare för en mycket lyckad skiva. Man kanske kan fantisera och tänka sig att grundaren Pråm-Pelle hade varit med, han hade säkert sagt »thet hvar en trefflig jubileumsfest».

Hälsningar

Bo Fagerström





I dessa dagar, då självbetjänings- och "riva-och-trivs"-idéerna mer och mer tränger in på alla områden, även där det inte alltid är så lyckat, slår vi ett slag för alla. För som inte vill göra något så viktigt som ett klädköp till en vanlig "snabbaffär". Vi åligger oss andra ord kunden i högsätet. Hos oss får Ni ett kungligt bemötande av fackmän — specialutbildade var och en på sitt område. Med deras sakkunniga hjälp får Ni i lugn och ro se och prova allt det vi har att erbjuda. Och vi kommer att sitta en ära i att Ni — vår värderade gäst — lämnar oss kungligt välklädd!



KUNGSGATAN 2



ETT GAMMALT SEGLARMINNE

Söndagen den 8 december ringer det i undertecknads telefon, och i andra änden på tråden befinner sig Sven Ejdestam.

Jag frågar självfallet vad han har på hjärtat, och om det möjligen är något jag kan stå till tjänst med.

Några av de frågor han ställde kunde jag väl besvara, men när samtalet pågått en stund, kom säkert den verkliga anledningen till påringningen fram, och den löd ungefär så här.

Som du säkert vet så fyller sällskapet 75 år 1970. Inom styrelsen har vi redan börjat resonera om planerna för firandet av detta jubileum. Nu måste jag faktiskt fråga dej, som är en av våra äldsta medlemmar om du inte ville skriva några rader om dina upplevelser från den gångna tiden. Det gäller ju nästa års årsbok, så du har ju god tid på dej att tänka på saken.

Ja, vad skulle jag väl svara på den frågan, man vet ju inte om man lever till dess, så mitt svar blev att Orsa kompani lovar i varje fall inget bestämt.

Men efter det mycket intressanta samtalet med vännen Ejdestam, som för mej blev en liten tankeställare, som mycket väl kunde gälla oss alla, ty utan bidrag, ingen årsbok, och det skulle väl alla beklaga. Jag erinrade mej nu, att man på höstmötet uttalade sig för att Julafton skulle vara sista dagen för avlämnande av bidrag till årets årsbok, det var ju några dagar kvar till dess, så man kunde ju försöka hitta på något som, om inte annat kunde duga som utfyllnad. Men all vår början är svår. Jag kunde kanske börja med något minne från 1912, det år jag gick in som medlem i sällskapet, och just den händelsen kom ju att sätta andra spår efter sig.

Jag blev nämligen erbjuden att bli ständigt gäst på Svanhild, en 50 kvadratmeters kappseglare, ägare Erik Pettersson och Julius Dahl. År 1912 var ju för övrigt ett märkesår speciellt för målarseglarna, ty då bildades Mälarens Seglarförbund, som vid sin start beslutade att en högtidssegling skulle anordnas varje år, och att ett till förbundet anslutet sällskap fick i uppdrag att stå för detta arrangemang. Det blev Segelsällskapet Aros Vesterås som fick uppdraget att anordna den första högtidsseglingen, och tiden fastställdes till midsommarhelgen 1912.

En inbjudan om deltagande utgick till samtliga målarsällskap, och så långt jag kan minnas blev anslutningen mycket god. Hur många båtar från Göta Segelsällskap som deltog kan jag tyvärr inte minnas, ny som jag då var, men två stycken, av vilka den ena var Svanhild, ägare Erik Pettersson och Julius Dahl, samt undertecknad, och den andra en 30 kvadratmeters skärgårdsbåt, ägare Ernst Ekström och Gustav Karlsson samt som tredje man Helge Larsson, hade kommit överens om att göra sällskap under färden till Västerås.

Det var mycket att ordna med innan allt var klart för avfärd. Någon semester hade man inte uppfunnit 1912, åtminstone inte för någon av oss, utan det var att ordna med permission från jobbet en vecka, den tid vi hade beräknat att vara borta. Ja sen var det matfrågan för en hel vecka som måste ordnas. Jag själv och Helge fick det tvivelaktiga nöjet att klara upphandlingen av mat å dryck som ansågs behövlig för färden, att det inte blev av det angenämaste slaget kan jag försäkra. Allt var nu klart för avfärd, som bestämdes till kvällen den 20 juni, med en första anhalt vid Slagsta holme. Väl ditkommen skulle den upphandlade provianten fördelas på de båda båtarna. Att det fattades en del var väl inte så märkvärdigt, men den saken kunde ju alltid kompletteras under den fortsatta färden.

Efter ett bad och välbehövlig skaffning, kunde vi vid 11-tiden börja ordna för första nattens kojning.

Nästa dags start var bestämd till kl. 9 f. m. och slutmål för dagens segling var Strängnäs.

Vädret var strålande vackert och för en lätt sydlig bris var snart såväl Slagsta som Ekeröfjärden passerad, men Bockhålet tog lite längre tid att driva igenom! Några hjälpmotorer att ta till fanns inte på den tiden, men allt gick bra ändå. Väl utkomna på Björken blev det lite bättre fart igen, man bör väl egentligen inte klaga på värmen, men att söka skugga i en båt, när solen brassar på för fullt är inte så lätt. Det

blev därför så mycket oftare att svalka sig med ett dopp i böljan blå, med ty åtföljande soltorkning, och kanske lite för hårt sönderbrända ryggar. Vi har nu passerat Kolsundet, och gör klart för en första anhalt i Stallarholmen. Efter att ha klarat av kompletteringen av välbehövlig skaffning går färden vidare till dagens slutmål Strängnäs.

Vi var minsann inte ensamma på väg att deltaga i Mälarens Seglarförbunds första högtidssegling. När vi efter ett par timmars rundvandring i staden kommer tillbaka till båtarna, så har vi sällskap med ytterligare ett tiotal båtar med samma mål, nämligen Västerås. Den följande kvällen i Strängnäs blev en fin upptakt till kommande helgfirande i Västerås.

Redan vid 8-tiden nästa dags morgon, började de flesta göra klart för avsegling till slutmålet restaurangholmen Elba, som för Västeråsarnas del var vad Fjäderholmarna var för oss Stockholmare. För oss i Svanhild och Inga, var det väl första gången som vi var på väg att gästa en stad i västra Mälaren, på andra sidan Strängnäs. Nu fick vi ju gott segelsällskap på för oss okända vatten, så några bekymmer med orienteringen blev det säkert inte.

För övrigt fanns det ju 1912 så många mälarbåtar, som gick den traden, att det säkert räckt till med bara den orienteringen.

Redan vid 3-tiden på e. m. var vi framme vid seglingens slutmål. Någon på förhand ordnad hamnplats för oss kan jag inte minnas att det fanns, men då vi var bland de första som anlände, var den saken snart ordnad.

Även om vi tidigare varit med om och bevistat åtskilliga seglarsammankomster, så blev den här ändå ett strå vassare, ty så många för oss okända, såväl båtar som människor kommer man inte i kontakt med var dag, så både för mig och säkert många flera blev det en upplevelse värd att minnas.

Beträffande själva högtidsseglingarna så kan jag tyvärr inte lämna någon redogörelse över, vilka som segrade i de olika klasserna, men det är nu 56 år sedan seglingarna gick av stapeln, så något större intresse för utgången tror jag knappast föreligger i dag. Däremot borde jag kanske säga några ord om andra seglingen på midsommardagen. Anledningen till det, var den mycket hårda regn- och stormby man överraskades av. På många båtar måste man riva ner sina segel, men regnbyn varade inte så lång stund, ty efter en halvtimme låg samtliga båtar i ett rent bleke, och det blev en ganska lustig syn efteråt, då den starka solhettan brassade på, det såg då ut som om båtarna befann sig ligga i ett ångande vatten. Under själva stormbyn hände det ett litet missöde, i en båt, en man gick överbord, men bärgades kvickt av Einar Sjögren med sin då så välkända båt Florens, som efter bärgningen kunde fortsätta mot mål, och kanske också som vinnare?

Ja efter detta har jag inte mer att förtälja om allt man fått vara med om, under de händelserika dagarna. Nu återstår bara hemfärden och den gick utan anmärkning. Ja å så var det slut på min första långsegling, ända till Vesterås, en benämning som kanske inte passar så bra i dagens läge som år 1912.

Tore Stark

GÖTAS SEGLARLÄGER 1969

Tänk er en alldeles klarblå himmel utan ett enda moln. Tänk er vidare en nästan outhärdlig vitgul sol, svag vind och en massa andra härliga sommarattribut. De yttre betingelserna är med andra ord som skapade för lyckat lägerliv.

Göta hade ju i år två seglarläger som båda berikades med sol, varmt badvatten och massor av segling.

Vi som hade att ta hand om grabbarna och flickorna var, Tommy Wadsten, Sven Friberg, Lena Falkman och jag själv. Människan lever ju ej av segling allenast varför vi från köket omhulldades av Tommys och Svens fruar, Eva och Inga-Britt. Det gjorde dom med den äran och att laga mat och pyssla i köket i den värmen, som allt annat än svek, var kanske inte alla gånger så lätt, men de gjorde det väldans gärna.

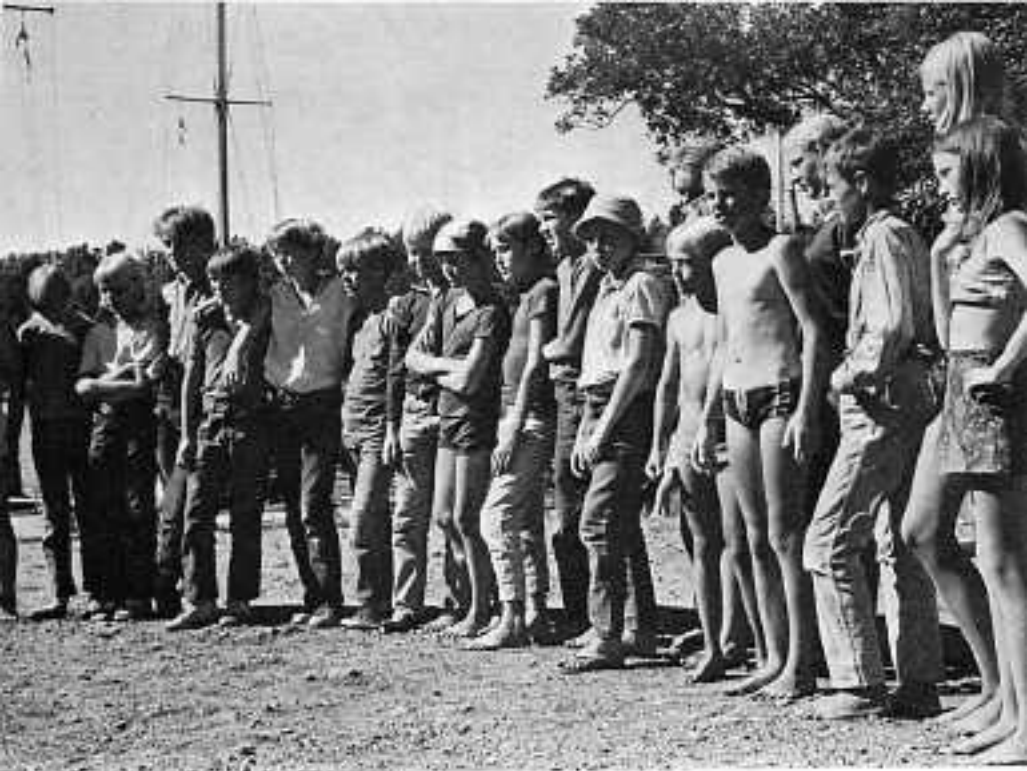
Speciellt roligt var det för mig att nu få uppleva lägret från, så att säga, andra sidan då jag själv var med bland dem som lärdes upp 1962 av Folke Levin, Kjell-Emil och »Rullis» Hansson på Götas första läger.

I år har vi alltså kommit i kontakt med ett 40-tal 10—13-åringar och det har varit mycket roligt och stimulerande att vara med och hjälpa till med en del råd och litet erfarenhet. Speciellt roligt var naturligtvis att följa dem som kom dit och knappt visste vad en båt var för något, ännu mindre vad segling innebar. Det gick förbluffande fort att komma underfund med hur det skulle gå till för att få båten att gå dit man ville, hur seglen skulle stå, hur vändningar gick till och inte gick till o. s. v. Vi seglade, snackade taktik, seglade igen och snart var den osäkerheten, som fanns från början, bortblåst. Det första vi hade visat när de kom var hur en kappsegling gick till och hur man klarade båten. Så småningom var det dags för dem, som inte redan hade kommit i kontakt med båtens nyckfullhet, att pröva. Det var en populär övning och några jobbiga dagar för oss i fölgebåtarna och bryggan. Till slut fick vi lov att upprätta en »tio i topp-tipp-lista» för att få dem att avstå.

På programmet stod givetvis segling i första hand men det gavs även utrymme för andra aktiviteter. Vi hade på båda lägren deltagande från den kvinnliga sidan som alltid hävdade sig mycket väl. Detta inte minst då vi drabbade samman i de livliga fotbollsmatcherna, eller vad det nu blev, som hölls nästan varje dag uppe på stora ön. På programmet stod dragkamp, varpa, pilkastning och bastu. Bastun var ett oerhört uppskattat inslag. Dock stod reaktionen första gången vi nämnde det här med tvål och vatten inte alls i proportion till de glädjeyttringar som sedan yppades varje gång det drog ihop sig till bastubad. Hade det inte funnits lås på dörren hade vi nog aldrig fått dem därifrån.

Under midsommar-lägret bjöds vi och övriga som då gästade »holmarna» på ett teaterstycke av de mycket unga men lovande aktörerna Lotta och Catharina Wadsten, Lena och Åsa Axelsson. De insamlade intäkterna skänktes av flickorna till Barn i Biafra.

Dagarna rann i väg mycket fort och till slut drog det ihop i hjärtetrakten hos en och annan utslagen prisaspirant, men vad vore ett seglarläger utan kappsegling.



Den sista dagen var blandad med sorg och glädje, allt i uppbrottets tecken. Stolta föräldrar betraktade sina »telningar» under uppvisningsseglingarna och var och en var nog bäst i Mors och Fars ögon.

Inte hade det väl förekommit någon överväldigad hemlängtan som inte ett par tioöringar i telefonen kunnat övervinna. Men klart är ju att det är skönt att komma hem efter en jobbig vecka med massor av segling och stöj. Tråkigt var det emellertid att behöva lämna »Saga», »Seila», »Erla» och dom andra jollarna. Tråkigt var det ju även för oss att behöva lämna alla dessa till sjön nyvunna vänner, utan att kunna följa upp det hela. Därför är det nu extra roligt att vi har kunnat omsätta vår önskan i praktiken och kunnat träffas på torsdagskvällarna under senhöst och vinter nere på Malten. Där har vi just nu sex stycken Mirrorjollar och en Optimist på gång. Där träffas vi nu alltså, Tommy, Sven, jag och många andra, ungefär ett 25-tal glada själar och bygger, snackar segling, knopar, drömmer om sommaren och trivs och har kul. På vår julavslutning ställde Thorbjörn och hans grabb upp och visade några trevliga filmer och till detta avnjöts korv. Ett varmt tack riktas även till hjälpsamma föräldrar som hjälpt till mycket där nere.

Med detta som bakgrund hoppas vi naturligtvis på en ökad junioraktivitet inom Göta. Mirrorregattor har bl. a. diskuterats. Givetvis skall vi fortsätta med läger även sommaren -70 och mycket annat, just för juniorer.

Till sist vill jag rikta mig till alla er som var med på lägren nu i somras. Jag hoppas att ni skall finna er till rätta inom Göta, fortsätta — som vi hoppas — att trivas tillsammans med oss nere på »Malten» och på sjön.

Väl mött
Poan Ytterman

Hej!

Vi är två syskon, Roger 13 år, Lotta 12 år. Vi tänkte tala om för er alla hur kul vi hade på Piggjöllelägret. I en vecka fick vi lära oss att segla, läsa sjökort. Vi startade kl. 8 på morgonen med ett morgonmål, sedan seglade vi i tre timmar ungefär, det var jättekul. Så var det lunch. Sedan badade vi, lekte, och annat kul. Sedan efter det seglade vi igen. Sedan pluggade ledarna sjökort och teori med oss. Det var ju så klart roligare med seglingen, men det är ju nödvändigt att kunna det andra också. Så fick vi göra en massa andra kul grejor. Sen fick vi bada bastu. Fast de som sågade veden kanske inte var så glada just då, men det gick snart över. Så en dag pratade ledarna om att det blir en vinter och att det skulle vara kul att träffas då också. Det tyckte vi allihop. Då bestämde vi det. Och sen skulle vi bygga lite större båtar. Och nu är allt detta igång. Vi håller på varje torsdag, men det är bara varannan torsdag som vi bygger, dom andra pratar vi och gör knopar m. m. Nu måste vi sluta.

Roger och Lotta Friberg





JUNGFRUOLMARNNA

Vårt »nya» klubbhus på Jungfruholmarna blir i år 15 år gammalt. Det har under åren krävt en del arbete att hålla huset och omgivningen i stand. 2 gånger har klubbhuset målats om. Det läckande eternittaket har bytts ut mot underhållsfri papp.

Flaggstängerna befanns i våras vara ruttna och byttes ut. Vår fina ekparkett blev med slipning och plastbehandling lika fin som när den var ny. Något annat än ek skulle väl knappast hålla för de påfrestningar det utsätts för. De investeringar som har gjorts i klubbhuset är väl främst att vi har dragit in elektricitet till belysning, elspis och kylskåp. Gasolköket och fotogenlamporna har vi tänkt behålla som reserv men också som trivselfaktor. Elbelysningen har vi satt där den behövs bäst, i köket, i entrén, vid soffgruppen och mot konstverket på fondväggen. Toaletten har fått en tystgående elmotor och Ejnars' källare har fått belysning och eluppvärmning.

Tillsyningsmans bostad har också fått elvärme, kylskåp och belysning. En telefonautomat har satts upp på stora holmen.

Holmarna har vi försökt sköta efter Birger Rydholms intentioner, d. v. s. att hålla efter buskar och sly och kratta varje höst för att behålla karaktären av löväng. Till kajerna har vi skaffat en pråmlast grus som vid leveransen visade sig vara finkornigare än vad vi hade tänkt oss. Sand är inte rart att få i båtarna, så därför har vi lagt på jord och sått gräs till att börja med på lilla holmen.

På platsen för gamla dansbanan har vi ställt en gunga och en sandlåda.

Bastubyggnaderna har snyggats till med färg och trätrallar samt försetts med en badbrygga i stålrör. Som upplysning kan nämnas att bastun alltid är låst, men att nyckeln är densamma som går till mastskjulet på Långholmen, bojekan samt plastroddbåten vid Jungfrusund. Den båten får endast lånas efter överenskommelse med tillsynsman.

Tack vare arbetsplikten och många frivilliga armar går det bra att få alla nödvändiga underhållsarbeten utförda.

De senaste 10 åren har på holmarna varit stationerade 6 piggjollar som flitigt har använts inte minst under de seglarläger för ungdom som Göta arrangerar.

På grund av standardhöjningen och det faktum att holmarna blir allt mer besökta har vi fått alltmer sopor att ta hand om. Det kan nämnas att efter kräftköret i somras blev det cirka 60 säckar sopor. Vi hade tidigare sopbränning på udden mot farleden men det var inte så trevligt och det tog lång tid att ta hand om soporna, eftersom de måste sorteras innan bränningen. Vi har därför under några år lagt soporna vid Jungfrusund och låtit Sellbergs ta hand om skräpet. Nu har emellertid markägarna meddelat att de inte tolererar att vi lägger sopor på området. Vi har därför under förra vintern varit i kontakt med kommunen och Gällstaö Tomtägareförening och blivit lovade plats. När det kom till kritan visade det sig att kommunen inte ägde någon mark i det aktuella området, vilket blev en överraskning även för dem själva. Tomtägareföreningen backade också ur på ett möte i maj.

För att lösa problemet har vi ansökt att få bränna sopor igen på Jungfruholmarna och även fått tillstånd. En primitiv brännugn skall därför byggas. För att vi själva skall få så lite bekymmer som möjligt måste vi komma överens om att hålla en mycket god ordning vid sopstället, annars urartar det hela och vi får en s. k. sanitär olägenhet, där råttor och andra djur drar omkring allting. Sopor består ju av så vitt skilda saker, men om vi konsekvent sorterar alla sopor helst redan i båtarna så att brännbara sopor lägges i pappersäckarna. Glas och plåtsopor skall läggas i den plåtlåda som står bredvid ugnen. Den som seglar till Långholmen en söndagskväll kan med fördel ta med soporna dit. Göta har där skaffat större sop-tunnor.

Det har på senare år hörts röster i sällskapet om att vi borde sälja Jungfruholmarna och skaffa en annan holme i skärgården. Ett av skälen skulle vara att Jungfrun snart skulle vara kringbyggd av stadsbebyggelse. Visst kommer det att byggas en del på Botkyrkalandet och Ekerö men stränderna lämnas ju alltid fria numera. Några höghus till bortåt Vårby skall vi väl tåla. På Ekerö byggs f. n. nästan bara enfamiljshus och dom syns inte över skogen. Miljön kring Jungfruholmarna kommer säkert inte att förändras fortare än de flesta andra delar av östra Svealand.

Jag hoppas att det inte är deras verkliga önskan att sälja Jungfrun utan mer en yttring av missnöje när en kallelse till arbete har kommit olämpligt. Var vår klubbholme än ligger så måste den skötas och det innebär att ett arbetslag snabbt måste komma ut under alla årstider. Meningen med en klubbholme är ju att den skall vara en samlingspunkt för så många medlemmar som möjligt utan att man skall behöva stressa sig för att hinna dit och hem. För många båtägare har det ju blivit vanligt att gå motor ut på fredagskvällarna, då ofta vinden är slut, för att sedan ha 2 hela dagar på sig med ett gott utgångsläge. Antingen fortsätta inåt Mälaren eller stanna kvar hela weekenden i trevlig samvaro för både barn och blomma. Skeppar'n som kanske finner ett större nöje av att jaga över fjärdarna får väl ibland ge avkall på sitt nöje till förmån för familjen. På holmarna finns ju så mycket att förströ sig med. Bastu, piggjollar, lekmöjligheter, fiske, brasaftnar samt möjlighet till frivilligt arbete för en god sak. Det sistnämnda räknas av många som en förmån.

Den medlem som tillfälligt är båtlös kan hyra en småstuga och ta bil eller buss dit ut. Familjefäder som har familjerna liggande kvar under arbetsveckorna är också betjänta av korta resvägar. Våra pensionärer ligger tryggt där mest hela sommaren och våra fester lockar allt flera.

Fördelen med att ha en klubbholme i Mälaren är ju att man kan utnyttja säsongen bättre. I maj är det ju ofta för kallt att ge sig ut på längre turer, en frisk kryss till Jungfrun kan vara nog. Sedan är det skönt att komma till kaj och in till öppna spisen i klubbhuset. Man kan också stanna längre på söndagskvällarna och slipper bilköerna eller slussning. Götas varv och hamn får vi väl hoppas alltid kommer att ligga på mälarsidan.

Visst är skärgår'n tjugigare att segla i på många sätt men då måste man ut en bra bit. Många av våra medlemmar har därför redan skaffat sig en replipunkt på den

av idrottsstyrelsens gästhamnar som passar bäst. Med den politik som myndigheterna nu för verkar det ganska omöjligt för privata intressen att få en egen ö som har allt det som vi nu har på Jungfruholmarna. Själva vill vi väl ha Stockholms skärgård så fri och obebyggd som möjligt, där var och en seglar sin egen väg. Vi träffas ju i alla fall till sist på Jungfrun.

Till sist en synpunkt som jag hörde av en klok götaseglare. »Segla i Mälaren på våren, i Saltsjön på sommaren och i Mälaren igen på hösten». Sade han. »Då får du omväxling och när du tar upp båten så är den ren och fin under, för havstulpanerna gillar inte Mälarvattnet.»

Behåll Jungfruholmarna.

Gunnar Keiser

R8:an Katrina med skepparn Gunnar Pilbring till rors. Gunnar har också hållit i årsbokens roder i många år och drar sig nu tillbaka och tackar för sig. Läsekretsen och den tillträdande redaktionen tackar också Gunnar för ett strålande arbete.





KVAL

Motvind på Vestfjorden. Har hört från ett håll, att vi skall vara framme klockan fyra på morgonen, från ett annat klockan tre. Vinden ökar. Säkert stormstyrka. Många är sjösjuka. En flicka kräks och gråter. Stämningen är tryckt, alla är trötta. Det regnar. Frågorna hopas. Vad skall jag göra när jag kommer fram? Inte kan jag väl gå ute? Kan jag gå och väcka Leif? Var ligger hans båt, tro? Kan jag dyka på någon på bryggan för att få hjälp?

Vi kommer fram 03.30. Hittar en redig karl på stranden. Han visar mig båten. Han tycker att jag kan gå ombord och lägga mig. »For du kjenner ham ju.» Båten ser kall och ogästvänlig ut. Inte alls rustad för ishavsfärd. Har jag blivit lurad? Läger mig i en kall koj. Hittar en filt. Orolig. Har svårt att somna. Kommer någon? Slumrar till och vaknar 07.30. Går upp på land och träffar en karl, som just skall gå ombord. Han frågar om jag är svensken som skall vara med. »Jo.» Var klara för avgång om en timme, sade han. Skulle bara hämta manskapet. Allt ordnar sig! Trevlig man, Gudmund, basen på skutan. Jag går och äter på »det indre Sjömansmission». Dyrt som vanligt. På kajen träffar jag Leif och hans fru och en del av besättningen, trevliga och öppna karlar i tjugofem—trettioårsåldern. Vinden har mojnät. Vi är på väg. Det ljusnar.

Vestfjorden igen. Gamla dyningar rullar in akterifrån. Det känns litet i magen, men jag tror att jag vänjer mig. Båten rullar oroväckande. Det är säkert ingenting mot vad det blir senare. Försöker komma in i gänget. Dialekten svår. Vi är nog litet reserverade på båda kanter; kanske litet blyga också. Att bli betraktad som landkrabba har jag räknat med. Försöker inte hävda något annat. Oron släpper mer och mer. Nu börjar äventyret! Inte bara för mig utan också för de andra. En del har varit med förr. För en del är det första gången till »Barents have». Det mörknar. Oprickade leder. Ekolodet har använts hela tiden. Radarskärmen tänds; en sällsam uppfinning. Vi står på bryggan och ser ut över vattnet och landskapet. På fjällen ligger nysnö. Vi närmar oss Harstad. Några har redan kojat. Jag gör sammalunda.

Vaknar utvilad följande morgon. En timme kvar till Tromsø — Ishavets Paris — för femtio år sedan. Skutorna ligger tätt. När vi lägger till samlas folk vid kajen. Tunna i masten! Valfångare betraktas med respekt. Vi skall ligga här hela dagen. Kolla av kompass och radiopejling, bunkring, personliga inköp. Båten utrustas, harpunerna smörjes. Några går på monoopolet och skaffar förtäring. På kvällen sitter vi i skansen och pratar. Sista kvällen i hamn. Går en runda på byen innan vi kojat.

Vi strävar vidare norrut; svag nordlig vind, det biter i öronen. In mellan höga fjällsidor, där små grå hus försöker klamra sig fast. På topparna gnistrar nysnön. Framemot kvällen kommer vi till Stjärnöy, där vi skall lasta krossad is och där vi möter »Isqueen», som vi skall ha sällskap med. Även här samlas folk på kajen, när vi lägger till. Nyfikna frågor blandade med längtan efter äventyr. Vid midnatt är vi ute på LoppHAVET med stäven vänd mot norr.

Vaknar tidigt, har en känsla av att jag har kommit fel. Måste ha hamnat i en berg och dalbana. När jag sätter mig upp känns det konstigt i magen, och luften i hytten tycks underligt tjock. Jaha, detta är således sjösjuka! »Du må spy och siden spise», säger en lintott, som sticker upp ur en sovsäck. Och faktiskt har han rätt. Det går över nästan med detsamma. Havet är i uppror och sikten obefintlig, men de här gossarna är optimister. Två man sitter i tunnan och spanar efter val. Plötsligt kommer någonting in på radarskärmen och närmar sig mycket hastigt. En rysk flygmaskin dundrar fram ur dimman på låg höjd. Vi är tydligen påpassade trots att vi är långt utanför ryska territorialgränsen. Skickar ett telegram till Stockholm om att allt är väl och att vi lämnat kusten. Kurs mot Björnön, 355° nord. En viss spänning bland besättningen är nu märkbar, det är inte längre fråga om fiske, nu är det jakt. »Isqueen» som följer oss på några sjömil avstånd har fått syn på en val och styr kontrakurs rakt söderut. Får upp den till ytan fyra gånger utan att komma inom skothåll. Valen försvinner. Dimman lättar mer och mer och vinden »han spaknar» efter hand. Plötsligt ropar utkiken, att det är val i nordost. Full fart. Men, nej! Det är en stor stock. Det finns mycket drivtimmer här från de sibiriska floderna. Så går hela dagen utan att vi ser något, solen kommer fram och det blir varmt, trots att vi är nära isen. Läger mig klockan 21.00, men efter en halvtimme hörs ett vrål: »Kval» (Det är en lofoting i tunnan). Jag springer upp som jag är. Alla är uppe och spanar föröver. Där! En väldig rygg blir synlig 200 meter bort. Full fart framåt. Men valen klarar sig och vi har otur. Läger mig igen, men vaknar framemot tre-tiden på morgonen av att motorn går på tomgång och båten glider sakta fram. Något är i görningen. Så hörs ett rop, som jag inte uppfattar och sen en enorm smäll, som skakar hela båten. Harpunen har gått. När jag kommer upp på däck får jag reda på att en liten val är fast. Så börjar ett sällsamt skådespel. Rop hit och dit, rop som jag inte uppfattar vad de betyder. Besättningen blir som en omvänd hand. Pojkar som förut varit tysta och tillbakadragna blir som förbytta. Valen halas in och fylls med komprimerad luft, så att den skall flyta. En wire fästs vid stjärten och valen vinschas upp tvärs båten. Knivarna kommer fram, långa och vassa. Valen styckas i småbitar, späcket för sig och köttet för sig. På en timme är det hela över och skelettet åker i sjön och mäsarna tar vid. Blod överallt, var man än tar är det blod, men med vattenslangens hjälp blir allt rent. Späcket läggs i aktern och köttet, ca 1.000 kg i bitar om 30—40 kg läggs på trallar på fördäck. Det måste svalna innan det läggs på is i lastrummet. Men besättningen får inte mycket andrum på den här båten, ny val i sikte. En stor, närmare 2.000 kg. Våldsamt kamp, ut med hela linan. Måste skjutas med gevär. När den valen är på däck, är det dags för nästa. Full fart framåt, valen simmar i ytan i stora krokar och tror tydligen att det är lek. Den orkar inte länge och då smäller det. Hela linan ut igen. Valen kämpar som en galning, gör hopp i luften som en lax i en fors. Havet är alldeles rött av blod. Två harpuner till, varav en bommar, gevärsskott och allt är stilla.

Dimman ligger tjock, men solen lyser ovanifrån. Vi är strax öster om Björnön och nära iskanten. Har haft kontakt med Isfjord radio, mina gamla bekanta på Spets-



bergen. Genom Harstad radio hör vi, att ryssarna har tagit en norsk valfångare, som gått över territorialgränsen. Den har blivit uppbringad en gång tidigare och därför blir det kanske svårt den här gången. De kan bli av med både fångst och redskap. Kristoffer, köken, berättar att han tidigare varit på en båt som blev uppbringad av ryssarna. De blev förda till Murmansk, fick sitta i arrest på båten, fick inte gå iland men blev väl behandlade. Han blev god vän med en fiskerinspektör, som han misstänkte var politruk och med vilken han senare brevväxlade en tid. Kristoffer berättade även, att de vid ett annat tillfälle hade gått iland på Novaja Zemlja.

Dimman lättar och himlen är molnfri, havet spegelblankt. Det märks att vi är nära de stora fågelbergen på Spetsbergen och Björnön. Den lilla trevliga alkekungen kommer i stora flockar, den graciösa tretåiga måsen tävlar med stormfågeln i flygskicklighet. Men när det blåser hårt är det ingen som slår stormfågeln och ju hårdare det blåser, desto roligare tycker stormfågeln att det är. Klockan tolv dog en val, hade ingen chans. Strax därpå kommer ett ryskt spaningsplan och kör några vändor kring oss och försvinner sedan söderut. Tror ryssarna att alla är deras fiender? Det har gått en vecka sedan vi lämnade kusten och allt börjar bli mer och mer rutin. Det diskuteras hit och dit hur många valar det kan bli i år och vem som kan få de största och flesta. Hittills leder vi. Den här båten ägs av tre bröder, en är skeppare,

en är maskinist och en är harpunerare. De började fänga val för åtta år sedan och har varje år varit ledande båt. Det var under den tyska ockupationen av Norge som man började fänga den här valen mera allmänt. Vägeval heter den på norska. Tyskarna tog fisken för norrmännen, men valkött ville de inte ha. Valen är inte så stor, kan bli högst 10,5 meter lång och väga högst fyra ton. Den är släkt med blåvalen och är således en bardval. Köttet påminner om älgkött i smaken, smakar inte alls tran som många tror. I Sverige säljs den tyvärr som fisk, vilket är ett beklagligt misstag, eftersom valen är ett däggdjur. Förtjänsten är efter norska förhållanden rätt god, en stor val kan vara värd 10.000 norska kronor.

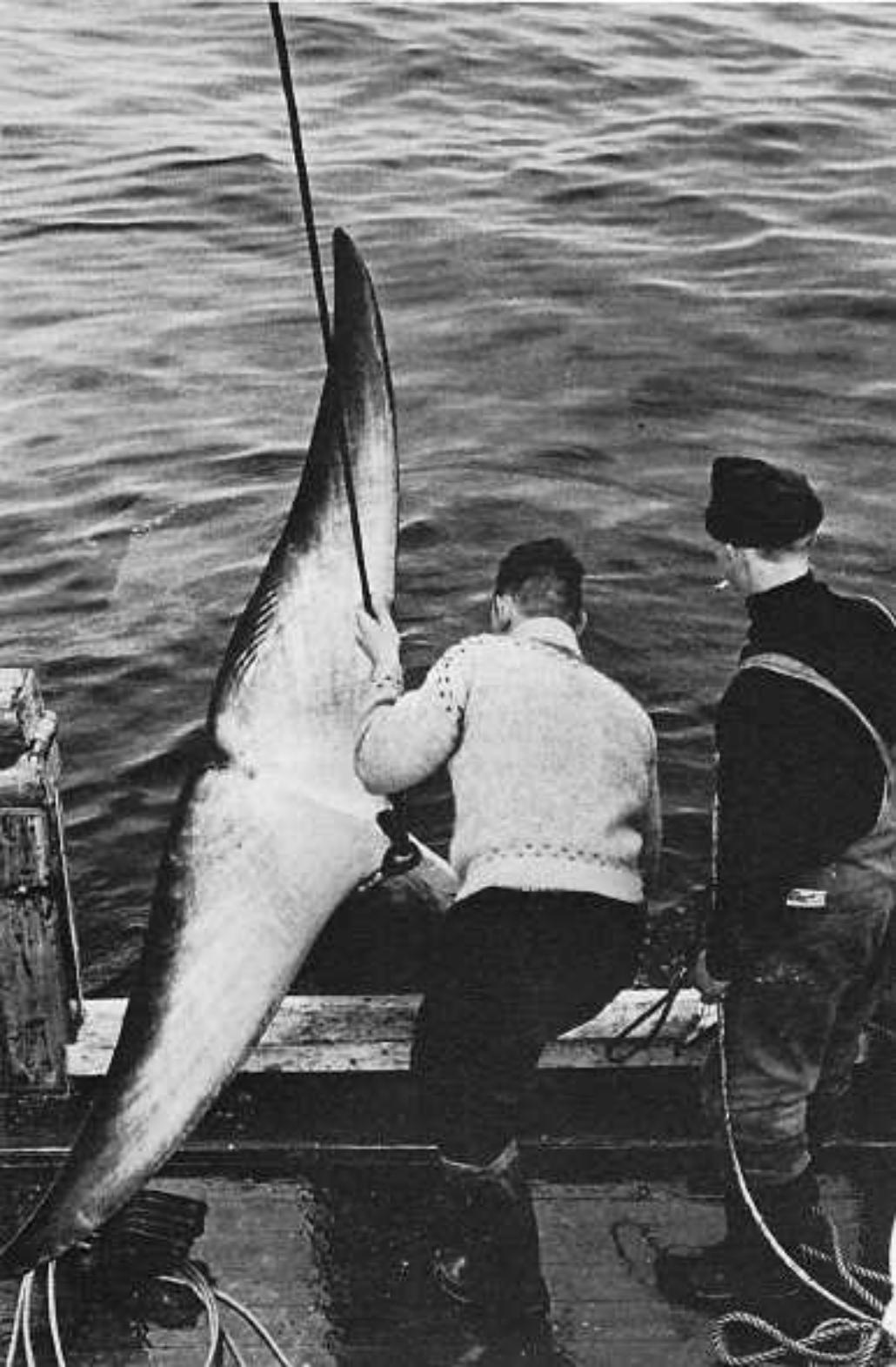
Tyvärr kan man inte förmedla den atmosfär som omger en sådan här båt. Trots att vi inte har sett land på över en vecka och inte heller kommer att se land på ytterligare tre, så inverkar inte den vetskapen menligt på tryggheten. Det kraftfulla ljudet från fotogenmotorn inger en känsla av majestätiskt lugn. Radion som dygnet runt underrättar oss om att vi är omgivna av både norska, ryska och engelska båtar, förstärker tryggheten, liksom besättningen, lugn, glad och trevlig inte så pratsam, men gossar som kän sin sak. Det är dock inte någon romantisk resa. För mig är det ett äventyr, som det är få förunnat att uppleva, men för de andra är det ett jobb, ett jobb för brödfödan, där man inte får vara sentimental.

Dagarna går, ibland fort, ibland långsamt, men aldrig är det tråkigt. Har hört på »varmælinga», att det väntas sydvästlig, hård kuling på Barents Hav. Då blir det nog en annan dans. Ett par dagar har vi varit omgivna av drivis, men den försvin-



ner hastigt när vinden kommer. Himlen är blygrå, det snöar lätt. Leif lägger om kursen, så att vi kan komma i lä av Björnön, eventuellt gå in i isen. Men vinden ökar mer och mer och vågorna blir bara större och större. Vi får sjön in från babords lårning och båten rullar våldsamt. Nu kan ingen sitta i tunnan längre. Valar upp-täcker man inte i det här vädret. Plötsligt slår vinden om till nord och ökar, vågorna kommer rätt för ifrån. Det går inte att vara på däck. Båten blir mer och mer isbe-lagd. Propellern går i luften, det är dags att driva. Den natten blir det inte mycket sova. Det går knappt att ligga kvar i kojen. På morgonsidan mojnar vinden och vi sätter kurs mot iskanten och kommer fram på förmiddagen, samtidigt som vinden tilltar igen. Går in i en liten isvik och lägger oss. Vi får snart sällskap av ytterligare tre båtar, en har ännu inte fått någon val. Dagen fördrivs med prat och läsning. Mina medhavda svenska böcker är utlästa, så nu byter vi lektyr. Men tydligen är det lättare för en svensk att läsa norska än för en norrman att läsa svenska. Mina böcker blir liggande.

Från början hade vi planerat att gå på östra sidan om Spetsbergen, eventuellt till Kung Karls Land, men isen har drivit långt söderut och sätter stopp för vidare framfart. På morgonnyheterna hör vi att en norsk sälskuta har pressats ner i Vest-isen. Besättningen klarade sig, men båten gick förlorad. Fram på eftermiddagen märks en allmän oro. Man tjänar inga pengar på att ligga och vänta i en isvik. Vi drar österut efter iskanten. Det blåser fortfarande hårt, solen är framme men orkar inte värma mycket. Det är valborgsmässoafton. Temperaturen är -8° . Den enda fågel som följer oss är stormfågeln, denna smutsgrå, vindsnabba havsfågel, som inte trivs på land. »Han spaknar» mot kvällen och går mera på väst. Motorn går på tomgång, båten driver utmed iskanten. Solen orkar knappt ner under hori-sonnten, himlen är alldeles röd, som den brukar bli vid en solnedgång i polartrak-terna. Jag står på akterdäck och pratar med Gudmund, då han plötsligt far upp och skriker: »Ei kval, ei kval». En s. k. sökare, en hanval, letar efter en fru. Han-valarna är mindre skygga än honorna. Denna lilla ungarl är nästan sällskaplig, simmar runt båten flera gånger, under den och kommer upp till ytan för att titta på oss. Det var dumt gjort! Nu har jag hans öron och barder på bokhyllan. Så här års finns det bara honor i Barents Hav. Hanarna är i Nordatlanten, men söker sig framemot sommaren till Barents Hav och honorna. Den här var ute för tidigt. De närmaste dagarna är händelselösa ur valsynpunkt. Det finns ingen »åta», inga fåglar. Om det finns fåglar på vattnet brukar det också finnas val. Valen och fåglarna äter ungefär samma mat, alger och musslor. Det kallas »åta». Himlen är grå. Molnen går lågt. Det snöar. Den västliga vinden avtar, men sjön är mycket gropig. Hela Nordatlanten ligger på. Vi står uppe på styrhustaket och spanar. Stämningen är tryckt. Några har klättrat upp i masten. Två man är i tunnan. Hela besättningen är uppe, även de som har frivakt. Klockan 21.00 får Arthur ett glädje-anfall. Armarna far ut som på en sprattelgubbe. Det verkar som om han tänkte ramla ur tunnan. »Kval, kval!» Den stackarn får det inte lätt. Hon jagas över en timme. Valen simmar mycket fortare än båten, men orkar inte i längden. Arne skju-ter på alldeles för långt håll men träffar ändå. Klockan 24.00 är valen ombord.



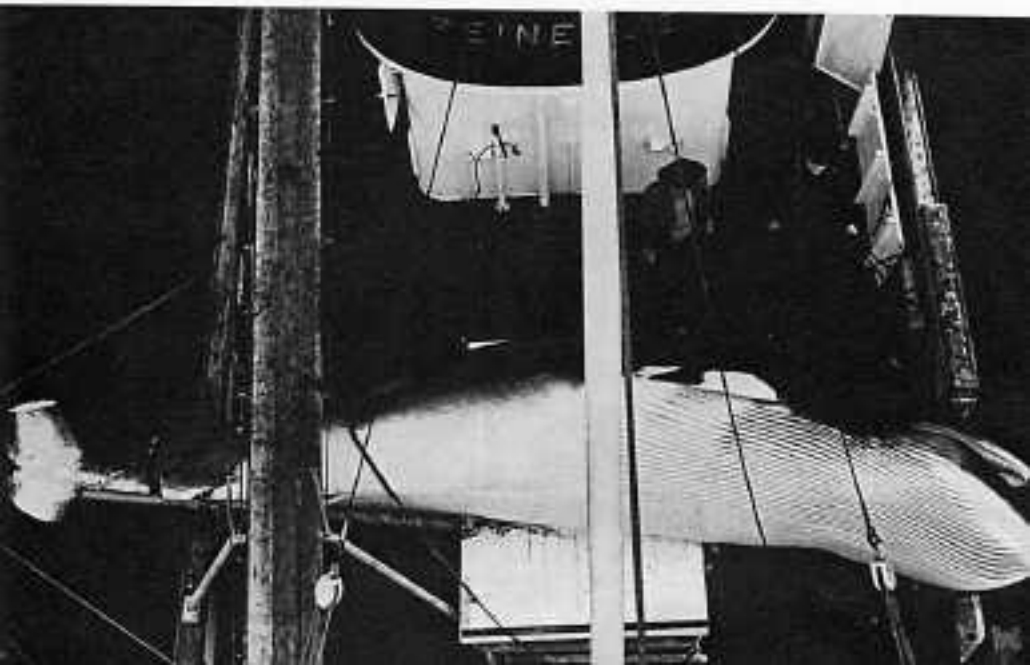
3.000 kilo! När jag senare på natten lyssnade på radio och hör de andra båtarna utbyta åsikter om valfångsten, så verkar det överlag vara en rätt pessimistisk tongång. Tydligt är att man får nöja sig med mindre fångst än man räknat med.

Vädret stabiliseras, men vinden är fortfarande västlig. Enligt »Værmølinga» skall det vara »styrke fire» på Barents Hav, men det är bara svag bris. Vi möter ett gäng springare, en delfinart, ca 15—20 stycken, som simmar och hoppar runt båten en stund. Verkar rena lekskolan. Strax därpå får Arthur ett glädjeutbrott igen. Val nummer tio hade inte mycket att säga till om. Det skall bli sämre väder igen. Bäst att söka upp Björnön, innan vi kommer innanför ryska territorialgränsen. Solen skinner och sikten är mycket god. Någon säger, att han ser land i östern. Måste vara Novaja Zemlja. Långt borta ser vi några höga toppar sticka upp ur havet. Vi drar oss mot nordväst. Mörka moln tornar upp sig vid horisonten i väster.

Vaknar med huvudvärk. Kaminen har osat. Sjön är grov. Båten slingrar våldsamt. Vi hissar mesansegl och med motorn på lågvarv håller sig båten mot den nordliga vinden, som alltmer tilltar. Vågorna blir större och större, sex till åtta meter höga med enorma brott. Snön yr och båten blir alltmer isbelagd. Ligger i förpiken och försöker läsa, men det går dåligt. Det känns som att åka hiss våldsamt upp och ned och dessutom i sidled. Vid tolv-tiden går jag för att dricka kaffe. På bordet i massen ligger en våt duk, så att muggar och övriga pinaler inte skall glida av. Dessutom är slingerlisterna uppsatta som extra åtgärd. Plötsligt känns det som om allting blir upp och ned. Magmusklerna dras samman och det verkar som om jag fått ett slag i huvudet. Så är det dags igen, går ut på däck för att få luft. Det blir bättre, men när jag går till kojen för att lägga mig, verkar det som om alla muskler försvunnit ur kroppen. Det var nog inte bra med kaffe. Vid middagstiden törs jag inte äta något, trots att jag är hungrig. Kristoffer tycker att jag ändå bör äta. Påstår att det är bättre att ha mat i magen. Han vet vad han talar om, så jag följer hans råd. Läger mig och försöker sova, men det är omöjligt. Har fullt upp med att hålla mig kvar i kojen. På natten mojar vinden och sjön blir lugnare. Jag slumrar till litet grand, men väcks av rop och spring på däck. Två harpuner går med några minuters mellanrum. Först tror jag att den första harpunen missade, men det var verkligen två valar, som gick till de sälla jaktmarkerna. Nu har vi tretton valar. Det går inte att sova längre. Alla som inte har vakt går till massen. Stämningen är betydligt lättare nu. Priser räknas, uppköpare diskuterar. Frågan är om vi skall gå till Tromsø eller till Svolvær för att sälja. Plötsligt öppnas dörren och Paul, en blyg och tillbakadragen pojke, som hittills knappt öppnat munnen, sticker in huvudet och säger lugnt och utan hets: »det går ei stor kval vid siden af båten». Två timmar senare är den största val som någonsin fångats av den här båten, på däck. »Kempestor», säger Leif. Nio meter lång, 3.500 kilo. »Ei gamel hoa». Eftermiddagen kommer med sämre väder. Solen är visserligen framme ibland, men molnen jagar varandra på himlen. Det är — 10° på Hopen och — 8° på Björnön. Tvättar en skjorta, som jag skall ha på hemresan och sköljer den i havsvatten. Fingrarna blir ögonblickligen stela som pinnar. I det vattnet skulle man inte klara sig många minuter. Nästa morgon vaknar jag av att Kristoffer sticker in huvudet genom

dörren och säger att det är vindstilla, sol och val. En rätt liten val blir den sista vi får på den här resan. Men det finns val i närheten och skam den som ger sig. Fyra bommar i följd. Det börjar ta emot. Då upptäcker någon, att harpuncanonens stativ sitter löst. Muttrarna dras till, men sen är valen som bortbläst. Vi drar oss söderut mot norska kusten. Via radion konfereras med de andra båtarna om fångststorlek och vilken uppköpare vi skall ta. Det visar sig att »Reinebuen» återigen är bästa båt med femton val. Tvåa är »Isqueen» med tolv. Dagen därefter mojar vinden och sjön lägger sig allteftersom vi närmar oss norska kusten. Kursen är mot Tromsø, men klockan 15.00 just som vi skönjer land, får vi definitivt besked om att gå till Svolvær. Kursändring och vindökning från nordväst. Seglen hissas. Det gäller att komma först till uppköparen. Dimma igen. Hundra meters sikt. Men ingenting hindrar kapplöpningen. Radarn avslöjar allt som är i vägen. Ibland syns en landkontur, ett litet skär eller en hög fjällsida. Dagen går och det blir natt. Men mörkret är inte så kompakt. Vi är fortfarande långt ovan polcirkeln. Följande morgon vaknar vi mitt bland höga fjäll. Vi passerar en smal passage, där en av Hurtigrutens båtar i full fart mitt i natten rände upp på berget. Det var 1959. Sex människor omkom. Vi passerar Troldfjord, Lofotens stora turistmagnet. Numera får inte Hurtigrutens båtar gå in här på grund av rasrisken. För några år sedan var en båt där, gav en lång signal för att väcka alla sovande turister. Vibrationer uppstod bland de höga fjällsidorna och en jättesten sattes i rullning. Den slog i vattnet helt nära båten. Snart ser vi Stora Molla och då är vi ute på Vestfjorden. En timme kvar till Svolvær. Den timmen går alldeles för fort. När vi närmar oss kajen ser vi att vi är väntade: årets första valfångare från »Barents Have». Äventyret är slut. I morgon är det den »syttende maj».

Ingvor Högström



Segling till gubbens vik

J somras följde min kompis Eva med oss ut för att segla över en lördag och söndag.

Det var fint väder. När vi packade upp sakerna i bilen märkte vi att det rann något rött i shoppingvagnen. Då vi tittade efter såg vi att rödvinflaskan hade gått sönder. Då tyckte mamma och pappa att hela lördagkvällen var förstörd. Inte för att vi blev så glada heller, för det smakade rödvin om nästan allting.

När vi packat alla sakerna i båten åt vi frukost. Efter maten skulle pappa göra ordning seglarna. Medan han gjorde det gick vi och köpte gott i kiosken. När vi ätit upp det fick jag tandvärk. Då gick vi ner i båten för att borsta tänderna. När mamma skulle ta tandborsten tappade hon den i sjön. Den sjönk.

När vi skulle rätta på oss flytvästarna
såg vi att Evas flytväst var jätteliten.
men hon kunde ha den.

Det var rätt trångt när vi skulle ut
för vi ligger längst in på bryggan men
det gick bra.

Innan man kommer ut på fritt vatten
måste man segla igenom ett litet sund.
Då var vi lite nervösa för det är grunt
där.

Vi hade bestämt oss för att åka till
gubbens vik. Vi kallar den det för att det
bor en enbent gubbe där i en folkbåt.

Vi hade fin vind. Eva var lite rädd i
början men sedan gick det över.

Medan vi seglade åt vi banan och
läste.

När vi kom fram var det ingen båt i
viken utom gubbens. Vi hade oss längst in
i viken vid ett rätt högt berg.

När pappa gjort ändring seglarna gick
vi ut i skogen för att plocka svamp.

Men vi hittade ingenting.

När vi kom tillbaka rodde Eva och jag ut med jollen, medan mamma gjorde ordning mat. Efter ett tag ropade hon att maten var klar. På vägen in hittade vi en manet. Den tog vi med oss.

Vi fick kalops till middag, det var gott.

Efter maten tog vi med oss en diskebalja iland och släppte ner våran manet i. Senare döpste vi den till Adolf.

På kvällen åt vi frukt och lite salta saker och drack läsk medan vi spelade kort. Pappa varm hela tiden. Vi hade jättemysigt.

När vi skulle gå och lägga oss kröp Eva och jag in i våran ruft. Då märkte vi att när Eva satte sig uppsåg sig det ut som ett spöke. Då skrattade vi så att vi nästan fick ont i magen. Till slut var vi så trötta att vi somnade.

När vi vaknade nästa morgon blev vi lite besvikna för det var dåligt väder.

Sedan gick vi ut i skogen igen för att plocka svamp. Det var blött och dirigt så vi fick sätta på oss störlar och mycket kläder. Den här gången hittade vi mycket småsvamp och en stor Karl-Johan.

Vi åt middag rätt tidigt för att vi skulle kunna åka hem rätt så tidigt.

Vi hade nästan ingen vind alls, men det gjorde ingenting för vi hade ingen brädska. När vi seglat en stund kom det en marin-helikopter alldeles bakom oss. Den flög rätt lågt. Då blev vi lite rädda för vi visste inte om den såg oss. Det var så tät dimma. Men sedan försvann den.

När vi kom in i viken satte Eva och jag oss på däck med störlarna i vattnet för att fanga sjögräs.

När vi hade pratat i alla saker i bilen och satt på kapellet på båten gick vi till kiosken och drack

saft.

I bilen hem pratade vi om hur
roligt vi hade haft det.

Ann-Kristin

Jönsson

Eva

Nylund

132 MÄNNISKOR I SJÖN FÖR GOTT

Allmänheten drar ut på sjön — tufft och drulligt. Livräddningssällskapets rapport varslar om ökade småbåtsolyckor. Det brister i säkerhet och man umgås inte med flytvästen. Av rapporten att döma, de mindre snabba motorbåtarnas ökade framfart.

Övning med flytväst och med frälsarkrans. Man-över-bord manöver är tydligen ett vagt begrepp som borde återupptas i styrelsens arbetsprogram. Mig veterligen är det förekommande inom sjöscoutverksamheten och då för de yngre. Anordna ett inslag i anslutning till Midsommarseglingarna vid Jungfruholmarna. Då en stor anslutning av familjebåtar även torde dyka upp. Men kan vi vända ryggen till för en vurpad racer?

Kapten Bölja

Benn's

Industri & Skeppsmaterial AB

Brännkyrkagatan 117 - Stockholm Sv

Tel. : 68 68 43 - 68 68 53

FÖRSÄLJER OCH TILLVERKAR

Mantågsstöttor, Skotwinschar, Pulpits m. m.

Marco Polo master och bommar

ANLITA VÅR RIGGARVERKSTAD



SOMMAREN MED PERNILLA

(En hälsning från GSS-medlemmarna Gunilla och Per-Arne Ytterman, Malmö.)

Som inbitna skärgårdsseglare på ostkusten var vi något skeptiska inför vår första västkustsegling ombord på s/y Pernilla (stortumlare) — men oj vad vi bedrog oss — det blev en semester vi sent skall glömma. Det var med en viss oro vi lämnade Malmö hamn för att göra en 4-veckor lång semester utanför västkusten med en vända upp i Vänern. Västkusten har ju inte alls det skydd av öar som ostkusten kan bjuda på, och vindarna är nog så nyckfulla och hårda.

Vi startade med en lyckosam svag SV-vind som dock avtog efter en timme för att övergå i en hård nordan. Första natthamn blev Ven 20 dm. från Malmö och 20 dm. mindre än beräknat. Om 5 dagar skulle min bror mönstra på i Göteborg och vi måste, för att hinna utan att jäkta, tillryggalägga minst 40 dm. om dagen. Tidig start nästa morgon med NV vind, till att börja med 12 m/s, för att sedan öka till 15 m/s på eftermiddagen. Det blev den jobbigaste och kortaste seglingen — vi var nära att vända — efter 7 timmar hade vi kommit i jämnhöjd med Helsingör 10 dm. från Ven. Det verkade som om all sjö i Kattegatt ville in i detta lilla håll. Strömmen satte ungefär 3 knop mot, allt blev vått och salt. Efter denna bergådalbana var vi helnöjda när vi kröp in i Helsingörs lystbådehamn. Här skulle minsann inväntas bättre väder. Det tog två dagar, den tredje dagen hade vinden skruvat något till vår fördel. Tidig start 5.00, disigt och lite ruggigt men härligt att komma iväg. Efter en härlig sträck för babords halsar tjocknade det till något när vi rundade Kullens fyr och det var spöklikt att se det grå havet och de svarta klipporna i dimman. För att klara kusten försökte vi hålla så högt i vind som möjligt och kunde då ta ut kursen mot olika bojar som ligger utanför den svenska kusten. Det var en härlig känsla att plötsligt höra bojens bölande i dimman och en stund senare se den dyka upp i stäven. Då var skepparn mallig. Mellan bojarna var det ca 12 dm. Den dagen var vi verkligen utelämnade åt havet och det var en härlig känsla av frihet att vara så långt från land och bara se hav så långt ögat kunde nå under 10 timmar. Vid 20-tiden anlöpte vi Varberg och kunde nästa dag på utsatt tid hämta vår gast i Göteborg.

Därefter började vår »älvfärd». En frisk västlig vind följde oss och avundsjuka var de blickar som såg oss länsa upp i älven med fullt ställ. Underbart. Detta var något vi aldrig tidigare upplevt. Naturen var mycket omväxlande med ljuvliga sommarängar, höga höjder och små söta stugor. Slussarna var en upplevelse av stort format. Lilla Edet bjöd på första lyftet 8 meter. Det kändes lite i magen när de enorma portarna öppnades och vattnet forsade omkring oss. Lyftet gick mycket snabbt, det gällde bara att hinna med och hålla ifrån. I Trollhättan finns fyra slussar varav tre i rad, vardera om ca 8 meter. Vädret var strålande och den varma »land-västan» var oss hela tiden i kölvattnet. Efter en och en halv dags kanalfärd mötte oss en blåsig Väner, gästen ville hoppa av. Natthamn, vid, det i väderleksrapporten omtalade, Gälle udde med god sillmiddag och Aalborg, mums. Dagen därpå som-

marens eller rättare sagt semesterns första regn under det att vi korsade Dalbosjön för att ta oss in i Ekens skärgård. Ett gytter av små grönskande öar med trånga sund. Natthamn vid »foten» av det mäktiga Läckö slott. Dagen därpå bjöd på bleke och värme, typisk slappardag med motorgång, bad och sång ute på Värmlandssjöns vidder. Tog natthamn vid ett par småöar, Timmernabbarna strax SV Karlstad, lugn kväll med massor av mygg. Skepparn var orolig, »detta var lugnet före stormen». Vid 2-tiden på natten var det hänt och som god seglarhustru var det bara att klä på sig och göra en liten kvällstripp. Gastar sover alltid vid sådana tillfällen. Efter någon timme var vi i lugnare vatten och satt uppe en liten stund för att njuta av nattens stillhet. Av en ingivelse satte skepparn på liten »stämningsmusik» eller kanske en väderleksrapport, vi hörde då att den första människan satte sin fot på månens yta, han skulle minsann varit med »å flytta båt istället». Kristinehamn, resans vändpunkt, nåddes dagen därpå. Gasten mönstrade av. Efter ett par dagars underbar vistelse bland de blånande Kilsbergen med trolska kanotfärder styrde vi kosan söderut. Ner genom Lurö och Ekens skärgårdar (snubblande nära, vad jag i hastigheten kallade »nitad berghäll» skepparn satte ölen i fel strupe och vi passerade vraket på ett par meters håll) och in i Göta älv. Här har man tydligen bara tur en gång nu var det lika mycket emot som det förut var med. Det blev motorgång genom hela kanalen. Fick motorhaveri i en sluss. Vid besök nere vid propellern visade det sig vara en vit plastbärkasse.

Vid Kungälv delar sig Göta älv och vi valde att gå Nordre älv. Stora, gröna böljande kullar kantade vår färd mot havet. Efter att ha avnjutit en bättre lunch, för att ge älvfärden en värdig avslutning, satte vi kursen mot Marstrand, detta västkustens Sandhamn (man får samma symptom dagen efter här som där). Av förklarliga skäl varade seglingen nästa dag endast ett par timmar, men vi tog oss dock in i det beryktade Jungfruhålet, nog så knepigt när det friskar på. Strömmen i sundet var omkring 1½ knop, festligt att ligga på svaj med vinden tvärs. När vi skulle bada fick en stå i stäven och hålla utkik efter alla maneter som svepte förbi. Det är det värsta med västkusten förutom lutfiskdoften. Nästan på varje kobbe fanns enorma ställningar där långan hängde på tork för att de som önskar skall få sin lutfisk till jul. Kul att se, men inte är det den havsdoften man längtar efter. Men visst är här tjustigt med alla kala kobbar och öar i de mest skiftande nyanser med mängder av sjöfågel.

Vi kom upp till Lysekil då vi fann det bäst att vända söderut, tre veckor hade då gått. Vinden var fortfarande sydlig och det kunde bli en besvärlig kryss hem. Vi kryssade oss ned till Donsö, en stor fiskehamn med ett 30-tal ståltrålare i miljonklassen. Morgonen därpå fanns icke en båt kvar i hamnen. Tyst hade de smugit iväg i nattmörkret, fantastiskt.

Och se lyckan stod oss bi, hon skruvade till väst, vi fick en härlig sträckbog ner till Bua fiskehamn söder om Varberg. Vinden höll i sig och tiden räckte till slösegling. Efter natthamn i Torekov fick vi en hård nordväst i ryggen, undan gick det, skepparn kämpade och var helt i extas. Länsade med ca 9 knop förbi Kullen ner till Helsingör.



Så var vi återigen inne i det nu lilla Öresund, det som förut tycktes oss så stort så stort.

Den här semesterseglingen gav oss verkligen smak på både hav och skärgård, så nästa säsong ställer vi nog kosan norrut igen. Kanske Norge för att få känna lite på Nordsjön, hon som är så gammal och brusar.

Gunnilla Ytterman

RESAN SOM BLEV AV

Semestern närmade sig. »Hänger du med till Gotland?» sa Keijo.

»Vet inte», sa Hasse, »skall ta det lugnt i år och smygga så stilla i Stockholms skärgård, men . . . kanske.»

Veckan efter sa Keijo, »Sture följer med neråt, kanske över till Gotland, hur skall du ha det?»

Vi blev alltså tre båtar som startade en gemensam semester. Keijo Aaltonen med Helena, grabbarna Harry och Michael i Fingal, Sture Ahlbin med fästmö Ruth i öppen 5:a, Hans Dogsè med Greta, sonen Peter och taxen »Taxan» i Folkbåt. Sture seglade första veckan utan besättning, Rut skulle mönstra på vid Arkö. Söndagen den 6 juli kl. 12, sol och svaga vindar, kom vi snyggt och prydligt i väg, lämnade Mälaren bakom oss, för att efter en lugn, men tjugsig segling, vid 18-tiden glida in till Ägnö utanför Saltsjöbaden.

Ny dag, i väg kl. 11. Keijo med fock blev efter på kryssen, men kom som tåget efter segelbyte. Sture i sin 5:a var snabb. Efter ankomsten till Rånö, blev det gemensam fest i Folkan, och vi lyckönskade varandra för trevligt sällskap.

Det blev oväder på natten, med åska, regn och kraftig blåst. Busvädret fortsatte på tisdagen, för hårt för segling. Alla tog en långpromenad till handelsboden, utom Keijo och Hasse som »skulle vakta båtarna», varvid Hasse blev så pirum så han föll i sjön. Dagen därpå blev så småningom solig och fin. Vi tog yttervägen, men nord Landsort, till Trosa och Hasses föräldrar som bjöd på fika.

Torsdagen 10/7. Från Trosa kl. 13. Verkligt friskt!

Vi stannade för rådslag i en vik efter Rävudden. Keijo och Hasse revade, Sture tog ned focken. Sen blev det en jobbig men tjugsig segling. På fjärden innan Tvären dök båtar upp med revade segel från alla håll, det blev en vild kappsegling, där det visade sig att M 25:or går mycket snabbt i hårt väder.

Kl. 22 gled vi in i Oxelösund där vi möttes av »storsnitsaren» Ove från Långholmen, som legat still med A 22:an, för det hårda vädret. Nattvickning i Fingalen. På fredagsmorgonen sov vi länge. Vid avgång lyckades Keijo få ankarlinan runt propellern, men vid 12-snåret gled vi i väg med gott humör, för att möta Bråviken med sol och fin vind. En jämn sträckbog förde oss till Arkösund, som vi angjorde kl. 16.

Miniaturgolf, sedan gemensam kvällsfika med Kosken, medan grabbarna kajade runt i gummibåtar.

Otrolig nedskräpning på berget, Greta var och hörde sig för om detta, med resultat att tre man starkt kom och snyggade upp.

På lördagsmorgonen kilade Sture upp tidigt för att ta morgontåget till Norrköping och hämta fästmön Rut. Hennes semester hade börjat, och hon hade bl. a. nya segel med åt Sture.

Keijo och Hasse seglade dock vidare, för att invänta Sture vid Enskär. En ypperlig hamn och en vacker plats: Öppen eld med korvgrillning på kvällen. Hade kontakt med Sture över kommunikationsradion. Vacker kväll i skärgården!

Söndagen den 13/7 hade vi varit på väg en vecka, och alla var pigga och glada. Kl. 11.30 kom vi iväg från Enskär. Sol, nordlig vind, fin läns i vacker skärgård. Vid Fyrudden stannade vi en timme för fyllning av Fingalens 70 lit. vattentank, nån förskruvning hade kinkat. Det blev även påfyllning av glass och läsk.

Vid 18-tiden angjordes Grindön. I en lävik fann vi en ypperlig hamn med utsikt över Östersjön. Sture och Rut bjöd på kaffe och starkt i Folkbåten, där det fanns ett bord att sitta vid. 9 personer och en tax i ruffen. En glad och trevlig kväll!

Måndagen blev frisk, 6—8 sek.met., kryss utomskärs. Sjön var rätt gropig, och gav oss en dusch ibland. 5:an såg ut att ha det blött värre, och när Rut började hänga över bordläggningen och såg dålig ut, vinkade vi, och gav tecken till rast i en vik. Rut hade bara simulerat sjösjuka, hon var pigg som en mört, och tyckte sjölivet var härligt.

Men visst var det skönt att komma i lä en stund, och gaska upp oss med lite lunch. Natthamnen vi kom till först, gick inte att ligga i, då Kryssarklubbens eskadersegelare hade sökt hamn där. Men Stora Bergö erbjöd gott skydd för natten. Keijo grundstötte i inloppet, trots skicklig navigering. Enligt allas mening var sjökortet missvisande, men dess bättre ingen skada skedd. I den stilla, varma natten satt vi länge på öns högsta topp och »provsmakade Keijos hemgjorda vin, mediterade över naturens skönhet i allmänhet och skärgårdens i synnerhet, samt den stora förmånen att få segla!!!

Tisdagen den 15/7 var det dags att ställa stävarna mot Ölands norra udde. Strålände sol, svag sydvästlig vind. Vi badade och spexade hela förmiddagen, så seglen gick inte i topp förrän vid 12-tiden.

Ute vid »Engelsman» dog vinden helt ut. Keijo hotade då störa friden med motorn, varför vinden kom tillbaks, och sakta föste oss ut mot Öland. Fingal trivdes utmärkt på ett större vatten, ty efter några timmar var den utom synhåll för Sture och Hasse som blev efter.

Vid 18-tiden seglade vi in i det muddrade inloppet till Ölands N. udde. Svårt att förtöja, och rätt ointressant plats. Kanske Byxelkrok varit ett bättre val?

Men ingen skada skedd, taxen kom i land, abborrar och gäddor fick vi av ett par fritidsfiskare. Betalt ville dom inte ha, men tackade ja till var sin sup. Enligt väderleksrapporten hade vi hamnat på den varmaste platsen i landet, 30 gr varmt. På onsdagsmorgonen steg vi upp tidigt, vi skulle ju till Visby, dit var det 44 dist.min. och vinden var svag.

Efter ett par timmar blev det stiltje, och seglen hängde som trasor. Solen gasade, och det var mycket varmt!

Greta fiskade, och fick snart upp flera stiliga torskar. »Taxan» som också var ivrig fiskare, kom i olycka och fick den stora torskkroken långt upp i nosen. Blod rann, situationen var förtvivlad, skeppskniven kom fram för operation. Men tack vare att den annars så livliga taxen satt absolut still, lyckades Hans pillra ut kroken. Taxen blev pigg igen som om ingenting hänt, men besättningen chockad för ett bra tag. Det var förresten det enda olyckstillbudet under hela resan.

Vid tolvtiden tog Keijo och Hasse fram sina sextanter, tog solhöjden, bläddrade i tabeller och andra häxkonster. Resultatet blev tvivelaktigt, ty dom sneglade åt Sture till, vilken ihärdigt lyssnade på sin radiopejl. Vinden kom snart in från tvärs, samt ökade till ca 6 met. pr sek. Kompass räckte ju då bra till för navigeringen.

Vi fick en strålande fin segling, lagom jämn vind, vågor i den storleken att det var spännande och tjugigt! Vi höll väl samman, utan att någon behövde vänta på de andra. Detta att vi alla tre båtar seglade i stort lika fort, bidrog i hög grad till att hela semestern blev trivsamt. Vi kappseglade dagligen, även om vi sällan låtsades om det.

Någon svårighet att hitta rätt på Visby hade vi inte. Halv sju på kvällen, trötta men nöjda, rundade vi piren, och tyckte det var skönt att komma i hamn. Vår besvikelse var därför stor när det visade sig vara fullt med båtar och vi inte hittade någon vettig plats att förtöja. Till slut såg vi oss nödsakade att knyta fast intill förbjuden plats vid färjläget, vilket skulle komma att ge oss många bekymmer. Vi sprang runt hela Visby hamn flera varv och hörde oss för med hamnvakter och andra om möjlighet att kunna ankra upp på bättre sätt. Men är det fullt, så är det! Inte kunde vi sticka vidare, långt till annan tänkbar hamn och radion varnade för styv kuling till natten.

Hamnchefen kom och ville mota bort oss. »Färjan måste ha svängrum där era båtar ligger.» Vi bad honom om ett förslag, vart vi skulle ta vägen, men inte heller han hade något vettigt att föreslå, så vad fanns att göra? Vi lade båtarna så tätt som möjligt och låg kvar.

Mot natten blåste det mycket riktigt upp, och det var inga dåliga grejor heller. Stora, hemska vågor, och vinden tog andan ur oss, då vi stack näsan över hamnpiren. Det var ytterligt skvalpigt och oroligt i hamnen, så vi fick lägga ut dubbla ankare och många linor i land. Innan dess hade vi allesamman varit på Stadshotellet och smort kråset med entrecot, kyckling och ett gott vin.

För att fira ankomsten till Gotland i egen båt, hade Helena och Keijo medtagit en flaska fin whisky, som blev avsmakad i Fingalen. Vi var dock trötta efter en lång segling, tackade snart »got natt» och kröp till kojs. Natten blev dock mycket orolig, och 6 på morgonen kom den stora bilfärjan in i hamnen och förtöjde bredvid oss. Den fäste en wire i land och backade runt. Propellrarna drog upp så mycket vatten, och skapade sådan ström att småbåtarna drev ihop i en stor hög. Förtöjningarna slet sig, masttopparna slog ihop och fastnade i varandra. Många skador uppstod. Stures antenn i masten slogs av och försvann i sjön, Hasses mastoppbeslag kröktes och Keijo hade all möda att få loss sin Fingal som trasslat in sig i en P 28:a. För övrigt var det kalabalik utefter hela kajen.

Torsdagen bjöd på fortsatt hårt väder. Många ville nog ifrån hamnen, men ingen stack iväg, däremot kom det in ett par seglare.

Deras ankomst utbasunerades långt i förväg, och det blev allmän samling för att beskåda skådespelet när besättning och båtar kämpade i den grova sjön. Man hade önskat dem ett bättre öde, än att trötta och utschasade kajka runt i timmar i hamnen, utan att finna någon kajplats.

Nämnas bör kanske, att det var för skvalpigt att förtöja utanpå annan båt. Annars tyckte vi att Visby var en mycket vacker och trevlig stad.

En dag tog vi taxi till Tofta havsbad och roade oss kungligt i dom höga dyningarna och det varma, fina vattnet.

Efter ytterligare ett par sömlösa nätter, lyckades vi få in våra skamfilade båtar i den inre hamnen. Det gladdde oss mycket, ty där var betydligt lugnare, samt nära till dusch, tvättrum och andra bekvämligheter. Då, när vi gladdde oss som mest, kom Henry Wallenberg med sin stora segelbåt »Rendes Vouz» och råkade backa sönder propellern på Hasses hjälpmotor. Nå, han lovade betala reparationen, och kom sen på eftermiddagen klättrande ned i Folkbåten och bjöd på nykokt färsk potatis, som blivit över från hans middag. Hasse tog det som en gest av vänlighet.

Söndagen den 20/7 bestämdes som den sista dagen på Gotland. Natten hade visserligen varit regnig och blåsig, men väderleksrapporten lovade avtagande vind från nordväst, vilket betydde kryss till Landsort som vi hade bestämt oss för. Vi hade först tänkt oss till Fårön och sedan Gotska Sandön, men Lotsen där som vi ringde till såg inte ljust på möjligheten att förtöja där under rådande väder. Dessutom började tiden tryta. Visbyvistelsen hade dragit ut på tiden.

Dagen gick åt till förberedelser av olika slag, kolla riggar, klättra upp i masttoppar, göra massor med mackor med mera.

På kvällen lyssnade vi på radion om amerikanernas landstigning på månen, vilket gav oss ett visst perspektiv, på vår förestående resa till Landsort! På måndagsmorgonen kl. 3 kom vi iväg. Lagom vind och från rätt håll. Vi slapp att kryssa, vilket var en stor lättnad, då vi ansåg det svårt att hitta rätt, med olika kurser hit och dit. Överresan gick över förväntan bra! På 14 timmar seglade vi dom 70 dist.min. Dock var den sista biten dryg, då vi oavslåligt spejade efter land. Vi hade väntat att få syn på Landsorts fyr, men det var radiomasten på Torö som syntes först.

Det var spännande att kolla kompasskursen med Stures radiopejl. Därför vart det oro i lägren när Sture helt plötsligt tog en västligare kurs, det visade sig att han en stund förväxlat signalerna och höll ner mot Hävringe. Snart syntes dock fyren på Oja där den borde vara.

Kl. 18.30 länsade vi in i Landsorts lilla lotshamn, lite trötta kanske, men mest tacksamma, att allt gått så bra.

Grabbarna och taxen visste inte hur fort dom skulle komma i land, det hade blivit lite drygt för dom.

Det blev vår sista kväll tillsammans, det var dags att skiljas. Rut och Sture som hade två semesterveckor kvar, skulle söderut igen och nosa runt i Gryts skärgård. Hasse med familj skulle ta bilen och sticka till Norge. Keijo skulle avsluta med att fiska vid sin kära ö i Husaröleden.

Vi vill med denna lilla skildring belysa vår tacksamhet, mot varandra, för vänlighet, hjälpsamhet och gott kamratskap!

Samt att få ha upplevt denna underbara resa!

Med hjärtliga hälsningar till Er alla från Oss.

VARFÖR INTE MÄTA VÅRA BÅTAR EFTER OSCR-REGLN?

Vem har inte någon gång hört talas om Oscarregeln, Luleåregeln eller Norrlandsregeln? Kärt barn har många namn, därför har den populära OSCR-regeln fått dessa smeknamn, som kanske är lättare att komma ihåg än dess fyra initialer, som är en förkortning av »Off-Soundings Club Measurement Rule».

Alltnog, mätreglerna har med åren blivit allt mer komplicerade, varför mätbrev för den nya kappseglingsregeln IOR kommer att databehandlas. Rorc- och SHR-mätbrev tas numera också fram med hjälp av datamaskin. Dessa komplicerade regler har faktiskt tvingat fram en enkel regel, som varje båtägare kan lära sig att beräkna.

Flera av de större sällskapen i och kring Stockholm har satsat på OSCR-regeln, vilket har blåst liv i kappseglingsintresset hos dess medlemmar. Det är inte bara dyra mätbrev som man nu slipper, utan regeln ger båtar av helt olika karaktär en ovanligt rättvis respit. Skärgårdskryssare, Folkbåtar, Havskryssare av olika storlek, alla får de tampas med oviss utgång.

Helt apropå provades regeln i vår klubb på »kräftkötet» -69 med lyckat resultat. Det visade sig nämligen att den utlysta tävlingen i Rorc-klassen samlade väl få båtar. Man hade inte giltiga Rorc-brev. Men nitiske Hasse Lindwall föreslog att vi i stället på försök skulle prova »Oscar»-regeln. Det var ju inte många båtar som hade mätbrev för den regeln, men viljan var god och vi hjälptes åt med beräkningar av OSCR för intresserade. Startfältet blev dagens största!

Vilket OSCR-måttal har Du på Din båt? Ja, varför inte ta fram papper och penna och räkna ut det. Det är inte märkvärdigt och jag tänker nu ge Dej några enkla anvisningar.

Vi börjar med formeln, där Du skall sätta in Din båts värden uttryckt i meter.

$$\frac{L + 2\sqrt{S} \cdot \text{riggavdrag} \cdot \text{propelleravdrag}}{2,5}$$

Så benar vi upp de olika faktorerna.

$$L = \frac{\text{Löa} + L_{vl}}{2,5} \pm \text{breddkorrektion.}$$

Längden över allt och vattenlinjelängden vållar nog inga bekymmer. Men hur får man breddkorrektion?

Jo, om b max. är mindre än 25 % av löa, tag 4 · skillnaden mellan b max. och 25 % av löa och använd då plustecknet i formeln. Är b max. större än 25 % av löa, tag samma värde men använd minustecknet i stället.

Nu är L löst och vi kan börja intressera oss för S som är mätt segelyta, d. v. s. ytan av storseglet + ytan av förtriangeln eller om seglet går bakom mast: 1,2 · förtriangelns yta.

$$\text{Storseglets yta} = \frac{b \cdot h}{2} + \frac{R \cdot S}{3} \cdot 2 \cdot 0,85$$

där R = akterrundans korda

S = akterrundans största höjd till kordan.

Om spinnakern kan sägas att den ej räknas in i S , såvida den ej har straff.

För den skeppare som har straff på spinnaker eller dess bom vill jag ge ytterligare anvisning inom parentes.

(Straff erhålles om längsta stående lik är längre än förtriangelns höjd samt om dess bas är större än $1,8 \cdot$ förtriangelns bas. Tag längsta stående lik som höjd i förtriangeln samt största bredd som bas och dividera med $1,8$.

Om spinnakerbommen överskrider förtriangelns bas, använd bomlängden som förtriangelns bas i beräkningen.)

Nu är även S slutbehandlat med straff och allt, så vi fortsätter väl med »Riggavdrag», som för slup är $100\% = 1$. Nästan lika enkel är faktorn för propelleravdrag, där den vanliga fasta propellern ger ett avdrag på 94% .

Det var allt, men för åskådlighetens skull kan jag ta ett exempel. Varför inte en P-28 med totala segelytan 32 m^2 och med fast propeller.

$$\frac{6,91 + 2\sqrt{32} \cdot 1}{2,5} \cdot 0,94$$

Vi löser rotuttrycket och får

$$\frac{6,91 + 2 \cdot 5,65 \cdot 1}{2,5} \cdot 0,94 = 6,85 \text{ m.}$$

Om vi vill ha talet i fot divideras det med $0,3048$, vilket i det här exemplet blir $22,5$ fot.

Så till sist, spara Din uträkning och förvara den i båten. Efter kontrollräkning brukar segelsällskapen godkänna den som mätbrev och så kan Du starta efter OSCAR-regeln.

Torbjörn Johnson

Jungfrusunds Varv AB

Jungfrusund · 170 10 Ekerö

Tel. 0756/321 00, 312 00

Gerhard Busse · Rickard Bergström

Fullständig varvsrörelse

Moderna rationella lokaler

Plast- och träreparationer

Aukt. motorverkstad

Goda land- och sjöförbindelser

LÅNGHOLMENS FRAMTID

Följetongen om Långholmens framtid går visst nu för årsbokens del in på sitt femte år. Jubileum?

I tur och ordning har den handlat om: fängelsets avflyttning, Långholmen som nöjespark, Långholmen som ett park- och blomsterparadis, den kommande arkitekttävlingen, tävlingens resultat och nu något om vad som hänt sen sist.

I höstas fick Stockholms stads myndigheter (och övriga berörda) en skrivelse från de fem Långholmsklubbarna och den kommenterades i december av Åke Janhem i en stort uppslagen artikel i Till Rors (nr 24, 1969).

På stadsbyggnadskontoret (med bl. a. IFS som remissorgan för båtportfrågor) skall en s. k. områdesplan för Långholmen upprättas. Den blir ett allmänt sammanfattande uttryck för kommunalpolitikernas avsikter och ställs ut för allmänheten innan den antas av stadsfullmäktige. Först därefter utarbetas de mera i detalj bindande stadsplanerna för Långholmen. Det hela lär nog ta några år!

Det var HBK, som förra våren tog initiativet till den kommitté, som utformat skrivelsen till myndigheterna. Med skrivelsen ville vi påminna om vår existens, ge klubbarnas syn på arkitekttävlingens resultat och särskilt peka på att närbelägna vinterplatser och bygglokaler är lika viktiga som hamnplatser.

Vi ville också lämna upplysningar, som kunde vara matnyttiga för planerarna. Det försökte vi göra genom att sammanställa en utförlig statistik över klubbarnas medlemmar (1.280 st), båtbestånd (674 st), ekonomi (omsättning 148.000 kr/år), hamnanläggningar (1.500 m bryggor) och upplägningsområden (17.000 m²) och också genom att redogöra för verksamheterna, inventera tänkbara upplägningsområden och redovisa synpunkter på olika former av vinterförvaring.

Med detta första steg från klubbarnas sida hoppas vi att planerarna skall ha en grund för att på ett realistiskt sätt ta med fritidsbåtarna i Långholmens framtidsbild och att myndigheterna skall finna det naturligt att ta kontakt med klubbarna för att få ytterligare upplysningar som kan behövas och för att få synpunkter på de planförslag som kommer fram.

Ib Möller



Statistik rörande båtklubbarna på Långholmen 1969

	RBS	HBK	Sms B	Lhms BK	GSS	Totalt
Antal medlemmar	135	490	140	43	472	1.280
Antal båtar	60	269	59	26	260	674
Båtar under 5 m	6	13	4	2	52	77
Båtar 5—6 m	9	50	18	9	23	109
Båtar 6—7 m	21	65	18	4	27	135
Båtar 7—8 m	24	77	16	3	39	159
Båtar 8—9 m	—	34	3	5	56	98
Båtar 9—10 m	—	25	—	—	39	64
Båtar över 10 m	—	5	—	—	24	29
Båtar under 2 m bredd. .	41	116	28	17	110	312
Båtar över 2 m bredd. .	19	153	31	9	150	362
Träbåtar	50	228	50	23	221	572 = 85 %
Plastbåtar	10	41	8	1	36	96 = 14 %
Metallbåtar	—	—	1	2	3	6 = 1 %
Båtupplägningsyta . . .	1.000	9.150	1.600	600	4.400 ¹	16.750
+ Bryggglängd	200	687	130	70	360 ¹	1.442
Klubbutr. under tak . . .	30	200	50	70	200	550
+ Disp. strandlängd . .	200	762	160	55	370	1.507
Investeringar ² :						
Byggnader	5.000	163.000	14.000	15.000	11.000	208.000
Slipanordningar	5.000	26.000	12.000	2.500	20.000	65.500
Bryggor — uppl.plats . .	4.000	71.000	7.000	6.700	31.000	119.700
Belysning-elinstall. . . .	7.000	25.000	12.000	1.200	4.000	49.200
Klubb. tot. invest.	21.000	285.000	45.000	25.400	66.000	442.400
Årsomsättning	21.000	70.000	10.000	1.300	46.000	148.300

¹ Kommentar: Dessutom arrenderar GSS 1.600 m² mark och 70 m brygga i Gröndal, samt arrenderas 250 m² lokal å Reimersholme, där klubbens ungdomsverksamhet provisoriskt bedrivs. Klubbens båtbestånd har fördelning 63 motorbåtar och 197 segelbåtar. 2 segelbåtar uppläggs p. g. a. sin storlek å annan plats. (Största djupgående segelbåt 1,90 m.)

² Statistiken avser dagsvärde (förutsätter frivillig arbetsinsats och gynnsamma materialinköp). Nyanskaffningskostnaden torde bli 2—3 ggr så stor. Utöver ovan angivna, belöper sig GSS investeringar i Gröndal till 122.000: —.





ETT ÅR MED VÅR FÖRSTA BÅT

De senaste årens funderingar på att »skaffa» en båt växte sig allt starkare och vintern 1969 slog de ut i full blom. Rubriken är väl inte alldeles sann, vi hade ju en eka liggande vid torpet, som vi hyrt under flera år. Men nu hade vi tänkt oss en något större båt och att det skulle bli en segelbåt, var vi också på det klara med. Den inom familjen som hade någon som helst erfarenhet av båtar var ju jag. Jag hade nämligen vid ett par tre tillfällen varit ombord i en kostur. Så det var ju en bra båt och vi bestämde oss för en sådan. Detta tills jag träffade Rune och fick lära mig att det inte var en båt, men att det gick bra att odla blommor i den. Själv hade Rune något som han kallade M 30:a och det var en bra båt.

Så blev det båtutställning i Stockholm och familjen begav sig dit. Efter att ha sett båt vid båt vid båt, konstaterade Inger att det enda som liknade en båt var en Neptunkryssare. Valet av båttyp var därmed avklarat och familjen begav sig till Gröndalsvarvet, där jag blev i tillfälle att visa Runes M 30:a. Vilken jag inom parentes själv hade studerat vid många tillfällen tillsammans med Rune. Introduktionen blev lyckad och familjen hade gjort sitt val av båt.

Hur får man nu tag i en M 30:a. Jo genom att varje dag läsa båtmarknaden i DN och fortsätta med det i många månader. Så dagarna innan påsk annonserades 53:an till salu. Snabbkontakt med Rune, som gärna följde med ut till Stavsnäs för en titt. Vid Barnviks varv, några meter från stranden, på något som Rune kallade för slip, stod hon i en snödriva. Runes inspektion tycktes utfalla till belåtenhet och det var en massa underliga saker som var bra och som inte var knäckta o. s. v.

Annandag påsk bytte 53:an ägare och nu följde en hektisk tid. All fritid under dygnets ljusa timmar tillbringades vid båten och de mörka timmarna talade jag med Rune i telefon, om hur man rustar en båt. Otroligt nog fann sig Rune i detta och tack vare hans välvilja gjordes små framsteg. Han följde även med ut en lördag och konstaterade att det var för mycket färg på bordläggningen, varför han satte en blåslampa mot densamma och så fortsatte en ännu hektiskare tid. Inger och Lasse deltog nu i arbetet och så en dag avtäcktes båten och vi tog för första gången plats i sittbrunnen för att dricka vårt kaffe. Inger tittade förskräckt ned mot marken och sedan med kupad hand över ögonen, för att spana in fören någonstans långt borta. Därefter förklarade hon, att hon aldrig skulle våga följa med ut och segla. Det var ju så långt till vattnet och båten var så stor, så stor.

I veckan innan pingst sjösattes båten och Rune följde med mig ut en kväll och visade hur man satte segel, varefter vi seglade några kilometer. Båten skulle därefter läggas på svaj och bojen angjordes snyggt och prydligt.

När jag kom hem frågade Inger hur det gått och om jag nu kunde segla. Visst kunde jag det, det var ju inte svårt. Hon såg lite tveksam ut, men jag lovade att visa henne till pingst.

Pingstafton, morgon, sol, lagom bris och vid bojen niger hon värdigt lång, slank, vacker i linjerna som få. Tysta och något nervösa gick vi ombord. Själv var jag inte

nervös, försökte i alla fall att inte visa det, jag hade i hemlighet tagit med mig en bok, MIN SEGELBÅT. I den står det hur man skall göra, om jag mot förmodan skulle bli tveksam. Efter att ha packat upp seglen, visade det sig att Runes lektion om hur att sätta segel, tydligen gått för snabbt för mig. Jag tvingades därför att redan nu ta till mitt hemliga vapen, BOKEN, och medan Inger sakta läste kapitlet om att sätta segel, verkställde Lasse och jag punkt för punkt.

Vi var inte längre kvar vid bojen, vi seglade. Nu visade det sig att det blåste just från det håll vi skulle åt, nämligen Kanholmsfjärden. Så småningom lyckades vi dock få båten att röra sig framåt, visserligen med fören pekande långt vid sidan om den tänkta kursen. Detta gjorde att vi allt som oftast måste ändra kurs, genom att flytta bommen från den ena sidan till den andra. Konstigt nog förflyttade båten sig framåt och vi såg en hög bro framför oss. Under kunde vi nog komma, men det var ju så smalt, så smalt, kanske inte mer än 100 meter. Bron heter förresten Djuröbron. Med stor tvekan bestämde vi oss för att försöka och efter sju sorger och åtta bedrövelser och lika många vändningar, befann vi oss plötsligt på andra sidan bron. Det hade nu blivit förmiddag och vi började bli hungriga, varför vi beslutade oss för att gå i land vid någon ö och laga mat. Vi bestämde oss för en ö framför oss, men när vi närmade oss den, visade det sig att det blåste väldigt hårt och att ön rusade emot oss, varför vi bestämde oss för att segla till nästa ö.

Många öar senare och efter att noggrant i BOKEN studerat kapitlet, angörande av land, befann vi oss åter med fast mark under fötterna. Vi åt med god aptit och



kände oss duktiga, tills båten med stäven stötte emot klipporna vid land. Allt hade gått perfekt, men ankaret skulle nog ligga lite längre från aktern. Det gjorde nu inte så mycket, vi hade i alla fall hunnit äta och vi skulle ändå segla vidare. Sitta i lä i solen och tina upp, det var ju onödigt. Nu gick det redan lättare att hissa seglen och med vinden snett bakifrån, gav vi oss ut på Kanholmsfjärden. Båten gick fort och vi konstaterade med förvåning, att vi kom ifatt framförliggande båtar och även gick om dem. Under tiden vi gladdes åt detta, hade det tydligen börjat blåsa ordentligt och vi befann oss plötsligt på andra sidan Kanholmsfjärden. Vi vände därför och seglade nu med vinden snett framifrån. Plötsligt bara lade sig båten på sidan, så att relingen kom ned till vattnet. Efter första förskräckelsen började greppen i olika fasta föremål att lossna, båten välte inte utan låg kvar med samma lutning och rörde sig väldigt fort framåt. Så fort att vi snart siktade bojen vi skulle lägga till vid och så var vi förbi den. Efter flera försök kom BOKEN fram. Vi beslöt oss för att segla vid sidan om och bortom bojen, vända mot vinden ta ned seglet och glida fram till bojen av farten. Det var ett klokt beslut, men farten räckte inte fram till bojen, varför båten började driva bakåt och mot land. Fören pekade nu inte mot vinden och jag fick därför inte upp storseglet. Focken var redan nedpackad. Katastrofen avväjdes genom att båten började lyda roder även med bara en del av storseglet uppe och genom att en åskådare i land rodde ut och bogserade oss till bojen.

Det var första seglingen med M 30/53 och under flera timmar den kvällen diskuterades dagens segling. Misstagen som gjorts penetrerades noga. Påföljande dag skulle det gå så mycket bättre, vilket det även gjorde.

Lördagen därpå förflyttades båten från Stavsnäs till Gröndal. Även denna färd bjöd på spännande inslag. Bara för att nämna några: Sjökortet som följde med Inger och bilen tillbaka till stan, gasvajern till motorn som gick av i inloppet till Vaxholm, motorn som vägrade starta i Hammarbyslussen. Trots dessa små förtretligheter angjordes bryggan i Gröndal planenligt för bunkring, varefter färden fortsatte in i Mälaren. Samtidigt som solen sjunker ned bakom trädkropparna och vinden dör ut, glider vi sakta in i en vacker hamn. Villiga händer fattar ilandkastade förtöjningslinor och hälsar välkommen till Jungfruholmarna. Sedan Inger lagat en vålsmakande middag och denna avätits, beses klubbholmarna för första gången. Våra känslor efter rundvandringen går icke att beskriva. Vi var imponerade av holmarnas skönhet och stumma av beundran, för det arbete segelsällskapets medlemmar måste ha lagt ned under många år, för att åstadkomma dessa trevliga anläggningar.

Den instundande natten skulle bli den första vi skulle tillbringa ombord i vår båt. Vi hade vid många tillfällen dessförinnan, talat om hur skönt det skulle vara att somna in till vågornas stilla kluckande. Nu visade det sig att natten inte skulle bli så lång, eftersom soluppgången var nära förestående, när vi skildes från glada kam-

raters lag. Några vågor hörde jag aldrig klucka, utan somnade omedelbart efter att ha kommit i vågrätt ställning. Inger däremot sade sig länge ha legat och tittat ut genom ruffventilerna, för att vara säker på att det var samma träd hon såg hela tiden. Detta berodde nog till stor del på de vilda skepparhistorier som berättats under natten. Historier som vida överträffar allt som skrivits under rubriken: Otroligt men sant.

Lasse var först uppe denna morgon och hade mycket att berätta vid frukosten. Han hade sett att det fanns segeljollar och även hört att man fick låna dem om man hade gått seglarlägret, vilket alltså skulle avklaras så fort som möjligt. Och så hade han sett fisk, massor med fisk och träffat »polare», som visat honom runt på holmarna. Sedan han fått veta att han fick fiska, dröjde det inte länge förrän han stod vid en udde med kastspöt. När han sedan också fick en gädda, då var hans åsikt om Jungfruholmarna klar, TOPPEN. Detta höll vi med om och lovade oss att många gånger återvända dit.

Vi blev också några erfarenheter rikare, bl. a. fick vi lära oss att man skall använda blydrag vid ankring i Mälaren. Då slipper man att mitt i natten ge sig ut i en jolle för att lägga ut extra ankare. Blydraggen lovade alltid lika hjälpsamma Gösta Berndtson att tillverka med det snaraste.

Midsommar närmade sig och en kväll samlades ett tiotal skeppare på bryggan i Gröndal. Diskussionens vågor gick höga och samtalen rörde sig kring ett gemensamt midsommarfirande. Ganska snart stod det klart att målet skulle förläggas till skärgården. Men vart? Många förslag togs upp och förkastades, tills Ove Alderbäck föreslog Lisslö i Rödkobbsfjärden. Visserligen var det ganska långt bort, men i gengäld var det en härlig plats. Där skulle även finnas en plan klippa, stor och slät som ett dansgolv. Eftersom det visade sig att de flesta kunde komma ifrån redan på torsdagen, beslutades Lisslö som mål för midsommarfirandet. Lisslö skulle angöras efter en första övernattnings på Vikingarnas Ekholmarna.

Själv skulle jag arbeta på midsommaraftonen och det omöjliggjorde ett deltagande för vår del, varför vi planerade att segla i Mälaren. När jag så slutade mitt arbete kl. 23.00 på torsdagen, visade det sig att jag inte behövde arbeta påföljande dag, midsommaraftonen.

Klockan 06.00 var vi nere vid båten och efter att ha bunkrat och gjort båten klar, satt vi med ett glas öl och diskuterade vart vi skulle segla. Solen sken från en molnfri himmel och det blåste en svag bris. Livet var härligt. Påverkad av detta och kanske lite övermod, föreslog Inger att vi skulle segla till dom andra på Lisslö. Lasse var genast med på detta och efter en viss tvekan även jag.

Så var vi då på väg mot första stötestenen, Hammarbyslussen. Frågetecknen hopade sig. Skulle vi behöva broöppning? Var det många båtar i slussen? Skulle motorn starta igen? Slussvakten upplyste om att det var lågvatten och broöppning behövdes

inte. Slussnigen gick bra och motorn startade vid första rycket. Inger som satt vid pinn, hade fått order om att styra så att masttoppen hela tiden befann sig i springan mellan de båda brohalvorna. Det lyckades till en början, men när båten började gunga var det omöjligt. Vi klarade det i alla fall och Danvikstullsbron beredde inga problem.

Väl ute i saltsjön var det skönt att få slå av motorn och hissa segel. En flaska vin korkades upp och vi skålade för en trevlig midsommar. På väg mot Vaxholm fick vi sällskap av en Starbåt, som vi lyckades hålla jämna steg med fram till Bogesunds fyr. För att inte förlora höjd, gick även vi nära fyren och så hördes dunk, dunk när vi seglade över grundet. Därefter tog vi det lite lugnare och passerade Vaxholm utan några intermezzon, om man undantar Jätten Finn, som gjorde allt för att försöka sänka oss i infarten till Vaxholm. Dock utan att lyckas.

Efter att ha ankrat upp och ätit frukost, seglade vi ut på Saxarfjärden. Här blåste det mera, kanske 6—7 m/sek. och farten blev god. Fram på eftermiddagen hade vi kommit ut på Kanholmsfjärden och vi kände oss hemma. Här hade vi seglat allra första gången. Vi hade hoppats på en fartfylld seglats över fjärden, men vinden avtog och det gick allt saktare. Vid 18-tiden passerade vi Yxhammarsklubben och det blåste upp en kvällsbris, vilken förde oss mot Lisslö. När vi seglade in i sundet mellan Harö och Lisslö avtog vinden och vi gled sakta in mot Storö. Nu gällde det att hitta Götagänget, eftersom jag inte kände till var på Lisslö de skulle vara. Jag trodde emellertid inte att det skulle bli så svårt, de skulle nog höras. Och nog hördes det. I snart sagt varje vik låg några båtar med glada besättningar, som sjöng och hade trevligt. Sången hördes på långt håll i den för övrigt så underbart vackra och tysta midsommarkvällen. Eftersom vinden dog ut helt, tvingades vi att starta motorn och åka från vik till vik och söka de våra. Men ingenstans fann vi dem och vi började förlora hoppet och bereda oss för eget midsommarfirande trots allt. Då hördes plötsligt utdragna vrål och jag tyckte det var konstigt att en mistlur bölade en så vacker kväll. Lasse lyssnade noga och sade sedan med bestämdhet, att det inte var någon mistlur som hördes, utan farbror Will som sjöng. Till en början höll jag inte med honom, men allt efter som vi kom närmare, blev jag villigare att ge honom rätt. En mistlur kan inte låta så högt. Även andra ljud hördes och ett härrörde med bestämdhet från Pelle Aaltonen. Nu var jag övertygad om att vi var på rätt väg och när vi rundade en udde, såg vi den vackraste av vikar. Inne i viken låg Götabåtarna sida vid sida, med akterförtöjningarna knutna i träd på andra sidan av den smala viken. På en alldeles plan klipphäll, stor som ett dansgolv, reste sig en vacker midsommarstång. Runt denna dansade barn och vuxna under glad sång. Lekledare var naturligtvis Will. I viken låg Nanette, Revansch, Titta, Signe, Wineta, Pelles Fingal, Lundells kustkryssare och så flera motorbåtar. Båtarna låg tätt, så tätt att det syntes omöjligt att få in ännu en båt. På stranden stod Rune och pekade på en ca 30 cm bred lucka mellan två båtar. Jag skakade avböjande på huvudet, vilket resulterade i ännu vildare vinkningar från Rune. När vi en stund senare steg i land, efter att ha förtöjt på den anvisade platsen, slutade jag att grubbla på hur det gått till.

Vi blev hjärtligt mottagna och det dröjde inte länge förrän även vi med hjärtans lust deltog i midsommarfirandet. När barnen dansat sig trötta, eller var det föräldrarna, anordnades tävlingar och lekar för dem. Till deras stora förtjusning delades även fina priser ut. När det mörknade och de yngsta barnen gått och lagt sig, tändes en eld vid stranden. Kring denna samlades vi i små grupper för att prata och grilla korv. Klirret från glas och flaskor var ljudligt och det dröjde därför inte länge, förrän den första allsången togs upp. Det bjöds även på solosång av bl. a. gitarrspelande Bernt Carlsson. Pelle sjöng en visa på något främmande tungomål, varefter han förflyttade sig till skogskanten, slog armarna om en famnstjock torrfura och slet upp den med rötterna. Det behövdes mera ved till elden. Stämningen var hög och natten skön. Även för oss föräldrar anordnades tävlingar. En bestod i att placera en del av ett skedskaft i munnen, lägga en potatis i skeden och sedan springa ett antal meter, utan att tappa potatisen. Under vilda hurrarop stormade Roffe Roos fram till en överlägsen seger och trots protest hos tävlingsledningen fick han mottaga första pris. Enväldig domare var Sven Ejdestam och det är klart att han höll på sin gast.

Protesten inlades sedan det framkommit att Roffe stuckit skedbladet in i potatisen, för att vara säker på att den skulle hålla sig kvar på skeden.

När solen gick upp avbröts dansen plötsligt. Det var midsommarstången som tröttnade först och lade sig. I fallet passade den på att med sin övre del slå en flicka i huvudet. Skadorna blev obetydliga på både stång och huvud, men detta blev signalen till allmänt kojande.

Midsommardagens förmiddag förflöt lugnt. Alla rörde sig mycket försiktigt med undantag för ett vilt kliande. Först nu konstaterades att det måste ha varit miljoner mygg, som fått sig ett skrovsmål på oss under natten. Dagen var skön och inbjöd verkligen till bad, vilket också de flesta utnyttjade. Man avskräcktes inte ens när Rolf Bäckström som en flygfisk sköt upp ur vattnet och hamnade på klipporna, vilt ropande att en flera meter lång gädda hade jagat honom.

På eftermiddagen påbörjades seglingen mot Stockholm, med undantag för några båtar, vars besättningar hade semester. De hade förmånen att få ligga kvar på denna härliga plats, vilket de också i lyriska ordalag talade om för oss.

Efter övernattning på Ekholmarna nåddes Mälaren på söndagsmiddagen och midsommarfirandet avslutades för vår del med ett kort besök på Jungfruholmarna.



Kommen så här långt med året som gått, ser jag att berättelsen blir alldeles för lång, varför jag endast med några ord skall beröra fortsättningen.

Semestern tillbringades naturligtvis med båten och den blev underbar. Visst inträffade en del missöden, men dessa togs med jämnmod. Bomsaxen förlorades någon av de första dagarna. Vi parkerade på ett grund under ca en halvtimme. Inger som klagade på att hon inte fick någon motion, gick vilse på en ö och kom efter fyra

timmar tillbaka i en motorbåt. Hon hade då gått tillräckligt för resten av semestern. Så var det motorn som tog adjö och sjönk sista semesterdagen, efter det vi passerat Hammarbyslussen. Sedan följde många härliga seglingar, innan båten i oktober månad av många villiga händer placerades till vintervila på Långholmsvarvet. Någon vila för mig blir det dock inte. Jag tillhör de ca tio tappra män på Långholmen, som trots snö och kyla arbetar med sina båtar. Detta för att få ut ännu mera av kommande seglingssäsong.

Året som gått kommer vi att tacksamt bevara i våra minnen. Det har bjudit på mycket av lugn, avkoppling och spänning. Kanske lite för mycket spänning, vilket är naturligt när man är båtägare för första gången. Själva tyckte vi också att vi lärde oss mycket och att vi nu känner till lite om segling.

Till sist ett varmt tack, för ett gott kamratskap inom Göta Segelsällskap och till alla dem som hjälpt oss tillrätta under detta vårt första båt-år.

Inger, Lasse och Berndt Lysell

S. Jacobsson

Segelmakeri

Specialité: **YACHTSEGEL** av dacron

LILLA BJÖRKNÄS - KLINTEN

Tel. 715 22 30

EN SNABBIS . . .

Praktiskt med platen i alla väder tycks det vara i särklass på Säröhall i Göteborg. Lite olika mot grabbarna i Göta.

Men skall man ta »källen» jag mötte på orden: Harry jävlar — de ella plast — en ska vell i när man kann få plats å vänndaa. Kanske kom de lite plast ovanpå — annars måste han ju »skätta» — å några sillatunnor under till jul.

Till försvar har det ju bläst bättre än vanligt i Göteborg, som vanligt, så det var brått att komma opp.

Sign. Retande Sven





SEMESTER 1969

Nu hade jag tänkt berätta om vår semester 1969. Vi och vår lilla, lilla segelbåt (endast 6 1/2 meter lång) skulle ut och segla. Vårt mål var Fyrudden, ett fiskeläge i Gryt. Vi startade den 15/7 (en tisdag) från Åva. Då var det underbart väder och lagom vind hela dagen. Vi seglade förbi Dalarö till Gålö gästhamn där vi övernattade. Dagen som kom var en onsdag så klart. Pappa provade genuafocken som var mycket större än vårt storsegel. Det gick utomordentligt bra. Vi övernattade på Utö. På torsdagen hade vi nästan ingen vind alls. Vi plaskade då till Stora Ballriken där det regnade hela kvällen. Det blåste upp på natten också så att det var svårt att ta sig ut från vikens där vi låg för det var väldiga vågor. Vi kunde knappast segla

så vi försökte med bara storseglet. Det gick inte särskilt fint så vi fick åka motor till Nynäshamns gästhamn. På vägen hoppade vår gummijolle Guppi upp och hennes åror flög ur. Vi fick i alla fall upp dem som tur var. Det regnade på natten också. På söndagen var det regnigt och trist. Det var heller nästan ingen vind. Senare på dagen blev det soligt och klart. Jätteskönt. Ekholmen blev vårt mål den dagen. Pappa fick en jättestor gädda som slet sig. Mamma trodde det först inte men när pappa sa att det var rena rama sanningen trodde hon. Nästa dag stannade vi kvar och det varken hände något roligt eller tråkigt. Dagen därpå åkte vi genom Dragets Kanal. Jättekul. Vi färdades till Krogen, en ö utanför Torö där vi övernattade. Från Krogen seglade vi till Askön. Det var stormigt och det blåste 9 m/sek. Stefan blev sjösjuk. (Stefan är min lillebror.) Vi skulle egentligen fortsätta men vi vågade inte för nu blåste det 14 m/sek. Morgonen därpå var det fint seglarväder. Då åkte vi till Ringsö. På Ringsö ramlade Stefan i vattnet och Anki min syster fick tag i foten. Pappa slängde sig i för sent så han blev blöt i onödan. På Ringsö stannade vi i 3 dagar. Där träffade vi en annan Götabåt, en Vindökryssare. (Vindökryssaren var JÄTTESTOR mot vår lilla, lilla segelbåt.) Nästa dag (måndag) var det svag vind och strålande solsken. Vi seglade mot Oxelösund. Vindökryssaren som startade efter kom ju naturligtvis före oss. Men det berodde väl mest på att vi hade våran lilla Guppi släpandes efter oss och hon bromsade en aning. Vindökryssaren hade sin på taket. (Den var alltså JÄTTESTOR.) Morgonen därpå seglade vi till Lundarna. Det var den svåraste seglatsen hittills. Sötmara var vårt mål den dagen men där var det bebyggt, så vi åkte till Småskär. Nästa dag kryssade vi till Harstena. Hade jättekul där. Pappa och ägaren till Vindökryssaren lekte i Bums som var en nästan exakt lika gummijolle som Guppi.

1/8 var den sista dagen som vi skulle segla bortåt. Det var alltså i dag. Vi kom till Fyrudden på förmiddagen. Tog farväl av Vindökryssaren och lilla Bums. Vi stannade inte heller på Fyrudden hela dagen utan seglade snart norrut. På vägen körde vi om en Sea-Cat. Pappa höll på att spricka. Vi seglade till Småskär, där vi träffade en kungskryssare som pappa hjälpte att förtöja. Mamma bjöd in dem på kaffe och efter en stund visade det sig att vi kände varandra. Seglade ifrån Småskär till Oxelösund. Där blåste det på natten. Gick från Oxelösund till Sävö. En ganska gropig resa. Från Sävö seglade vi till Trosa. Det gick fint. Vi åkte genom Dragets Kanal med motor. Vi lade till vid en namnlös ö som låg bredvid Aspskär norr om Järflotta. Ön såg ut som en fingersvamp så vi kallade den Fingersvampsön. Anki och jag vadade ut till en ö som låg 1 meter ifrån Fingersvampsön där vi såg en dränkt eka och rester från ett gammalt vrak. Körde från så kallade Fingersvampsön till Bjurshagen vid Muskö. Sandstranden var minnsann inte så härlig där. Lerig och mjuk botten. Jag själv fastnade med foten i gyttjan och tappade min ena sko. Pappa fick upp den till slut. Dagen därpå hade vi tänkt åka till Åva. Det var knappast någon vind alls. Men vi kom dit i alla fall. Ja, det här var den roligaste seglatsen jag varit med om. (Förresten så har jag inte varit med om någon annan seglats men det var roligt i alla fall.)

Gunilla Bergau, Enskede, 10 år

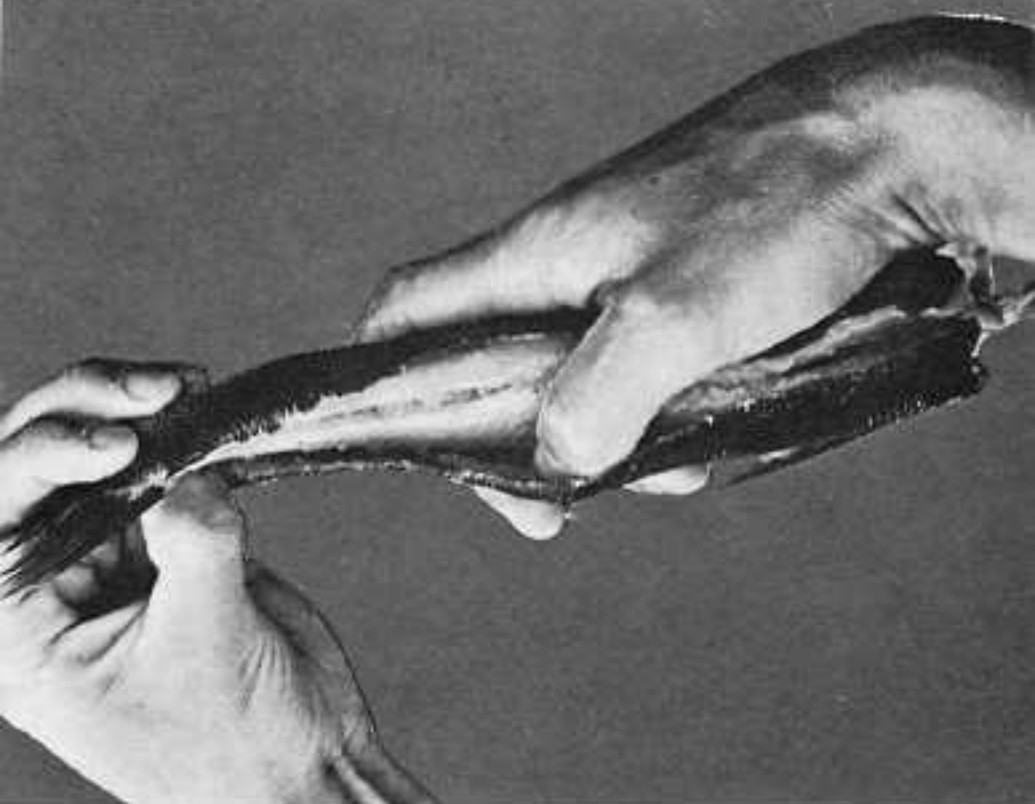
DU SKEPPAR-FAR DU HAR KÄK UNDER KÖLEN!

Vi skeppas ur sta'n med förhoppning bort från kylen och frysen. Koppla av ombord en demokratisk tanke. Tro inte Calle, Emil, Johan, Palle, Göran, Svenne, Lasse, Bosse, Titzian, Jocke, Pelle Anderson inte kan — Qvinnor för tusan res på er kom upp på däck. Mot anno dazumal — stå i köket och laga mat — ombord samma jobb med andra ord. Du »far» som har mat under kölen — Du kockan, håll kapitalet under durken. Så slog fiskaren igen sumpen. Lillgrabben förtjust. Den håliga lådan sjönk ner i marvattnet. Jag betalade, grabben började bära kassen. Vi skulle rensa, mamma kanske steka? Färskt, gott skall det smaka!

Platsen kan vara vår som helst. I skärgården är det. Viljan är god och början bra. Det smakar äventyr från pojkhåren.

Hemma i köket blir det oftast karln som stryker omkring, undrande, vad blir det till middag? Kommenterande tillagningen ibland handgripligen kritiserande. Lite till mans har vi väl fått en viss lust göra något gott någon gång. Det är en så in i vassen bra tanke.





Jag drar mej till minnes exakt på månaden tio år. Jag kom med kanot ut till S:t Nassa och mötte fiskaren Tage Karlson som gav mej en snabblektion i abborrensning så en korvstekande yngling som jag var fick smak på det s. k. kulinariska facket. Det har dock kommit mycket annat däremellan sen dess.

I somras träffade jag Björn Lundell med familj på Rödlöga. Vi hade turen träffa en fiskare som sålde firrar. Björns förslag; skinnet av och fram med filén fann jag villräddigt bra. Dessa vägde ca 5 hg. Mindre steker man nog som de är. Fjäll och dylikt svårsmält material kan ju blåsas ut över läsidan under måltiden. Detta tyckte jag en »Far» kunde göra! Några frilagda minnesbilder tagna från jollen visar hur Björn rensar abborre. I bildtexten klargör BL närmare det »rätta greppet».

Bild 1. Börja med ett kraftigt snitt bakom huvudet. Snitta skinnet på båda sidorna om ryggsfenorna ända till stjärtsfenan. Fatta bakre ryggsfenan med tummen och pek-fingret. Drag bort fenorna.

Bild 2. Lossa försiktigt skinnet med tummen. Lägg därefter fisken på en bräda och skär försiktigt loss filén från skinnet.



Bild 3. För att hela buken skall följa med skrapar man lätt loss filén med en slö kniv.

Bild 4. Skär loss filén från skinnet vid stjärtfenan. Fatta fenan med ena handen och skinnet med den andra. Drag bort det. Inälvor och huvud följer då med. Klipp bort stjärtfenan. Skölj filén väl.

Salt och peppar i fint ströbröd. Doppa filén väl däri. Stek den i medelvarm stekpanna. Ett bra sätt att se när filén är klar, är att ge akt på färgen på fiskköttet vid benet, den är nämligen gråblå och övergår till en något vitaktig färg när fisken är färdigstekt.

Hur man rensar flundror kunde inte min fru heller innan vi träffade »snitsaren» Lundell. En vecka tidigare placerade jag ett halvt dussin dylika inlagda i en papperskasse på sittbrunnsbordet, nyss inhandlade av fru Inez Karlsson på Nassa. Min fru »Lova» anföll kassens innehåll. En jämrande insats: Ett sprattlande blodbad med försvunnen aptit som följd. Jag fick överta avlivandet. Väl rensade efter en dryg halvtimme med ånyo chockade barn som åser självvändande och smörstänkande, fräsande vita flundror hoppande omkring i stekpannan, sjunker jag ner

på akterdäck och tänker på djupfrysda dylika. Då kommer jag ihåg fru Karlssons förmaning. »Vänta några timmar innan ni steker den!»

Då vi befinner oss ute i skärgårdens glesbygdssmråden och möter bofasta numera delvis yrkesfiskande medmänniskor vilka lever på sommargästerna och fiskar för service, bör man köpa! Jag har aldrig lyckats få något själv. Jag har istället fått lära känna folk, fått tips: grynnor t. ex., bra hamn, m. m. Att jävlas bakom ryggen, t. ex. tjuvfiske och komma på kant med öborna, kan ha sina risker.

För tillagning av fisk rekommenderar jag en rent vetenskaplig bok utarbetad av Haqvin Gyllensköld — »Att koka fisk». Den är intressant att med ett skjutmått beräkna koktid, inb. 32: 50. Skaffa även hans volym »Att laga mat» så lagar ni ännu bättre! Så nu har hoppet vänt åter för fiskrivlande barn. »Far» skall nu blanda teori med praktik för på sjön har jag sån aptit.

Förklaring: Far inom handelsflottan befälhavaren kallad.

*Text och foto: Arne Barthelion
Kommentar: Björn Lundell*



MED CLEMENTINE TILL VÄSTINDIEN

En lång tids drömmier att göra en långsegling till varmare vatten, tog för mej en fastare form när Arne och jag 1967 köpte »CLEMENTINE». Hon är en 75 m² kustkryssare, konstruerad och byggd av Johan Anker i Oslo 1923. Löa 13,35 m Lvl 9,00, Br. 3,00, Dj. 1,90, Vikt ca 10 ton.

Sedan vidtog en hel del arbete för att få »skutan» i skick för havssegling. Vi har bl. a. dukat om däck, förstärkt mast och rigg, minskat antalet kojor från 5 till 2 för att istället få ett rejält pentry, som även tjänstgör som navigationsbord. Vidare installerat kylskåp, gjort en ny 270-liters bränsletank; och bytt motor till en 47 hkr Perkins diesel, en sak som framledes visade sig vara en bra investering.

Efter nedriggning för »CLEMENTINE» numera 50 m² på kryssen. Storen 32 m², normalfock 18 m², stormfock 8 m², genua 50 m², spinnacker 140 m².

Revning av storen kan utföras antingen med rullrev eller knytrev. En ganska viktig detalj som tyvärr saknas är vindroder.

Efter 2 års slit var hon äntligen klar för avgång. Meningen från början var att Arne skulle vara med, men hans spargris var för mager, så det blev en enmanssegling istället.

Söndagen den 20/7 1969 kl. 09.00 var drömmen verklighet, då åkte ankaret upp från Vikingshillsviken på Värmdö med kurs på Gran Canaria. En del utrustning saknades, bl. a. mantåg som skulle skickas till Ystad, kunde ej vänta, hade fått canariefeber.

Som resällskap till Las Palmas hade jag min far, (ett litet tack för hans slit på båten). Var lite orolig, »gubbens» tidigare erfarenheter av sjön sträckte sej till Djurgårdsfärjan.

Efter 12 tim. passerades Landsorts fyr. Den 22/7. På morronsidan var vi nere vid Ölands norra udde och kl. 20 siktades Ölands Södra grund. Hittills hade vinden varit ca 8 m/sek. men nu hade det friskat i, sjön börjar bli gropig, går på hård kryss med fulla lappar. CLEMENTINE sköter sig fint men vinden ökar, byter från genua till fock. Sjön börjar slå över däck och ruff, det är mörkt, kolsvart, bruset från vågorna och båtens stampningar överröstar vår konversation. Efter ytterligare några timmar är vindstyrkan uppe i kuling i byarna, man står bara och trampar luft. Jag får halvliggande byta till stormfock, att stå upprätt går inte utan mantåget, som finns i Ystad. En titt i kabyssen blev en kalldusch, det verkar som om CLEMENTINE varit på ett blötare party, ruffen läcker och inte måttligt. Allting genomsurt, tömmer filt och lakan och lägger mej för att få lite sömn. Men det droppar i ansiktet och ruffen piper och gnäller som om den skulle flytta sej flera tum. Seglen smäller, farsan måste vändas vid rorkulten. Det går inte att sova.

På morgonen den 23 siktas Skånekusten. Vinden har mojnät men i stället kommer dimman, sikten är obefintlig, med möda letar vi oss fram till Sandhammaren. Sen är det raka spåret efter kusten, går ner och kokar kaffe, det första vi får i oss på 15 timmar. Men farsan har tydligen fått lappsjukan och vill komma civilisationen så nära som möjligt, för när jag kommer upp med fiket skymtar jag botten. Som straff



fick han inte bära skepparmössan med GSS-märket. På eftermiddan angjorde vi Ystad. När förtöjningarna och kamningen var klar gick vi på krogen.

24/7. Strålände sol, torkning av kläder och andra prylar. Däcket såg ut som en bättre bondauktion. Mantåget har inte anlänt så vi monterar ner stöttorna och drar ett provisoriskt mantåg mellan pulpit och yttervant. Efter div. uppköp går vi tidigt till kojs.

25/7. Kl. 9 lossar vi förtöjningarna och önskas god vind av Markus Wallenberg som råkade ligga båten intill. Vi styrde ut genom Ystads bölande inseglingsfyrar mot okända vatten.

Navigationskunskaperna är praktiskt taget obefintliga men kursen måste tas ut till Kiel och efter mycket kliande i skägget kom den fram. Vinden god, fin sträckbog, 8 knop.

26/7. På eftermiddan blev det stort jubel ombord, våran kurs hade varit rätt, till och med perfekt, vi har nämligen fyren rätt förut. Vi skålar i Vodka och stänker även lite på fyren som var så tillmötesgående och stod på rätt plats. Sen blir det en härlig middag, biff med stekt potatis, ägg och grönsaker, en flaska vin, därpå kaffe, kakor och konjak. Fortsätter på den nya kursen mot Kiel, en härlig segling med god vind. Allt är toppen.

27/7. Framme i Kiel kl. 14, kursen har stämt perfekt men vi jonglar lite i hamnen innan vi hittar början av kanalen. Slussar in kl. 16 utan några som helst formaliteter, tullarna bara ruskar på huvet när vi kommer med passen. Och vi som nästan hissat halva flaggspelet! Sen angör vi kaj för att bunkra upp på utförsel till rena drömpriiser. När »Clementine» såg ut som en nerlastad sandskuta startade vi motorn och fortsatte. Kl. 22 ankrade vi upp i Brunsbüttelkoog. Sen kändes det riktigt skönt att få sova ut.

28/7. På morron går vi iland och provianterar bl. a. limpor, svarta mastiga hårda saker som enligt bagarn ska hålla sej i 2—3 veckor. Det var faktiskt sant, men vi fick ta till bågfilen för varje skiva. Slussar för utgång kl. 12 och får fin medström, följer den prickade leden, att gå utanför vore nog inte så hälsosamt. Det är en enda stor skeppskyrkogård, sönderbombade tankers, master och skorstenar överallt i vattenbrynet. När vi passerar sista inseglingsfyren lägger vi ut den nya kursen. Nu är det Nordsjön, vinden ca 9 m/sek., sjön börjar bli högre och vi har hård sträck, men det går undan fint.

29/7. Hela natten och dagen har avlöpt utan anmärkningar. Kursen har varit den rätta och vi har passerat 2 st ledfyrrar. Kl. 2 är det mörkt, verkligen svart och då lägger kompassen av totalt. Den har varit trög hela tiden men nu är det stopp. Hur man än girar och betar sig så står den på 280 grader. Jag plockar loss den och »mecar» lite, fyller på med Koskinkorva men ingenting hjälper, utan monterar istället upp handpejlen. Den blir lite besvärlig att läsa av, sitter nämligen monterad på ruffluckan. Blir att springa gatlopp mellan rorpinn och ruff. Missar tydligen fyr nr 3 och när även nr 4 lyser med sin frånvaro börjar vi undra över handpejlens tillförlitlighet. Att åka efter holländska kusten i mörker med dess sandrevlar i knutarna, utan att veta hur kompassen slår, är ingen sinekur.

30/7. Kl. 01 får vi in ett blänk, nöjda sätter vi på kaffe men ett par hundra meter från fyren får vi påtåren i vrångstrupen. Fyren står nämligen på land! Jag gör mitt hittintills snabbaste slag, går ut på fritt vatten och pustar ut. Försöker få fram en position men är lindrigt sagt dåligt orienterad. Jag går ner och kvartar men kl. 4 hojtar farsan »fyr föröver» men den här gången har vi ingen lust att känna på land, utan lägger bi och avvaktar dagsljus. Kl. 6 har mörkret lättat och vi startar igen mot ett fyrskepp som vi räknar med att passera om ca 7—8 timmar. Kl. 14.15 passerar fyrskeppet, mina beräkningar har tydligen stämt i alla fall men det känns onekligen skönt att kunna bekräfta sin position ibland. När vi nu kan slappna av igen så blir det ett skrovmål, kycklinggryta, potatis kokt i dill (och vatten), tysk limpa, smör, ost, sardiner, en stor whisky och kaffe. Kursen ligger nu mot Dover, beräknad tid dit 2 dygn. Vi har fin gång, så mycket hon tål.

Kl. 17 börjar det bli ganska besvärligt, vi är ute i farleden och det har lagt sej en tät dimma. Sikten är minimal så det är lite nervpirrande att bara höra båtarnas dunkande runtomkring. Kl. 18.15 fick vi en mindre trevlig påhälsning. Vi hör dunket av en båt som kommer ner mot oss, öronen står på helspänn för det är som att segla med en bindel för ögonen. Dunket kommer bara närmare och det är ingen mening att lägga om kurs när man inte vet om hon går för eller akter om. Dom lär inte se mycket av oss på radarn heller, eftersom vi inte har någon radarreflektor. Det hörs ett vrål från sirenen så det slår lock för öronen, den är verkligen nära nu. Och plötsligt så skär en tysk tramp våran kurs på högst 150 m avstånd. Mötet blev inte direkt hjärtligt för på kommandobryggan stod ett befäl och skrek fula ord på tyska. Vi drog en lättnadens suck och den var nog ömsesidig.

31/7. Kl. 9 har dimman lättat och solen skiner, vi har fin gång så jag ska försöka sova några timmar, det har inte blivit så mycket av den sorten de sista två dygnen. Jag kan inte koppla av även när det inte är några problem, utom på nattpassen vid pinn, det är rena rama sömnpillret. Men i kojen är det omöjligt, farsan är nog bra men man törs liksom inte lita på en landkrabba.

Närmar oss nu engelska kusten, Dover passerar kl. 12 och destinationen är nu Plymouth.

Vi har börjat få problem med laddningen, antagligen är det relät. Ändå har vi för det mesta bara gått med ankarlanternan på nätterna. I kanalen, där trafiken är livlig, har vissa båtar tydligen blivit konfunderade, stoppat maskinerna, legat bi fast vi slagit på ljuset i god tid. I natt tog vi inga risker utan gick med reglements-enligt ljus med den påföljd att när vi på eftermiddan skulle starta motorn för laddning som vanligt, var batterierna tomma.

Det blåser friskt nu, 14 m/sek. Kl. är 17 och om ca 3 timmar är det mörkt så vi drar oss in mot kusten. Vi får kontakt med ett par fiskebåtar som ger oss kursen mot Hastings, dit vi anländer kl. 20.30. Det finns ingen hamn bara höga kritklippor och en liten strandremsa. Vi slår på ekolodet för att kunna se hur nära vi kan gå och blir tvungna att stanna 100 m från strand, eftersom skillnaden mellan ebb och flod är 6 m. Sen tar vi jollen och ror i land och där träffar vi en lotskapten, en trevlig prick som grejar batterier åt oss. Men motorn vill ändå inte starta och efter en

stunds skruvande visar det sig ha kommit vatten i cylindrarna. Förmodligen på grund av att vi glömt att öppna avtappningen på avgasröret sist vi körde motorn. Kl. 23 tyckte lotten att vi skulle lägga av att skruva och följa med honom på puben istället och dricka öl, så då gjorde vi det till kl. 1.30 på natten. På hans försäkran att vi kunde sova lugnt, kröp vi till kojs. Men på natten blev vi påseglade utan att märka något, vi låg nämligen med aktern mot sjön på grund av strömmen och det dunkade ganska bra. På morgonen såg vi att pulpiten var intryckt, akterlantternan demolerad och att däckat lättat från bordläggningen 1 cm. Men vi hade tur ändå som inte blev rammade midskepps.

2/8 lämnar vi Hastings kl. 7, fin vind. Kl. 15 är vindstyrkan uppe i 17 m/sek., vi går med stormflock och ett rev i storen, för övrigt den enda gången vi revade. Men undan går det, synd om farsan som håller på att steka ägg, stekpannan ser ut som en roulett.

3/8. Har nu släppt Englands-kusten, ligger mot Cap Finisterre. På kvällen den 5:e får vi in Brest på radiopejlen så nu har vår segling över Biscaya börjat. För att stärka vårt mod tog vi oss en stor whisky. Sen följde 5 härliga dygn, vindarna växlade mellan stiltje och friska. Sjöarna gick höga som hus (obs! inga enplansvillor), på dagarna hade vi sällskap av delfiner, nyfikna som fruntimmer och en val som låg och blåste luft. Vi såg inte ett enda fartyg på 6 dygn, fransett ett flygplan som ändrade sin kurs och gjorde en sväng runt Clementine. Tyvärr kunde vi inte visa vår nationalitet för på natten hade någon av de överbrytande sjöarna som slog över akterdäcket tagit flaggan med sig.

10/8. Tidigt på morgonen får vi in ett fyrblänk i horisonten. Cap Finisterre! En härlig känsla som är värd en whisky, vi hade nog inte räknat med att komma så precis med den kompassen.

Vi går in mot Corcubion, en liten stad i norra Spanien nära La Coruña. Det är nu alltså söndagen den 10 när vi går in i hamnen med fulla lappar. På kajen står en stor del av stans befolkning och tar emot, säkert ett hundratal (inget ljug), vi lyckas få till en lyckad tilläggning som tycks imponera på dem. Det blev ett jäkla kacklande förstås men vi försökte se helt obesvärade ut. Gissa om det känns skönt att få fast mark under fötterna efter 8 dagar? Vi hade så bråttom att komma i land så vi varken vaska eller kamma oss, utan gick direkt till en restaurang och fick oss ett par stora biffar.

12/8. Kl. 18 kastar vi loss för den sista etappen mot Las Palmas. En tripp på 900 dist. Fin jämn passadvind, mellan 6—10 m/sek. hela tiden. Varma sköna nätter oftast med en stjärnklar himmel och ett hav som aldrig låg still. Det tog oss 9 dygn, till större delen med spinnackergång och i stort sett ganska händelselösa, fransett ett litet intermezzo. Natten den 19:e när farsan satt vid rodret och råkade slappna av för ett ögonblick, föll spinnackern ihop och lindade sej runt förstaget. Efter ett par timmars jobb utan resultat, blev vi tvungna att beslå den och invänta dagsljus. På morgonen visade det sig att den snott sej om både för- och fockstag och var omöjlig att reda ut. För att ha något att hissa focken i fick vi ta loss dirken och rigga till den som förstag. Intermezzot var förståeligt, att segla på natten och i

grov sjö med en 140 m² spinnacker är inget lekmanagöra. Den 19:e angör vi Las Palmas, vi hade räknat att göra det med spinnackern fylld men tyvärr är den fortfarande beslagen.

Sen vidtog ett hektiskt nöjesliv, med partaj till höger och vänster, träffade folk från jordens alla hörn. En kväll var farsan och jag bjudna på middag ombord på en italiensk skonare, nybyggd efter gamla ritningar och lär ha kostat 3—4 miljoner att bygga. Där bjöds på spaghetti med köttsås förstås, tillagad av kocken som var heltidsanställd, kryddat så att tungan skrumpna ihop i munnen. Elegant till tusen med uppassare och allting. Skeppet ägdes av Italienska staten, dom var på väg till Antarktis. En kväll hade vi middag ombord tillsammans med några fransmän, som efterrätt hade vi bananer stekta i whisky, jättegott, försök själva få ni se, men det går åt en helflaska. Fram på nattkröken fick vi för oss att vi skulle ha kappsimning in till land, en sträcka på ca 400 m. Vi tog av oss varenda trasa på kroppen och hoppade i. Farsan kom först fast han var 30 år äldre än oss andra, själv kom jag tvåa. När vi satt där på strand och pustade ut, kom någon på den ljusa idén att vi skulle gå upp i baren och ta en drink. Så vi knallade iväg, 5 man utan en tråd



på kroppen. Men i Spanien är dom tydligen inte lika naturliga som vi är vana vid så vi blev tyvärr nobbade.

Farsan kunde tyvärr bara stanna en och en halv vecka, men för mej vidtog en 3 månader lång semester. Slöa dagar, aldrig uppe före kl. 9, sen pular jag lite med båten men större delen av tiden tillbringar jag med att besöka andra båtar och sitter och snackar över en drink eller får besök ombord. En dag kom det en brud simmande ut till min båt från land och sa »Hello my name is Lee I'm here now», och det blev hon för en tid. Hon köpte och lagade all mat och var i stort sett inte i vägen alls utan visste sin plats.

Den 20/10 fick jag besök av morsan och Arne. Då satte vi igång att jobba med båten, vi fernissade ruff och sittbrun och spacklade friborden. Dom var nere 14 dagar och under den tiden seglade vi bl. a. över till Fuerto Ventura, en ö som ligger 50 dist. från Gran Canaria. Den trippen tog oss 40 timmar på grund av att soppan tog slut. Vi hade bara 25 liter kvar men ville inte tanka för vi skulle lyfta tanken på plats, den hade hoppat loss på vägen ner. Så utan vind och utan motor fick vi följa med strömmarna fram och tillbaks tills det började blåsa igen. Under den turen fick vi sällskap med en val, ca 15 m lång, som simmade runt oss en bra stund och blåste luft.

Men efter 3 mån. börjar man ledsna på sällskapslivet, jämt en massa partys hit och dit och inget utträttat på båten. Så jag satte igång att skrapa och måla alla mina konservburkar som nu hade börjat bli i upplösningstillstånd. Sen bunkrade jag mat för 1.000 kr, bl. a. 15 liter rom och började bli klar för avgång. Lee, den där amerikanska bruden som hade bott hos mej ett tag har tagit flyget över till västindien, ett tag var det meningen att hon skulle följa med mej över, men så blev det inte och det är nog lika bra det, för jag trivs nog bäst med att vara ensam ändå. Jag har blivit av med mitt stora ankare i hamnen här i Las Palmas men jag har ju blyplätten och lilla draggen kvar så det får räcka med det.

Den 20/11 kastar jag loss från Gran Canaria för att gå till La Gamera, en ö söder om Teneriffa, där jag skall ordna till dom sista detaljerna innan jag sticker över. Det har varit en kul tid här, men det går inte att få någon arbetsro. Vi var 4 st som stack på samma dag däribland en soloseglande tysk dam, men hon fuskade och hade folk ombord och sen gick hon ut med motor.

Själv gjorde jag en ganska snygg start, började med storen och fick upp genuan så fort jag kastat loss och seglade ut utan fusk. När jag kom ut ur hamnen hade jag kryss. Clementine seglade själv med en gummisnodd som rorsman. Jag satte loggen, men den fungerade inget vidare, den hade ärgat ihop. Plötsligt får jag se en liten tysk båt, 7 m lång, komma efter mej och gå fortare än mej. Och jag som har 85 m² uppe och fin vind. Så det blev bara att börja skrubba botten så långt ner man nådde. Det skulle dom där säkerhetsseglarna sett, då hade dom nog svimmat. Båten läckte nästan ingenting alls och solen sken så jag var ganska nöjd med tillvaron. Efter 2 timmar slog jag och 1 timme senare kollade jag vattenståndet i kölsvinet. Då var det fullt upp till durkarna! Det var bara att slå på pumpen och läsa. Men efter en timme var det fullt igen. Jag tyckte det var konstigt för på andra

bogen hade det nästan inte läckt någonting alls. Det visade sig att vattnet rann in bakvägen genom länspumpen så det var bara att slå i en kork i utloppet.

Sen seglade jag hela natten mellan Gran Canaria och Teneriffa. Det blåste nästan ingenting alls så jag försökte sova emellanåt när båten höll kursen med det blev inte långa stunder för det var slör-läns och jag låg så nära kusten att det inte gick att falla av något mer. Jag försökte sova 5 min. i taget men många gånger hann jag bara räkna till 30 innan båten gippade, så jag fick sitta vid rodret mest hela tiden åtminstone 18 timmar i sträck. Det var för mycket trafik för att jag skulle våga lämna rodret några längre stunder.

21/11 kl. 20.30 kom jag fram till La Gamera, efter 32 timmar. På kvällen den 22 började det blåsa upp från syd, rätt in i hamnen och båten börjar dragga. Jag blir tvungen att starta motorn för att kunna hålla båten still.

Kl. 02 på natten efter 6 timmars gungande var jag smått sjösjuk, vinden bara ökar så jag vågar inte stanna kvar i hamnen längre. Det blev inte lätt att försöka få upp blyplåten i den sjön, jag kunde lämna rodret för högst 1 timme i taget. Men sen gick det helt plötsligt lättare, till min förvåning står jag där med bara kättingen i hand. Nu är jag illa ute, inget ankare och ingen hamn att gå in i. Med en svagare motor hade jag nog inte tagit mej ur hamnen. Stampar mej ut så jag kommer fri, faller av och länsar undan. Jag hade inte haft tid att ta in jollen och förstod att det skulle bli problem vilket det också blev. Sjön går otroligt hög och bryter in över akterdäcket, jag ökar farten för att hinna undan. Jollen far omkring som en skadskjuten svala, en gång kom den farande 1 m över pulpiten och alla mina flaggor blåste sönder, synd om den svenska som var ny. Strax efter slet sig jollen och låg och slog runt i brottsjöarna, hade jag inte varit så snål som jag är hade jag nog låtit den gå sin väg. När jag vände för att försöka bärga den trodde jag nästan att Clementine skulle slå runt och från ruffen hördes ett jäkla oljud från kastruller och krossat porslin. Första vändan missar jag men i den andra får jag tag i jollen och lyckas få in den i sittbrunn. Det var en ganska komisk situation, att släppa luften ur jollen när man kanske som bäst behövde den. Men jag hade inget val, jollen tog upp hela sittbrunn. Strax efter börjar det regna, ett vansinnigt skyfall, men det var bara bra för båten att bli vaskad i färskvatten. Min situation går nog inte att beskriva, måste upplevas, det var full storm (bekräftades av tullen i San Christobal), det värsta väder jag någonsin upplevt.

Kl. 4 på morgonen hade jag kommit bakom ön och fick lite sjölä när jag la mej alldeles under land. Sen var det dags att få ihop något till ett ankare så jag tog motorpumpen, mitt extra ankarspel och tyngderna från det kardanupphängda bordet och knöt ihop alltsammans med en tamp, det blev ca 30—40 kilo och vräkte allt i sjön. Satte mej sen vid rodret och försökte mej på mitt 5-min.-sovande, så höll jag på tills kl. 17 när det började ljusna. Tog mej sen tillbaks till hamnen dit jag kom kl. 10, vad jag gjorde resten av den dagen kan nog de flesta räkna ut. Dagen efter gick jag och köpte ett ankare av en fiskare och en hel bananstock à 30 öre/kg. Sen ordnade jag till dom sista detaljerna, tvättade bl. a. ren botten som var ganska så beväxt.

Den 30/11 åker ankaret upp, hissar på och sätter kurs mot Barbados. Jag är inte ensam, utan har ett hundratal kackerlackor ombord som sällskap. Dom kom ombord med mina vindamejeaner och är ganska vanliga ombord på båtar här nere. På nyårs-afton kastar jag ankar i Barbados Yacht Club, efter 32 dagars segling, som gick bra frånsett några smådetaljer som gick sönder men som gick att reparera under gång. Överseglingen blev en härlig avkoppling. Vad som mest förvånade mej var att jag inte missade Barbados med mer än 60 dist., utan att använda sextant. Det var kul att träffa alla gamla bekanta från Gran Canaria igen.

Stannade bara ett par dagar, för att sen göra sällskap med en svensk skuta till Grenada, en tripp på 140 dist. Men jag hade otur i starten, när jag hissade spinnackren fylldes den för tidigt och fallet rappade genom mina händer, som brändes sönder ganska ordentligt. Lyckades bärga spinnackern, men kunde sen inte göra så mycket mer, utan fick gå med bara storen. Under natten kom vi ifrån varann, nästa dag på eftermiddagen siktade jag land, som enligt kortet verkade vara Grenada. Men döm om min förvåning, när jag frågade en inföding var jag var. TOBAGO!! Det var en miss större än den jag gjorde över Atlanten. Tydligen var strömmarna starkare än vad jag räknade med, men det gjorde ingenting att jag hamnade här för byborna är jättebra. Dom kommer ut med sina kanoter, med kokosnötter, rostade brödfrukter samt olja till mina sönderbrända händer, så det går ingen nöd på mej här, jag känner mej som en kung. En dag när jag satt i byn och pratade med folket, inträffade en glad överraskning. Det kom nämligen ett svenskt par, Per-Anders och Karin Ygberg från SAS i Sthlm, som var här på semester och frågade mej om jag var en av besättningen på båten som låg i lagunen. Av dom blev jag bjuden på en biltur runt ön, varvid vi bl. a. besökte en japansk restaurang och av dess ägare fick jag ett gammalt sjökort över Tobago från 1950-talet som kom väl till pass efter som jag själv inte hade något. Och med hjälp av det kortet gjorde vi utflykter kring ön.

18/1. Nu är mina händer så pass bra att jag kan fortsätta mot Grenada, en tur på 80 dist. vilket bör ta högst 1 dygn och för att göra etappen så snabbt som möjligt gick jag med både motor och segel. När jag kommit halvvägs tog soppan slut (som vanligt), så det blev bara att rigga upp självstyrningen igen men den höll inte kursen något vidare, men jag gick i alla fall ner och försökte vila litet. Det blev inte långa stunder, trafiken är ganska livlig här, både den inrikes och den från Panama. Kom ur kursen, för långt västerut, men som tur är har jag radiopejlen så jag visste ungefär var jag befann mej. Det var bara att börja kryssa mot vind och ström en sträcka på ca 40 dist. som tog mej ett och ett halvt dygn.

Så efter två och ett halvt dygns irrande hittade jag äntligen Grenada. Men framkomsten blir bara mer kärkommen ju mer man irrar omkring.

Grenada blev för mej en besvikelse, 3—4 gånger så dyrt som Las Palmas, sen kan man inte bada från båten heller, jag ligger nämligen i en lagun med bara en muddrad ränna ut ur hamnen bland ett 40-tal yachter (och vilka båtar sen). En 12:a är en liten båt här så själv sitter jag i ett gammalt »vrak». Men jag åkte mest hit för att ta upp båten, för den börjar bli ganska långhårig, men väntetiden är uppåt en månad

har jag hört. Så jag lär väl bli liggande här ett tag, men under tiden sticker jag antagligen ner till Trinidad för att se den stora karnevalen som går av stapeln den 9/2. Annars är det nog i varmaste laget här för oss nordbor, 30 grader i luften och 28 i vattnet.

Mina vidare planer är inte utlagda i sjökortet ännu, utan jag tar dagarna och öarna som dom kommer och sänder en hälsning till alla Göta-seglare.

Åke Nyström

(Förmedlat av fader Nyström och bror Arne)

F 18 19.800: —

F 12 6.975: —

F 6 1.875: —

5 (fem) års skrovgaranti

med flera segelklara

exkl. moms

S. Ygberg Yachtagentur

Regeringsgatan 78 · 111 39 Stockholm

Tel. 08/20 27 00



GLAD »SKIT» GÅR ILAND

Det vill vi. Komma tillbaka till en kär plats. Vi har startat tidigt från sta'n. Lämnat vårblåsiga gator med den sista sopsandent Sticker från det servicecentrala till Möja det mindre kommunala. Familjen ligger ute halva dan med båten, som stampar i långa kryssbogar, angör en till synes mysig vik. — Möter minne från i fjol. Hamndasset nymålat det ekar i burken. En annan gång som nummer femtiofem då haspen kom loss — tragiskt för oss. Men efter stadsbon kommer kråkan och räven. Femte Mosebok 23 kap.

Och så kliva iland. Det är spännande för småknattarna upptäcka det nya Landet. Det tycker väl alla och fler tycker det varje år. Fler båtägare lär sig se. Se skillnaden på stadsplantering, alltid gödslade och djungelliknande stigar. Klart vatten med skymtande tångbuskar nedanför släta hållar och motsatsen, strandvägen med papperskorgar och stora rännstenar. Men skitbeteender har sen människans begynnande samhällsdaning måst komma till kulturen med förbud och lag där inte omdöme finns.

Förbannad vare här! Du gamle gentleman en av många med fin gammal båt som i somras tömde vid Mjöllkviken på stigen med hjälp av bensinstationspapper. Femte Mosebok kapitlet 23 verserna 12 och 13 tusenårigt förnuft: »Du skall hava en särskild plats utanför Ditt läger, dit Du kan gå avsidet. Du skall jämte annat Du bären hava en pinne, när Du vill sätta Dig därute, skall Du med den gräva en grop sedan täcka över Din uttömning.»

*Så gentleman i vitt av bättre klass
inte ens som pys bevars Du svalkat
rumpan på pyntat dass
Här en smidig sjukronorsgrej
minne från en tid som opt-soldat
som nu kan bli allemans vapen
även av en tjej.
Stuvas kan den, sen den vaskats,
om så i spat.*

Sign. Grävlingen Bajmar





EN FRAMTIDSVISION

En dag i framtiden kommer haven inte längre att plöjas av några fartyg, säger den kände engelska båtkonstruktören Douglas Phillips-Birt i »Ships and Boats, the nature of their design», som kom ut härom året.

Det är inte med någon katastrof i tankarna han säger så, utan det är slutsatsen av en klar analys av en utveckling, som redan är på gång och som är helt foljdriktig ur en teknisk-ekonomisk synvinkel.

Den avgörande faktorn är fraktkapaciteten, d. v. s. hastighet $\times$ lastförmåga, och Phillips-Birt påvisar att vi redan är ganska nära de teknisk-ekonomiska gränserna för båda delarna. Han visar också att varken bärplansbåtar, u-båtar eller atomdrivna fartyg ger några verkliga framtidsmöjligheter. Det är i stället land- och lufttransporterna, som har framtiden för sig. Redan nu, säger han, är passagerarfartyg något högst oidsenligt, och militärt får fartyg — särskilt stora fartyg — också en allt mindre betydelse.

Vi som seglar för nöjes skull kan alltså en dag komma att ha oceanerna för oss själva, märk väl förutsatt att de samhälleliga och ekonomiska förutsättningarna utvecklas vidare i nuvarande spår, och det är i så fall inte otroligt att de som i dag är unga själva får uppleva detta!

Det är självklart

att vi har god sortering av färg och standardartiklar för båten.

Men söker Ni något utöver det vanliga eller årets nyheter . . .

Välkomna till oss!

F:a BÅTTILLBEHÖR

Fleminggatan 17, 112 26 Stockholm · Tel. 53 53 45

Birger Jarlsgatan 9, 111 45 Stockholm · Tel. 10 11 49, 20 09 85

Följande medlemmar har för alltid lämnat vår kamraters:

August Hansson

93 år, var vid sin bortgång den 8/4 1969 vår äldste medlem beträffande medlemsår. Han blev medlem 1904. Han har endast varit delägare i segelbåtar och på äldre da'r motorbåtsägare men dock har han arbetat mycket för segling hos oss. I början var han prisdomare, som seglingsnämnden kallades, och i ett par perioder var han sekreterare i GSS. Vid ordnandet av vårt första varv på Reymerholm var han mycket verksam och genom en olyckshändelse därvid fick han benet avslaget så svårt, att det var fråga om amputation, vilket lyckligtvis undveks. Han var Hedersledamot sedan 1918.

Birger Gustafsson

firade sin 95-årsdag den 15/1 1969, vid jämförelsevis god hälsa, men gick bort den 22/2. Han var ständig ledamot hos oss men hade sin rätta hemvist i SSS, där han varit ordförande ca 50 år. Som en god representant för mälarseglarna var han under lång tid styrelseledamot i Svenska Seglarförbundet. Där och i pressen blev han känd under smeknamnet »Mälaramiralen». Han var mycket verksam vid skapandet av Skärgårdskryssareglerna och var in i hög ålder en framgångsrik kappseglare med sina »Boja»-båtar. Rastaholms hamn och klubbhus har skapats av honom.

Han gjorde GSS en stor tjänst med sin insats vid slutförhandlingarna om köp av Jungfruholmarna. Han lyckades med sin pondus få dåvarande ägaren att låta tala med sig.

Fritlof Pettersson

81 år, avled den 22/5 1969. Han var ända till 1968 aktiv seglare med sin 30:m »Zamona». Under senare år, som pensionär, låg han ute hela somrarna. Han och hans fru Ebba var alltid glada och sällskapliga, varför de flesta av våra medlemmar var goda vänner med dem. Han har under fler omgångar tillhört styrelsen och var några år varvschef på Långholmen. Under sitt smeknamn »Skomakar-Pelle», var han mycket känd bland andra mälarseglare. Han var ständig ledamot.



Elis Caesar

var vid sin död över 80 år. Vid sekelskiftet började han kappsegla med sin broder och blev medlem 1919. Under närmare 30 år, ända in på 60-talet kappseglade han flitigt med sin 22:a »Borgila», som han inköpt som lottbåt hos oss. Bröderna Caesar seglade in en förnämlig prissamling. Han var ständig ledamot.

Gunnar Broman

68 år, började segla hos oss 1923 och avled 28/5 1969. Han var med och byggde en 22:a och köpte sedan 22:an »Ila», en av våra framgångsrikaste Skärgårdskryssare. Trots att han som stugägare sedan många år ej seglade, uppehöll han kamratkontakten i GSS. Han var ständig ledamot.

Erik Andersson

75 år, avled den 8/7 1969. Han är känd som en stadig medlem i pensionärgänget på Jungfruholmarna, där han ofta och gärna gav ett kunnigt handtag vid tillsyn och vård. Han hade en motorbåt men har tillsammans med släktingar under åren varit med och seglat en hel del.

Gustaf Gummeson

var en trevlig motorbåtsägare på Gröndalsvarvet, som gärna gav sina kamrater ett handtag, när så behövdes.

Fru Karin Westerberg

var ständig ledamot och mycket känd i gamla tider, då hennes man John Westerberg var en framstående kappseglare, som även anlitades som rorsman på GSS lottbåtar och därvid var mycket framgångsrik.

Ivan Åström

70 år, avled den 17/1 1970. Med sina motorbåtar var han trogen gäst på Jungfruholmarna och låg många år på Gröndalsvarvet. Tillsammans med sonen seglade han även. Han var en mycket trevlig kamrat och deltog i en hel del arbeten för sällskapet. Han var ständig ledamot.

Sven Gustafsson

52 år, avled den 26/2 1970. Han började 1938 som kanotseglare hos oss och var flera år kanotchef. Kanoter och segelbåtar blev hans liv och han lärde ut till professionella båtbyggare. Han byggde mycket läckra segelbåtar och anlitades av våra medlemmar vid större reparationer. Han var ständig ledamot.

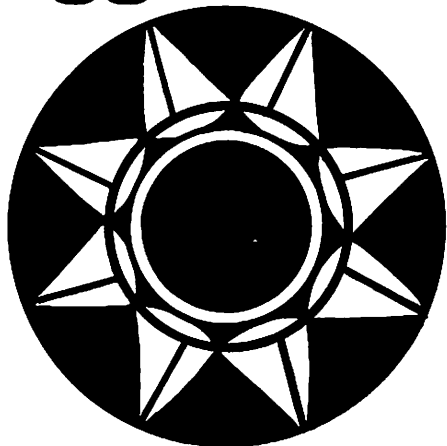
Sture Lundell

60 år, var en entusiastisk båtälskare som allt för kort tid fick vara med i Göta.

Kamraterna i Göta Segel Sällskap har nu bara vackra och ljusa minnen kvar efter de bortgångna båtkamraterna.

Erik Jansson

Mästersömmare -riggmästare



SKARVENS segel&rigg

Segelställ i Terylene, Dacron medium eller Dacron carolon finish (mjuk). Specialitet: rostfria riggar med ändstycke-beslag. Tilltalande priser. Obs! Färdigt »spinnakerpaket» för Folkbåten. Lättmetallmaster och bommar.

BOX 53 · 651 02 KARLSTAD · TEL. 054/18 46 67

GSS »KRÄFTKÖR» DEN 10/8 1969

M-30

- 1 Rapid, B. Aronsson, ÅBK
- 2 Mintredje, K. Frimodig, SSV
- 3 Titti, R. Kristoffersson, GSS

M-22

- 1 Pelican, P. Bergström, GSS
- 2 Colibri, L. Olsson, ÅBS
- 3 Galant, T. Sundqvist, SSK

Neptunkryssare

- 1 S. Flygare, SASS
- 2 Borta med vinden II,
N. Virving, SSK
- 3 Flux, L. Gille, ÅSS

NL över 6

- 1 Mayana, J. Bjerker, SSS

NL under 6

- 1 Adriane, K. Hauber, EBS

Int. 5:or

- 1 Navibula, T. Hultman, BSS
- 2 Sekvens, P. Ytterman, GSS

Int. 6:or

- 1 Carmela, J. Å. Larsson, BSS
- 2 Mariane, R. Andersson, SSS

Folkbåtar

- 1 Friendship, B. Lapidus, SSS
- 2 Häxan, S. Bergman, GSS
- 3 Mädi, A. Öhman, KBS

OSCR

- 1 Ramona, T. Jonsson, GSS
- 2 Lavita, B. Olsson, HSS
- 3 Larella, H. Lindvall, GSS

Int. Folkbåtar

- 1 Mysig, L. Billström, SSV
- 2 Barbara II, R. Landgren, SS Görveln

505-jollar

- 1 Balentine II, J. E. Lydmark, HKK

Trapez

- 1 Miss Waj, TH. Hemberg, BSS
- 2 Snobben, A. Norrman, BSS
- 3 Sjukling, K. Wolander, SSS

IC-kanoter

- 1 Blådare, B. Grinell, HKK
- 2 Skala o häng, O. Sjöberg, HKK

Finnjollar

- 1 Blåvit, R. Eriksson, MKS
- 2 Helgonet, B. Burstam, GSS
- 3 Can-Can, L. Runström, GSS

OK-jollar

- 1 Schuss, H. Björe, HSS
- 2 Rapid, L. Hellström, MKS
- 3 Ylva II, H. Sjöström, HSS

KAPPSEGLINGSDATA 1970

12 april Riddarfjärdsseglingen

Klass: 505

Arrangör: Stockholm 505 Fleet

2—3 maj Lilla Värtans Frostsegling

Klass: IC—C och A-kanoter, Finnj,
FD, FJ, OK, 505, Moth och Triss

Arrangör: Vikingarnas SS och
Skärsätra Båtklubb

7 maj Kappsegling, Riddarfjärden

Klass: Småbåtar och kanoter
Arrangör: Mälarhöjdens
Kanotsällskap

9 maj LSS Småbåtsregatta.

Lilla Värtan

Klass: Centerbordsbåtar

Arrangör: Lidingö SS

10 maj Lidingö Runt

Klass: Alla utom jollar med mindre än

10 m²:s krysställ

Arrangör: Lidingö Segel Sällskap

9—10 maj Vårregattan.

Kanholmsfjärden

Klass: Snipes

Arrangör: Stavsnäs Snipe Fleet

16—18 maj KSSS Vårseglingar,

Saltsjöbaden

Klass: Kölbåtar

Arrangör: Kungl. Svenska Segel

Sällskapet

16—18 maj Rastaholmsregattan

Klass: Småbåtar

Arrangör: Stockholms Segel Sällskap

23—24 maj forts. KSSS Vårseglingar.

Saltsjöbaden

Se 16—18 maj

23—24 maj Vårköret. Nynäshamn

Klass: Småbåtar

Arrangör: Nynäshamns Segel Sällskap

30—31 maj Mälarregattan

Klass: Alla

Arrangör: GSS, SSK, SSS och ÅSS

6—7 juni VSS Skärgårdssegling för

RORC III, IV och V

Arrangör: Vikingarnas Segelsällskap

6—7 juni Porslinsseglingen

Klass: Moth-, Örn- och Trissjolle

Arrangör: Gustavsbergs Segelklubb

7—9 juni Forsbergs Minne, Sandhamn

Klass: Starar

Arrangör: Rasta Starbåtsflottilj

13—14 juni Vikingaregattan

Klass: Kölbåtar

Arrangör: Vikingarnas Segelsällskap

12—13 juni Havskappsegling

Klass: RORC I—V

Arrangörer: Havsörnarna och

Stockholms Segel Sällskap

14 juni Dagsegling

Klass: Lika föregående

Arrangörer: Havsörnarna och SSS

13—14 juni Catamaranregatta

Klass: Flerskrovs- och bärplansbåtar

Arrangör: Sveriges Catamaran och

Trimaranseglare

19 juni Öppen kappsegling för

entypsbåtar

Arrangör: Göta Segel Sällskap

20 juni Mälarens Seglarförbunds

Högtidssegling

Arrangör: Göta Segel Sällskap

27 juni Öppen segling Lacka Mysingen

Klass: M 25, Neptunkr och NL

Arrangör: Nynäshamns Segel Sällskap

4—5 juli Trälhavetsregattan, juniorsegl.

Klass: Småbåtar

Arrangörer: KSSS junioravd. och

Trälhavets Båtklubb

5 juli Gotland Runt

Klass: I, II och III

Arrangör: Kungl. Svenska Segel

Sällskapet

5 juli Baltic Race

Klass: IV och V

Arrangör: Kungl. Svenska Segel

Sällskapet

11—12 juli LBS Juliregatta

Klass: Alla

Arrangör: Lerviks Båtsällskap

*16—21 juli Sandhamnsregattan
för juniorer*

Klass: Småbåtar

Arrangör: KSSS junioravd.

18—19 juli Liss-regattan

Klass: Optimist, Triss, Trapez och
Spätta

Arrangör: Linanäs Segel Sällskap

*22—25 juli Sandhamnsregattan med
scratchsegling för havskryssare*

Klass: Alla

Arrangör: Kungl. Svenska Segel
Sällskapet

1—2 aug. Distanskappsegling

Klass: IOR och NL

Arrangör: Lerviks Båt Sällskap

1—2 aug. Dalaröregattan för juniorer

Klass: Småbåtar

Arrangör KSSS junioravd.

*8 aug. ÅSS Regatta. Södra
Björkfjärden*

Klass: Alla

Arrangör: Årstavikens Segel Sällskap

*8—9 aug. Kanotregattan.
Kanholmsfjärden*

Klass: Snipes

Arrangör: Stavsnäs Snipe Fleet

8—9 aug. Flaxenviksregattan

Klass: Småbåtar

Arrangör: Flaxenvikens Segelsällskap

*8—9 aug. 75-års-Jubileumsregatta.
Jungfruholmarna*

Klass: Alla

Arrangör: Göta Segel Sällskap

*15—16 aug. Yachtklubbens.
Saltsjöbaden*

Klass: Kölbåtar och havskryssare

Arrangör: Stockholms Yacht Klubb

*15—16 aug. Måsungeregattan.
Duvnäsvisken*

Klass: Småbåtar

Arrangör: Segelklubben Måsungen

15—16 aug. Getforsregattan

Klass: Alla

Arrangör: Segel Sällskapet

Brunnsviken

*21—23 aug. SSS Höstregatta med
distans. Rasta*

Klass: Alla. Distans end. RORC, NL
och OSCAR

Arrangör: Stockholms Segel Sällskap

29—30 aug. Kanotregatta

Klass: Kanoter

Arrangör: Föreningen för Kanotidrott

29—30 aug. OK-pokalen. St. Värtan

Klass: OK-jollar

Arrangör: Lidingö Segel Sällskap

29—30 aug. KSSS höstseglingar

Klass: Alla

Arrangör: Kungl. Svenska Segel
Sällskapet

5—6 sept. forts. KSSS höstseglingar

*5—6 sept. The Scandal Beauty
Trophy Race. Riddarfjärden*

Klass RORC I o. II samt NL 8,5
och däröver

Arrangör: Gaff Yacht Society

5—6 sept. Örnpokalen

Klass: Örnjollar

Arrangör: Gustavsbergs Segelklubb

5—6 sept. Viking Cup

Klass: OK-jollar

Arrangör: Nynäshamns Segel Sällskap

5—6 sept. DSK:s höstregatta

Klass: Snipe, Fl, OK, Spättor, Triss
och Optimistjollar

Arrangör: Djursholms Segelklubb

12—13 sept. Vegas Höstregatta.

St. Värtan

Klass: Alla

Arrangör: Segel Sällskapet Vega

20 sept. Småbåtsregatta. Ulvsundasjön

Klass: Småbåtar och kanoter

Arrangör: Huvudsta Kanotklubb

26—27 sept. KTSS Höstregatta

Klass: Snipe, 505, OK, Cat, 420,

Trapez, Fj. och Moth

Arrangör: Kungl. Tekniska

Högskolans Segel Sällskap

26—27 sept. Inbjudningssegling

RORC. L. Värtan

Klass: RORC III, IV och V

Arrangör: Vikingarnas Segelsällskap

3—4 okt. Oktoberpokalen. Rasta

Klass: Starar

Arrangör: Rasta Småbåtsflottilj

**Götaseglare trivs bäst hos Bergsunds
när det gäller färg**

Allt i färg från köl till masttopp

Bergsunds Färghandel

Långholmsgatan 12 · Stockholm · Tel. 68 78 50

STADGAR FÖR GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Sällskapets ändamål

Göta Segel Sällskap, bildat den 10 augusti 1895, har till ändamål att föra vänner av sjösport samman för att bereda nytta och nöje samt att genom tävlingar egga och uppmuntra konsten att bygga, rigga och väl manövrera mindre fartyg.

§ 1

MEDLEMSKAP

Mom. 1

Inträde i Sällskapet som medlem kan efter styrelsens prövande erhållas av varje intresserad person. Skrifelig ansökan på härför avsedd blankett samt förklaring, att den inträdessökande icke häftar i skuld till annat sällskap, skall inges till sekreteraren och vara tillstyrkt av två av styrelsen kända personer.

Mom. 2

Till heders- och/eller ständig medlem kan väljas person, som gjort sig synnerligen väl förtjänt därav eller på ett utmärkt sätt främjat Sällskapet och dess syften. Val härtill sker endast på årsmöte.

Mom. 3

Medlem, som oavbrutet tillhört Sällskapet i 25 år och fullgjort sina skyldigheter till detta, blir ständig medlem. Åren räknas från inträdesdagen.

Mom. 4

Medlem, som ej inbetalt sina avgifter före verksamhetsårets slut, kan av styrelsen uteslutas.

Mom. 5

Medlem, som genom sitt uppträdande skadar Sällskapets anseende eller bryter mot dess stadgar och ordningsregler, kan uteslutas eller avstängas på viss tid. Fråga om uteslutning får inte avgöras förrän medlemmen ifråga beretts tillfälle att inom viss av styrelsen angiven tid (minst 14 dagar) avge yttrande i ärendet.

Styrelsens beslut skall omgående delges medlemmen i rekommenderat brev. Uteslutning eller avstängning skall tillkännages vid nästkommande möte. Medlem, som utesluts, äger vid detta möte rätt att överklaga styrelsens beslut. Uteslutning eller avstängning delges förbund som Sällskapet tillhör.

Mom. 6

Medlem äger icke rätt att på annat sätt än som föreskrives i Svenska Seglarförbundets stadgar och bestämmelser deltaga i tävlingar och uppvisningar, som omfattar idrottsgrenar anslutna till riksidsrottsförbundet och som anordnas av organisation utanför förbundet eller vari utom förbundet stående idrottsutöware deltaga.

Mom. 7

Medlem får icke utan styrelsens medgivande vid öppen kappsegling representera annat segelsällskap.

§ 2

STYRELSE OCH FÖRVALTNING

Mom. 1

Sällskapets angelägenheter handhas av en styrelse bestående av fem personer, ordförande, vice ordförande, sekreterare, kassör och ungdomsledare.

Mom. 2

Val av styrelse och en suppleant sker på årsmötet. Kandidater härtill skall föreslås på närmast föregående ordinarie sammanträde.

Mom. 3

Styrelsen väljs för två år, och avgår ena året ordförande, sekreterare och ungdomsledare. Andra året avgår vice ordförande, kassör samt suppleant. Avgående ledamot kan återväljas.

Mom. 4

Sällskapet beslutar själv i sina angelägenheter, men beslutens verkställande uppdras åt styrelsen. I mindre frågor och frågor som ej kan uppskjutas till allmänt sammanträde, äger styrelsen rätt att besluta.

Mom. 5

Styrelsen kan till styrelsesammanträde adjungera medlem utom styrelsen vid behandling av speciell fråga.

Mom. 6

Styrelsens ledamöter är ansvariga en för alla och alla för en för fattade beslut och åtgärder, såvida ej reservation är avgiven.

Mom. 7

Ordföranden åligger att:

- a kalla styrelsen till sammanträden,
- b vid Sällskapets och styrelsens sammanträden leda förhandlingarna, dock kan vid framställan från ordföranden medlem utanför styrelsen väljas till mötesordförande,
- c tillse, att fattade beslut bli behörigen verkställda samt att Sällskapets stadgar efterlevs,
- d tillse att övriga styrelsemedlemmar, funktionärer och kommittéer fullgör sina åligganden,
- e representera Sällskapet utåt,
- f leda kappseglingsskommittén.

Mom. 8

Vice ordföranden åligger att:

- a i händelse av förfall av ordföranden svara för dennes åligganden,
- b bearbeta de av respektive funktionärer inlämnade budgetförslagen (inkomster och utgifter) för det kommande verksamhetsåret samt att tillsammans med kassören presentera en budget för styrelsen,
- c som styrelsens representant övervaka beslutade arbeten med hjälp av utsedda arbetsledare och Sällskapets medlemmar,
- d lämna uppgift till kassören vilka som deltagit i arbeten,
- e varje kvartal uppsätta och för Sällskapet föredra läget av beslutade arbeten. Denna rapport skall senast 14 dagar före kvartalsammanträdet tillhandahållas revisorerna för granskning.

Mom. 9

Sekreteraren åligger att:

- a föra noggranna och opartiska protokoll över såväl Sällskapets som styrelsens sammanträden,
- b föra fullständig matrikel över medlemmar och båtar,
- c bevaka och söka anslag och bidrag från myndigheter etc.,
- d sköta Sällskapets korrespondens,
- e sköta Sällskapets rapportering till resp. förbund,
- f upprätta protokoll över Sällskapets kappseglingar,
- g motta inträdesansökningar samt registrera och föredra dessa för styrelsen,
- h skicka kallelse till beslutade arbeten,
- i till kassören lämna kopia på kallad personal,
- j lämna uppgift till kassören på in- och utträdande medlemmar och båtar,
- k ombesörja kallelser till allmänt sammanträde,
- l uppgöra förslag till årsberättelse,
- m arkivera Sällskapets handlingar.

Mom. 10

Kassören åligger att:

- a uppbära, förvalta och ansvara för Sällskapets kassa och tillkommande medel,
- b föra dagbok och inventariebok samt i övrigt de böcker som erfordras för vederbörlig kontroll,

- c verkställa utbetalningar, dock skall större utbetalningar godkännas av styrelsen innan utbetalning sker,
- d till varje allmänt sammanträde upprätta och för Sällskapet föredra rapport över kassans ställning. Denna rapport skall senast 10 dagar före sammanträde tillhandahållas revisorerna för granskning och godkännande,
- e upprätta förslag till förvaltningsberättelse för det gångna året,
- f ansvara för Sällskapets olika försäkringar,
- g upprätta och inlämna Sällskapets skattedeklaration.

Mom. 11

Sällskapets räkenskaper avslutas den 31 december varje år och tillhandahålles revisorerna senast 30 dagar därefter. Kassören tecknar ensam Sällskapets firma och är ensam ansvarig för omhändertagda medel under verksamhetsåret. Kassören skall garantiförsäkras av Sällskapet.

Mom. 12

Ungdomsledaren åligger att:

- a i samråd med styrelsen verka för ungdomssektionens framåtskridande och tillvarata dess intressen,
- b i samråd med hamn- och varvschefer fördela ungdomssektionens varvs- och hamnplatser,
- c tillse att god ordning är rådande inom ungdomssektionen,
- d till sekreteraren lämna uppgift över sektionens båtar,
- e till vice ordförande överlämna förslag till budget för sektionen omfattande kommande verksamhetsåret samt en långtidsbudget för de närmaste 5 åren,
- f främja juniorernas segelutbildning.

Mom. 13

Avsägelser från styrelseledamöter, funktionärer och övriga, som ej önska omval, skall vara skriftligen ingivna till ordföranden senast den 1 oktober.

§ 3

REVISION

Mom. 1

Verksamhetsåret omfattar tiden från ordinarie årsmöte till och med närmast följande ordinarie årsmöte. Räkenskapsåret omfattar tiden 1/1—31/12.

Mom. 2

Revisorer, två till antalet, väljes på årsmötet för två år och väljes växelvis en det ena året och en det andra året.

Mom. 3

Revisorssuppleant väljes för ett år vid samma tillfälle.

Mom. 4

Revisorerna åligger att:

- a under det löpande året ha sin uppmärksamhet på Sällskapets förvaltning samt att därvid inte blott utöva en granskande verksamhet utan jämväl biträda med råd beträffande förvaltningen,
- b efter verkställd revision på årsmötet avge en av dem undertecknad berättelse, i vilken ansvarsfrihet för styrelsen till- eller avstyrkes,
- c varje kvartalsskifte granska räkenskaperna och kontrollera, att de är i behörigt skick,
- d verkställa inventering av Sällskapets kassa och övriga tillgångar,
- e tillse, att Sällskapets bokföring är i behörigt skick samt tillse att medelsredovisningen genomföres på ett tillfredsställande sätt,
- f i samband med styrelsens statförlag föreslå arvoden,
- g ta del av Sällskapets och styrelsens sammanträdesprotokoll.

Mom. 5

När helst revisorerna det önskar, skall Sällskapets räkenskaper framläggas för granskning.

Mom. 6

Revisorerna är ansvariga för revisionsberättelsens riktighet.

§ 4

SÄLLSKAPETS FUNKTIONÄRER

Under styrelsens ledning arbetar följande, av årsmötet för två år valda funktionärer: Hamnchef, varvschef, tillsyningsman.

Utöver dessa kan årsmötet, om så anses erforderligt, välja ytterligare funktionärer.

Hamnchef åligger att:

- a före den 15 april upprätta och anslå hamnlista över båtplatser,
- b tillse att god ordning råder i hamnen samt att gällande ordningsregler efterlevs,
- c tillsammans med varvschefen svara för hamnars och varvs materiel och inventarier, upprätta förteckning däröver samt tillse att materielen är i gott skick,
- d till styrelsen överlämna förslag till budget för det kommande verksamhetsåret samt upprätta ett förslag till långtidsbudget för fem år,
- e leda eventuell hamnkommitté.

Varvschef åligger att:

- a fördela varvsplatser,
- b i god tid före aktuell dag för sjösättning resp. uppdragning meddela berörda båtägare genom anslag på varven,
- c ansvara för arbetet vid båtupptagning och sjösättning,
- d lämna kassören förteckning över de båtar som blivit upplagda på varven,
- e meddela kassören vilka båtar som under seglingssäsongen dragits upp på varven,
- f till styrelsen överlämna förslag till budget för det kommande verksamhetsåret samt upprätta ett förslag till långtidsbudget för fem år,
- g leda eventuell varvskommitté.

Tillsyningsman för Jungfruholmarna åligger att:

- a omhänderha och väl vårda materiel och inventarier samt upprätta förteckning däröver,
- b noga övervaka såväl byggnader som inventarier och vid felaktigheter meddela Jungfruholmskommittén,
- c jämte Jungfruholmskommittén ansvara för att god ordning råder samt att gällande ordningsregler efterlevs,
- d till kassören överlämna en redovisning över uthyrning samt influtna hyresavgifter för Jungfruholmarnas stugor,
- e ansvara för att säkerhetsföreskrifterna för Sällskapets på Jungfruholmarna stationerade juniorbåtar efterföljs,
- f kontrollera, att de av Sällskapet ägda båtarna är funktionsdugliga,
- g i övrigt följa arbetsinstruktion samt utföra de arbetsuppgifter som Jungfruholmskommittén finner erforderliga.

§ 5

KOMMITTÉER

Under styrelsens överinseende arbetar följande, av årsmötet för två år valda kommittéer: Valberedningskommitté, kappseglingskommitté, festkommitté, Jungfruholmskommitté samt eventuell hamnkommitté och varvskommitté.

Utöver dessa kommittéer kan beslutas om tillsättande av arbetsgrupper för speciella ändamål.

Valberedningskommittén åligger att:

Förbereda och till Sällskapets ordinarie sammanträde under 4:e kvartalet föreslå lämpliga kandidater till styrelse, revisorer, funktionärer och kommittéer. Sammankallande i kommittén väljes av årsmötet.

Kappseglingskommittén åligger att:

Under ledning av Sällskapets ordförande arrangera Sällskapets kappseglingar.

Festkommittén åligger att:

Ordna fester samt underhållning och förtäring vid Sällskapets möten. Klubbmästaren i kommittén väljes av årsmötet.

Jungfruholmskommittén åligger att:

a planera och leda arbeten på holmarna,

b ansvara för naturvården på holmarna,

c utforma ordningsregler gällande för besökare på holmarna,

d ansvara för ordningsreglernas efterlevnad,

e upprätta arbetsinstruktion för tillsyningsmannen,

f ansvara för de av Sällskapet ägda och vid holmarna stationerade båtarna och pontonerna,

g ansvara för på holmarna belägna byggnader jämte inventarier samt där placerad materiel,

h ansvara för att de av Sällskapet ägda båtarna blir rustade, riggade och utlagda,

i tillse att bastubryggan blir utlagd och uppdragen,

j ansvara för el- och vattensystemet,

k upprätta förslag till budget för det kommande verksamhetsåret,

l upprätta förslag till långtidsbudget för fem år.

Jungfruholmskommitténs ordförande väljes av årsmötet.

Hamnkommittén och varvskommittén åligger att:

Under respektive chefer delta i deras arbeten.

§ 6

SAMMANTRÄDEN

Mom. 1

Sällskapet håller ett sammanträde i kvartalet, undantag kan dock göras för tredje kvartalet.

Mom. 2

Extra sammanträde hålles, när styrelsen så finner behövt eller då minst 20 medlemmar därom skriftligen anholder. Sammanträdet hålls då inom en månad såvida inte ordinarie möte skall hållas inom denna tid.

Mom. 3

Kallelse till sammanträde skall sändas skriftligen till varje medlem minst 14 dagar före sammanträdesdagen. Med kallelsen skall bifogas dagordning.

Mom. 4

Årsmötet avhålls under första kvartalet. På årsmötet skall följande ärenden behandlas: Fråga om mötets behöriga utlysande.

Val av två justeringsmän att jämte ordförande justera protokollet.

Års- och revisionsberättelse samt fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.

Val av styrelse, revisorer, kommittéledamöter och ev. suppleanter till dessa. Se §§ 2, 3 och 5.

Fastställande av budget och avgifter.

Mom. 5

Motioner och frågor som skall behandlas av årsmötet, måste överlämnas skriftligen till styrelsen senast den 1 januari.

§ 7

RÖSTRÄTT OCH VAL

Mom. 1

Öppen omröstning äger rum, då slutet sådan ej har begärts.

Mom. 2

Vid lika röstetal har, vid öppen omröstning, ordföranden utslagsröst.

Mom. 3

Vid lika röstetal, efter slutna omröstning, avgöres genom lottning.

Mom. 4

För att mötet skall vara beslutsmässigt fordras att minst 25 fullt röstberättigade medlemmar är närvarande.

Mom. 5

Medlemmarna äger att delta i val och beslut endast såvida de fullgjort sina betalningsskyldigheter.

Mom. 6

Vid val av revisorer samt i ansvarsfrihetsfrågor äger styrelseledamöter samt funktionärer ej rösträtt. I övrigt äger de rätt att delta i alla val och vöteringar.

Mom. 7

Endast medlem som anlitar varvs- och/eller hamnplats eller medlem som har under minst 5 år anlitat varvs- och/eller hamnplats eller är styrelseledamot, funktionär, hedersledamot eller ständig medlem i Sällskapet, äger rätt att deltaga i beslut om ekonomiska frågor. Samtliga medlemmar, med undantag enl. § 7 mom. 5, äger dock rätt att besluta i fastställande av medlemsavgiftens storlek.

Mom. 8

De frånvarande får nöja sig med de närvarandes beslut.

§ 8

AVGIFTER

Mom. 1

Samtliga avgifter fastställes på årsmötet och erlägges före mars månads utgång.

Mom. 2

Ständiga medlemmar är befriade från medlemsavgifter. Hedersledamöter är befriade från samtliga avgifter.

Mom. 3

Arbetsplikt föreligger för samtliga medlemmar som utnyttjar Sällskapets anläggningar (varv, hamnar, Jungfruholmar).

Mom. 4

Styrelsen kan befria medlem från avgift och arbetsplikt. Begäran härom skall ske skriftligen med angivande av skäl.

§ 9

ALLMÄNNA BESTÄMMELSER

Mom. 1

I Sällskapets register upptas blott en person som ägare till intagen båt. Då en, Sällskapets eskader tillhörande båt, övergår till annan ägare, är den förra ägaren skyldig att till sekreteraren göra anmälan härom och återlämna ev. erhållet certifikat, varefter båten inte vidare tillhör eskadern.

Mom. 2

Båt inregistreras i Sällskapets eskader efter besiktning av hamn- eller varvschef under villkor, att den är i gott och prydligt skick. Intagen båt, som ej längre uppfyller de ovannämnda villkoren, kan av styrelsen uteslutas. Båtagaren har dock rätt att begära ny besiktning, varefter båten ånyo kan ingå i eskadern.

Mom. 3

Inregistrerad båt får ej användas i frakt- eller passagerarfart.

Mom. 4

Båt som är registrerad i Sällskapet är skyldig att föra Sällskapets standert eller märke (dekal).

Mom. 5

Medlem, som önskar utträde ur Sällskapet, skall göra anmälan därom till sekreteraren. Denna anmälan behandlas på första därpå följande styrelsesammanträde och medlem är skyldig att till Sällskapet erlägga eventuellt resterande avgifter.

Mom. 6

Utöver dessa stadgar gälla Sveriges Riksidrottsförbunds, Svenska Seglarförbundets och Stockholms Seglarförbunds stadgar, tävlingsreglementen och övriga i vederbörlig ordning utfärdade föreskrifter.

Ordföranden och sekreteraren är ansvariga för att ovannämnda stadgar, föreskrifter och anvisningar vid behov finnas tillgängliga för Sällskapets medlemmar.

Mom. 7

Genom inträde i Göta Segel Sällskap har medlem ställt sig dess stadgar och ordningsregler till efterrättelse.

§ 10

STANDERT (FLAGGA)

Sällskapets standert (flagga) är en vit kluven duk med bokstäverna GSS i blå färg enligt fastställd modell (se fig. 1).

§ 11

UNIFORMSREGLEMENTE

Mom. 1

Mössmärket består av en broderad kokard av mörkblått kläde med ett upprättstående ankare i guld och en snedställd flagga i silver samt en röd emaljknapp med bokstäverna GSS i silver. Märket omges av ett svart snöre för medlemmar och av ett guldsnöre för styrelsemedlem, allt enligt fastställd modell (se fig. 2).

Mom. 2

Märket finns även som dekal.

Mom. 3

Sällskapets kavajmärke är en miniatyr av Sällskapets standert.

Mom. 4

Dito med krans är ett förtjänstmärke för heders- och ständiga medlemmar.

Mom. 5

Då missbruk av Sällskapets symboler innebär missaktning för Sällskapet, kan den felande drabbas av den påföljd, som omnämnes i § 1 Mom. 6 av stadgarna.

§ 12

UTMÄRKELSETECKEN

Sällskapets utmärkelseecken kan tilldelas förtjänt person eller förening efter förslag från medlem och efter styrelsens beslut.

§ 13

STADGEÄNDRING

Ändring av Sällskapets stadgar kan ske endast under förutsättning att två på varandra följande sammanträden därom besluta. Vid omröstning skall då minst två tredjedelar av avgivna röster vara till förmån för ändringen för att denna skall antas.

§ 14

ÄNDRING AV ORDNINGSGREGLER

Ändring av gällande ordningsregler beslutas på Sällskapets sammanträden och träder omedelbart i kraft samt meddelas snarast medlemmarna.

§ 15

UPPLÖSNING AV SÄLLSKAPET

Mom. 1

Förslag om upplösning av Sällskapet får endast upptas till avgörande vid två på varandra följande ordinarie sammanträden, varav ett skall vara årsmöte. För godkännande fordras beslut härför av minst två tredjedelar av vid mötet närvarande medlemmar.

Mom. 2

Beslut om upplösning av GSS skall omedelbart delges de förbund som Sällskapet tillhör samt åtföljas av bestyrkta avskrifter av styrelse- och mötesprotokoll i ärendet samt revisionsberättelse, balans-, vinst- och förlusträkningar. Återstående tillgångar skall överlämnas till Svenska Seglarförbundet.

ORDNINGSGREGLER

Allmänt

Medlem, som förorsakar skada på Sällskapets eller annan medlems tillhörigheter, är skyldig att ersätta den därigenom vållade förlusten.

Sällskapet fritager sig från ansvar för all skada, som kan drabba medlemmars person eller egendom, eller skada som uppkommer av felaktig materiel ävensom skada genom brand eller stöld.

Medlemmarna är skyldiga att ha sina båtar fullständigt försäkrade.

Medlem är skyldig att deltaga i alla arbeten som förekommer för Sällskapets räkning, såsom reparation av bryggor, klubbhus m. m.

Hamn- och varvsområdena, Jungfruholmarna och klubbhuset äro alla medlemmars gemensamma egendom, varför alla skall hjälpa till att hålla ordning för allmän trevnad.

Alla medlemmar skall medverka till och uppträda så, att Sällskapets anseende alltid är det bästa, samt tillse att stadgar och ordningsregler efterföljs.

Var och en som befinner sig inom Sällskapets område är i allt som rör ordningen skyldig att åtygda Sällskapets funktionärer.

Medlem är skyldig att meddela styrelsen adressförändring samt förändring i båtägarskap.

Hamn- och varvsområdet

Inom Sällskapets hamn- och varvsområden ansvarar Hamnchef resp. Varvschef eller deras ställföreträdare för ordningen.

Varje medlem är skyldig att hålla noggrann ordning på sina och Sällskapets tillhörigheter samt förvara dessa på därför avsedda platser vilka anvisats av hamn- eller varvschef.

Under tiden 1 juni—15 september får ej varvsplats tagas i anspråk för målning, reparation eller annat arbete, längre tid än en vecka, såvida ej varvschefen givit särskild tillåtelse.

Varje båtägare tilldelas skäp i mån av tillgång mot stadgad avgift.

Medlem som önskar varvsplats, skall meddela varvschefen senast den 15 september.

Medlem som önskar hamnplats skall meddela hamnchefen senast den 1 april.

Varje båtägare ansvarar för att skräp såsom hyvelspån, papper o. dyl. städas bort omkring båtplatsen. Avfallet skall efter arbetets slut läggas på därför avsedd plats (soptunna el. dyl.).

Vidare skall tillses att vattnet ej förorenas med olja eller färg och övrigt skräp.

Slipvagn, spel och motor får användas endast under varvschefens överinseende.

Vid användning av elkraft får endast hela och godkända maskiner och sladdar användas. Sällskapets bojbat skall användas med aktsamhet och lämnas på sin bestämda plats samt förtöjas väl.

I hamnen och inom lämpligt avstånd därifrån skall farten begränsas och hänsyn tas till förtöjda båtar.

För båt som uppdrages för reparation och underhåll erläggs fastställda slipavgifter.

Hundar och andra husdjur skall hållas i band inom hamn- och varvsområden.

Båtplats är personlig och får icke överlåtas.

Medlem är skyldig att för båtens förtöjning hålla boj, bojsten, kätting, för- och akterändar, samt förtöjningsfjädrar. Dessutom skall båten vara försedd med minst 4 fendrar. Bojen skall ha tillräcklig bärkraft med hänsyn till båt och plats. Hårda bojar skall vara försedda med tillräckliga avbärare. Bojen skall utläggas genom ägarens försorg med iakttagande av de direktiv hamnchefen kan utfärda.

Hamnchefen har rätt att när han så önskar kontrollera förtöjningsmaterielen.

Båtagare skall omedelbart rätta till påpekade brister.

Båtagare är skyldig att ersätta skador som uppstår vid sprungna förtöjningar samt ombordläggningar. Vid värdering av skadorna kan styrelsen tillkallas.

Boj som ej tagits upp ur vattnet före den 10 november upptas av hamnchefen för en kostnad som bestäms av årsmötet, varav $\frac{2}{3}$ tillfaller Sällskapet.

Förtöjningslinor och förtöjningsfjädrar skall vara borttagna från kajplatsen under vinter-säsongen.

Sjösättning och upptagning av båtarna är ett lagarbete. De som skall delta i arbetet är skyldiga att infinna sig i rätt tid och skall under hela den tid det gemensamma arbetet pågår delta däri. Medlem som undandrar sig någon del av denna plikt erlägger fastställda böter.

Medlem är skyldig att för båtens vinteruppläggning hålla bockar, pallningsvirke och täckningsmateriel.

Bockar skall vara anpassade till båten och den av varvschefen angivna pallningshöjden. Täckningsmateriel skall efter sjösättning buntas ihop samt märkas och läggas på av varvschefen anvisad plats. Buntarna får ej vara större eller tyngre än att de lätt kan bäras av 2 man. Gavlarna till täckningen får ej förvaras monterade.

JUNGFRUHOLMARN

Allmänt

Hundar och katter får ej springa lösa på holmarna.

Tältning är endast tillåten efter tillstånd av tillsyningsmannen, och på av honom anvisad plats, dock högst två dygn på samma ställe.

Att plocka blommor på holmarna är förbjudet.

Tomglas och burkar får ej kastas i vattnet omkring våra holmar.

Båtarnas vattentoaletter får ej användas i hamnviken.

Sopor skall om möjligt medtagas hem enär sopundanskaffningen är både dyrbar och besvärlig.

Tystnad skall iakttagas efter kl. 23.00, undantaget lördagskvällar.

Klubbhuset

Hundar och katter får ej föras in i klubbhuset.

Vid otjänlig väderlek får barn, under föräldrars uppsikt, leka i klubbhuset.

Lek med boll är icke tillåten i klubbhuset.

Gasol- och elspis- skall kontrolleras och vara avstängd efter användning.

Besökare i klubbhuset är skyldig att återställa allt i ursprungligt skick. Kan detta på grund av långt framskriden tid, icke utföras på kvällen skall allt vara i oklanderligt skick senast kl. 8.00 nästa morgon.

Surströmming får icke förtäras i klubbhuset, men väl på klubbhusets veranda.

Sällskapets roddbåtar

Lån av Sällskapets roddbåtar får endast ske efter tillsyningsmannens tillstånd. Plastroddbåten med motor disponeras enbart av tillsyningsmannen och hans familj. (Vid nödsituation får dock även denna användas.) Efter användning skall båtarna lämnas på sina platser i det skick som Du själv önskar låna dem.

Sällskapets jollar

Den som lånar jolle bör tänka på att iakttaga varsamhet och försiktighet vid användning av denna.

GSS:s jollar utlånas utan kostnad till seglingsintresserad, simkunnig ungdom, efter anmälan hos tillsyningsmannen för Jungfruholmarna.

Låneblankett skall ifyllas före lånet. Eventuella defekter på jolle eller utrustning skall omedelbart meddelas tillsyningsmannen.

Den som erhållit tillstånd av tillsyningsmannen att låna jolle, är skyldig att rätta sig efter nedanstående föreskrifter, då rätten i annat fall omedelbart förverkats.

Flytväst är obligatorisk och skall vara påtagen innan seglingen påbörjas.

Efter anmälan till tillsyningsmannen får segling ske inom ett avstånd av högst 200 meter från någon av Jungfruholmarna. Seglare under 8 år får endast segla i viken och ej utanför en tänkt linje, dragen mellan uddarna i nordväst och nordost. All segling utom synhåll från intendentbostaden fordrar särskilt tillstånd.

Lånad jolle skall återställas i samma skick som den var före seglingen samt ordentligt uppdragen på av tillsyningsmannen anvisad plats.

Jolleseglare får ej låna ut jollen till annan person, utan särskilt tillstånd av tillsyningsmannen.

Tillsyningsmannen fördelar båtarna samt bestämmer utlåningstiden.

Efter varje avslutad segling skall dräneringsproppen lossas, samt segelsäckar och flytvästar omedelbart återlämnas till tillsyningsmannen.

Var och en som lånar en av GSS:s jollar, seglar helt på egen risk och Sällskapet ikläder sig intet ansvar härför.

Tag inga onödiga risker. Lär Dig istället att segla med omdöme och visa respekt för sjön.

Bastun

Bastun är tillgänglig för medlemmarna samt deras gäster.

Solbadning och lekbadning får ej förekomma vid bastun enär detta hindrar bastubad.

När bastun lämnas tillses att tändved finnes sågad och huggen till nästa badande.

Eldningsföreskrifterna skall noggrant följas.

Frivillig avgift betalas i »Neptun» på lilla holmen.

Bastun och omklädningsrummet låses efter varje besök.

Badande är skyldig att tvätta och återställa »sittplattorna» efter användning.

Såg och yxa återställs på rätt plats i omklädningsrummet.

Ejners källare

Lokalen skall användas för styrelse- och kommittésammanträden.

Den kan även användas som representationslokal för Sällskapet.

Övrigt nyttjande av lokalen kan beviljas av Jungfruholmskommittén.

Småstugorna

Småstugorna kan hyras av medlem eller annan person som rekommenderas av medlem.

Hyresavgiftens storlek bestäms på årsmötet och erlägges till tillsyningsmannen.

Tillträde till stugorna sker efter kl. 17.00.

Vid avflyttning från stugorna skall dessa vara låsta och noggrant städade.

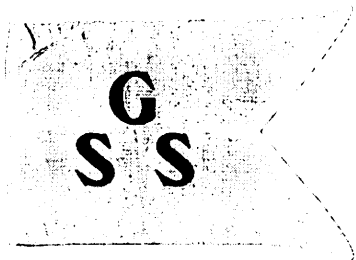
Stuga kan hyras högst 14 dagar i en följd.

Under de av Sällskapet arrangerade regattorna uthyres ej stugorna. Stugorna skall vid dessa tillfällen disponeras av styrelsen och kappseglingskommittén.

ARBETSIKTRUKTION FÖR TILLSYNINGSMANNEN

gällande för seglingsäsongen

1. Klubbhuset skall städas och hållas i ett snyggt skick.
2. Bastun skall rengöras minst en gång per vecka.
3. Vattentoaletten skall rengöras och överses minst en gång per vecka.
4. Service och översyn av motor, pump samt övrig teknisk utrustning till vattentoaletten.
5. Översyn och skötsel av torrklosetterna.
6. Utlåning av Sällskapets båtar, tillse att utlåningsföreskrifterna efterföljes samt att materielen hålles i brukbart skick.
7. Ansvara för att en av roddbåtarna finnes vid Jungfrusund.
8. Ansvara för uthyrning av stugorna, samt redovisa influtna medel. Kontrollera att stugorna äro städade samt utrymda senast kl. 17.00.
9. Flaggorna skall vara hissade lördagar och söndagar, samt övriga helgdagar. De skall hissas enligt flaggreglementet.
10. Kontrollera att ordningsföreskrifterna för tältning på holmarna följs.
11. Se till att god ordning råder i hamnen.
12. Se till att lekplatser såsom gungor och sandlåda hålles i ett gott skick.
13. Tillsammans med Jungfruholmskommittén upprätthålla ordning och tillse att störande personer avlägsnas från holmarna.
14. Sopkorgar skall tömmas, samt soporna föras till avsedd plats och ev. brännas.
15. Tillse att anläggningarna hålles låsta när ansvarig person ej finnes på holmarna.
16. I övrigt tillse att gällande ordningsregler efterföljs.



Sällskapets flagga



Sällskapets märke



VID TRANSPORTER

Anlita våra truckar och lastbilar

TRUCK SERVICE

Tel. 08/44 39 11 - 43 87 17

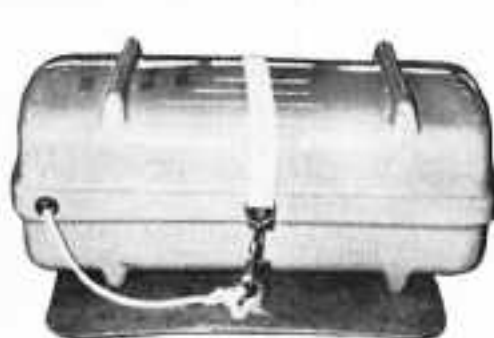
ÄVEN NI
VINNER PÅ



***MÄSTAR-
märket***



ÄNTLIGEN EN LIVRÄDDNINGSFLOTTE TILL ETT VERKLIGT LÅGT PRIS!



Ny utformning på containern
passar alla båtar.
Allt enligt RORC:s bestämmelser.

Finns för omedelbar leverans
i 3, 4, 6 och 8 mans utförande.
OBS vi har egen auktoriserad
verkstad för all service på liv-
räddningsflottar.

Viking RORC-flotte är i samma
kvalité som för handels-
flottan.

SALJES GENOM:

Ekens 

Ring oss gärna och beställ en tid för personlig demonstration
Lindvalls plan 8—10 117 36 Stockholm Tel: 08/68 24 08 el. 69 61 70

TILLVERKAS AV:

A NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

ESBJERG · DANMARK

KARLSKRONA- **VIGGEN**



Familjebåten som vinner!

- SNABB** — Känd för sina framgångar på havskappseglingsbanorna.
- BEKVÄM** — Pentry, garderob, fyra kojer, bra stuvningsutrymmen.
- LÄTTSEGLAD** — Kan skötas av en man.

**Midgetshavskryssare
i glasfiberarmerad plast.
Ritad av Per Brohäll.**

Vår representant i Stockholm:

HÖGBERGS MARIN

Elias Lönnrots väg 9
161 59 Bromma

Telefon:
08/37 43 00

Löa	7,10 m
Bredd	2,24 m
Djup	1,06 m
Depl	1,4 m ³
Segel	20 m ²
Kojpl	4 st



GRUNDAT ÅR 1678

KARLSKRONAVARVET AB

FAK, 371 01 KARLSKRONA 1 - TELEFON 0455/194 40

SPAR-VAR ALKYDFERNISSOR -för säkerhets skull



Alkydfernis
för moderna båtägare.
Tixotrop – inget dropp.
Inga rinningar.



Bepriövad alkydfernis
till samma låga pris som
vanlig oljefernis.

- ☐ Hög vattenfasthet. Förstärkta med specialharts.
- ☐ God fyllighet. Håller glansen hela säsongen.
- ☐ Mycket god vidhäftning till tidigare ferneris.
- ☐ Kort torktid. Liten risk för rynk- eller blåsbildning.
- ☐ Stor elasticitet eliminerar sprickbildning.
- ☐ Liten gulningstendens – speciellt värdefullt på mahogny.

Beckers



AB WILH. BECKER, Stockholm 9

Vi är faktiskt stolta över vårt båtprogram 1970

Vi har gått upp i format de senaste åren. Omsättningsmässigt. Men framför allt har vi breddat sortimentet. Låt oss berätta lite!

I en klass för sig står **Swan** — de stora havskryssarna från finska Nautor Ky. Serien omfattar nu 4 olika modeller, 55, 43, 40 och 37. Snabba, rymliga, inventiösa båtar. För seglare som kräver det bästa som kan fås för pengar.

De franska båtarna signerade Michel Dufour har under flera säsonger visat sin klass. Både i tävlingssammanhang och för familje- och semestersegling. **Arpège** kommer igen i år med en helt ny modell — 70. Vi håller en slant på att hon blir framgångsrik i år. **Sylphe** är den idealiska kombinationen av tävlingsbåt och familjeseglare. Utrymmen i särklass. **Soling** är den minsta fransksbyggda båten. Lanserad 1969 och en succé redan från starten. Modell -70 dubbelbottnad!

Bagheera — fransk den också och en nyhet för året — är en båt för framför allt den ungdomliga publiken som kräver mycket båt för lite pengar. För dagskryssningar men med plats för två eller tre vid övernattningar.

Den svenska **Scampi** gjorde en sensationell debut 1969. Det har varit hård konkurrens om den serie på ett trettiotal båtar vi kan leverera till säsongen -70.

... till sist några ord om båtutrustning

Vi representerar nu Europas största segelmakeri — det holländska **Gastra**. Favoritseglen för en rad varv och seglare med internationella meriter. **Lewmar** — tillverkar båtbeslag, vinschar och övrig utrustning. Bättre grejor än Lewmar-grejor kan Ni bara inte få!

Vi pratar gärna mera båt — ring eller skriv!

SOLNA MARIN AB

Krysshamarv. 6 · 171 57 Solna · Tel. 08/27 08 40, 27 10 66



**ER
liv-
försäkring
när
det gäller**

Beaufort flottar uppfyller RORC och IOR:s bestämmelser för havskappseglare.

Kontakta oss gärna för ytterligare information på flottor och övrig säkerhetsutrustning.

POLLUX MARIN AB

Box 27024 • Stockholm

Tel. 08/63 32 00, 63 32 01



båtfolk!

Kom in till oss när ni skall vårutrusta båten. Hos oss köper ni Internationals båtfärger men inte bara det — ni får dessutom råd om var och på vilket sätt ni använder de olika färgerna.

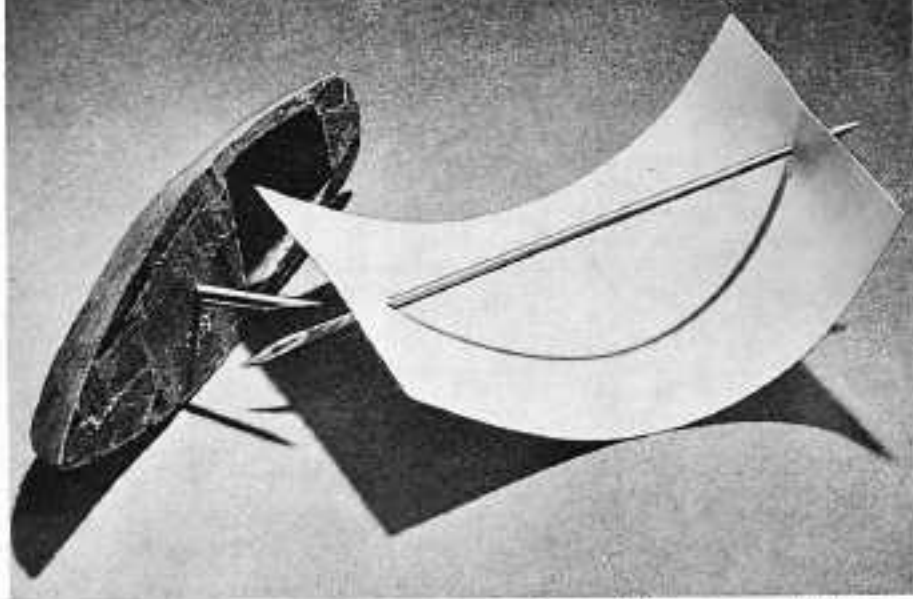
International båtfärger håller!

P. S. Hämta ert exemplar av Internationals »Lots till riktig båtvård» gratis. Välkommen!

AB Asta Färghandel

Sjöbjörnsvägen 1 · Gröndal · Tel. 19 89 89

...bara så här får seglingen vara en lek



Sjön är inte att leka med. Att segla på riktigt kräver omdöme, kunnsighet — och rejäla don. Här Ni riggat med Garphyttens rostfria linor? Då har Ni rustat för säker seglats. Rostfritt håller i alla väder. Rostfritt ger trygghet på sjön.



AB GARPHYTTE BRUK GARPHYTTAN

Telefon Örebro 019/980 00 - Godsadress Latorpsbruk



*Det ligger 'guld' i kölen
på en Ohlson 22:a*

Löa 6,50 · Bredd 2,45 · Segelyta 22 m²

PARCA MARIN 

Kontor och utställning: Fack, 170 21 Kallhäll (Stockholm),
tel. 0758/501 10

Utställning, Kungsmässan, Kungsbacka, tel. 0300/147 25

Grant's

Scotch Whisky



**Den enda
runda milda whisky**



**i den
trekantiga flaskan**



Hon

Riktigt sjöfolk har alltid sagt hon om sin båt. Inte utan anledning. Alla båtägare tycker väl att det är något personligt över båten.

Man behandlar ju inte en båt hur som helst. Det är noga med tillbehör och underhåll. Vi har tänkt på det, för båtar måste ju också ha sina speciella färger, fernissor och verktyg. Därför har vi Skagerak i färghandeln. En komplett båtvårdsserie från Alcro.

Välkommen in och hämta Skagerak Båtvårdsguide.

Köp Skagerak till nettopris hos:

AB Alfort & Cronholm
Långholmsgatan 5 Stockholm
Tel 688801

AB Asta Färghandel
Sjöbjörnsvägen 1 Gröndal
Tel 198989

ALCRO
AB ALFORT & CRONHOLM





TUR

— den nya havskryssaren av glasfiber

Konstruktör: Per Brohäll

Havskryssare, tävlingsbåt eller hela familjens sommarnöje — välj själv, TUR-kryssaren passar alla önskemål.

I TUR-kryssaren har Per Brohälls samlade erfarenheter resulterat i en snabb, rymlig och välplanerad havskryssare med fyra kojplatser, pentry, toalettutrymme och massor av plats för alla pinaler. Den långa ruffen ger TUR-kryssaren ett ovanligt harmoniskt utseende.

Data: Längd 7,95 m, bredd 2,51 m, djupgående 1,08 m, depl. 1,75 ton, segelyta 26 m²

MATS SELDÉN

Båtbyggeri

Buvenäs 201, 440 92 Svanesund

Tel. (Orust-Tjörn) 0304/372 36



Här är Singoalla hauuskryssare med ovanlig komfort

Nu har rätt — Singoalla påminner om Vega, hauuskryssaren från Larsson Trade som blivit en sådan succé. Konstverkaren Per Ström har byggt Singoalla efter samma principer som Vega: en länktrösk, ryttig och pröjakt segelbåt med goda segelsegelbåtar. Singoalla är bäst för den större besättningen. Med 7-8 besättningsmän och en god segel. Separat toalett med wc och tvättstuga. Tre garderober. Stuvkammaren i segel är väl tillagda.

Perfekt är vid segelsegel med två, arbetsställen, plats för två, färd- och segelstopp. Med enstaka portar till pro-jekt räkningsskåp. Och självklart har Singoalla full stöttej i sköten, vid portar och i toalettställen.

Singoalla är snabb och lättmanövrerad, en lätthet för de vassa segelarna. Med bekväma vindstyrning. Mast och brett i guldseglad aluminium. Stuvkammare och krysklock i lerfärg. Hjälper till ALBIN diesel AD-21 på 22 hk. Med motor är färd 7 knop. Motorvärmaren är vid motor och därigenom effektivt reglerat. Viktigt för båtens livslängd.

Utsikten för övrigt är riktig: kladda madrasser, helstäckta matar, gardiner. Bränsletanken ryms 75 liter. Singoalla skruv är i aluminium. Med ettstakad köl. Däck och övertryggnad i hvetens i sandwichkonstrukt.

Data	
Längd över allt	10,50 m
Längd i vattenlinjen	8,32 m
Bredd	3,30 m
Djupgående	1,86 m
Displacement	4,0 m ³
Burlast, bly	1,700 kg
Segelyta (m ²)	50,0 m ²
Motor	ALBIN diesel 22 hk
Fart med motor, öika	7 knop

Nu måste du se nya Singoalla. Då först kan du själv konstatera att Singoalla är en havessegelbåt med ovanlig komfort. Och pris? Singoalla kostar och kostar

75 000:-

Ja, jag vill veta mer om Singoalla

Larsson Trade AB

— ett ALBIN-företag

Kristinehamn, tel 0520-155 00

Larsson Trade AB, Box 228, 681 02 Kristinehamn 2

Titel _____

Namn _____

Adress _____

Postnr _____ Postadress _____

Tel _____

Klipp här för härlig båtbeskrivning!



Medlemsansökan till Göta Segel Sällskap

Namn

Gatuadress

Postadress med postnr

Yrke/Titel Tel.

Föd.-år -mån -dag -nr

Har tidigare varit medlem i/Är tidigare medlem i

..... båtklubb/sällskap

Underskrift (som även innebär intyg om att vederbörande ej håftar i skuld till annan idrottsförening)

Ort och datum

Namnteckning

Referenser

Styrelsens anteckningar

Uppgift om båt och motor

Motor/segel-båt

Båttyp

Byggår

Båtens namn

Material

Längd öa

Längd v1

Bredd

Djupgående

Vikt ton

Max. fart

Segelyta m²

Segelnr
S-

Mättningsregel

Mätningstal

Båtens totala värde

Motor: Fabrikat

Typ**Effekt hk**

☐ Inomb.

☐ Utomb.

Inudrev

Drivmedel:

Bensin

Fotogen

☐ Diesel

Ordinarie hamn och varv

☐ Sällskapets hamn

☐ Annan hamn

☐ Sällskapets varv

☐ Anpat vary

Övriga uppgifter

Kurser: Innehar förarintyg/annan nautisk kompetens

☐ Ja☐ **Nei**

Försäkring: Är båten fullständigt försäkrad

☐ Ja☐ **Nei**

Försäkringsbelopp: Bolag:

Bolaq:

PR radio

Kanal:

Anropssignal:

Besiktigad i GSS av:

*Har Ni problem med tiden
kom in till
"hasse tick-tack"*



Junghans

Switza

Zenith

Omega

Citizen

Boamer

Reparationer

hans lindvall

S:t Eriksplan 17

urhandel

Tel: 30 22 75

FRÅN REDAKTIONEN

Det är mycket glädjande för oss i den nybildade redaktionskommittén att kunna konstatera att GSS 75-årsjubileum tagit sig uttryck i en bred insats av bidrag till årsboken.

Tack vare att så många bjudit till har årsboken kunnat växa på alla ledder, och vi hoppas att det nya formatet skall låta bilderna komma bättre till sin rätt. Till det större omfånget bidrar också inkomsterna från de många nya annonser, som anskaffats med ganska stor möda. Dem vill vi naturligtvis gärna behålla. Visa därför annonsörerna att årsboksannonserna verkligen har effekt.

Det är riktigt roligt att arbeta med årsboken under så goda förutsättningar och med Gunnar Pilbrings erfarna ledning har inga problem verkat stora. Det svåraste har i själva verket varit att avgöra vilka bidrag, som måste stå över till senare tillfälle. Men det är naturligtvis ett problem som vi ändå hoppas skall återkomma även i fortsättningen.

Ib Möller

Robert Levin

Ingvar Högström

*Har Ni problem med tiden
kom in till
"hasse tick-tack"*



Junghans

Switza

Zenith

Omega

Citizen

Boamer

Reparationer

hans lindvall

S:t Eriksplan 17

urhandel

Tel: 30 22 75

