

*ÅRSBOK*

GÖTA

SEGEL SÄLLSKAP



1971

· Vänd Er till

**PER JOHAN YTTERMAN**

när det gäller

**RÖR-**

**VÄRME-**

**SANITETSARBETEN**

**Svensk Värme AB**

Hökens gata 8 A · Stockholm · Tel. 23 30 10

# Årsbok

Göta Segel Sällskap

1971

## TILL GÖTA SEGEL SÄLLSKAP 1971

Jubileumsåret 1970 var ett arbetsamt och kostsamt år. Men händelser och festligheter kommer att vara etsade i minnet hos alla som var med. 1971 får väl bli ett återhämtningens år, åtminstone vad beträffar kassan. Detta betyder dock inte att året skall bli helt inaktivt. Vi måste behålla den styrkta gemenskapen och utnyttja samt bygga ut den PR vi fått under jubileumsåret.

Då vi under de närmast gångna åren gjort stora investeringar på Jungfruholmarna, aktiverat ungdomssektionen samt väl underhållit hamnar och varv, torde det vara lämpligt att aktivera kappseglingssintresset igen. Vi kanske har råd att budgetera medel och göra en fördelning efter säsongen till de mest aktiva kappseglarna. Kurser i kappseglingsteknik, regler och trimning bör också få plats i programmet. Jag förutsätter att redan aktiva kappseglare gör allt för att aktivera sina kamrater och eventuellt även värva goda kappseglare till oss. Många bra kappseglare ger gott anseende åt Sällskapet och stärker vårt namn.

En annan fråga som eventuellt skall lösas är den gamla tanken om en uthamn i Saltsjön. Efter de sonderingar som gjorts är ett arrende den enda tänkbara lösningen. Att köpa ett område ställer sig alltför dyrt. Jag hoppas alla håller ögonen öppna för tänkbara platser till uthamn och rapporterar till styrelsen.

Till dess vi får något tips om lämplig plats så har vi ju nödlösningen med Göta-pontonen vid Åva om Idrottstyrelsen står kvar vid sitt löfte.

Slutligen vill jag tillönska GSS's alla medlemmar en solig säsong med god vind, men för mig själv önskar jag att någon gång under året få sätta mig till rors i en »Göta-trettia».

*Sven Ejdestam*

Under året har tre allmänna möten och tio styrelsemöten hållits.

För de kappseglande har under året arrangerats en regelkurs, vidare har under hösten igångsatts motionsgymnastik för att stärka konditionen för kommande säsong.

Anmärkningsvärt är den stora publicitet GSS fått genom sitt förslag angående en skärgårdskryssare i plast (mera om detta i en separat artikel).

För övrigt gick jubileumsåret 1970 i 75-årsjubiléets tecken. Aktiviteterna började med en jubileumsfest på Operakällaren den 28 februari (se föregående årsbok). I festen deltog 365 personer. Vid tillfället uppvaktades vi av representanter från Sveriges Riksidrottsförbund, Svenska Seglarförbundet, Mälarens Seglarförbund, Stockholms Seglarförbund, Stockholms Idrottsförbund, Högalids Ungdomsråd samt ett flertal segelsällskap och organisationer.

Sällskapet hade också nöjet att dela ut medaljer till följande medlemmar:

Lennart Almqvist, Axel Andersson, Stina Andersson, Gunnar Andersson, Gösta Andersson, Roland Appelgren, Gösta Berndtson, Greta Berndtson, Hilding Blom, K. Boman, Axel Bäcklin, Sven Ejdestam, K. Å. Emilson, K. E. Eriksson, Gunnar Esk, Karl Esk, Gunnar Fager, Bo Fagerström, W. Forsell, Bertil Frisk, Gösta Grip-sjö, Anna Gustafsson, Lars Hansson, Erik Jansson, Ia Jansson, Sixten Jansson, Arvid Jonsson, Thorbjörn Johnsson, Torsten Jonsson, Verner Johnsson, Åke Johnsson, Gunnar Keijser, Nils Kling, Edvin Lilja, Hans Lindqvist, Ture Lindström, Hans Lindvall, Vilhelm Lundborg, Erik Lundgren, Nils Möller, Erik Nilsson, Per Ollén, Alvar Olsson, Ebba Pettersson, Per Pettersson, Barbro Pettersson, Gunnar Pilbring, Rolf Ronnerberg, G. Rydholm, Helmer Rydholm, Lilly Rydholm, Arne Sandberg, Axel Sandberg, Ellen Sandberg, K. Sandberg, Wilhelm Sandberg, Walter Sjöstedt, Jony Smidth, Gösta Stark, Tora Stark, Lennart Stark, Tore Stark, Elsa Stark, Åke Stark, Karin Sunesson, Anna Svan, Sven Svensson, Åke Thorbjörnson, Iris Gripsjö, Sven Thorell, Eira Thärnholm, Rune Tärnholm, Bertil Uddén, Curt Vikström samt Stig Österberg. Samtliga festdeltagare erhöll en jubileumsnål samt några rader ur GSS historia. W. Sandberg hade skrivit en jubileumsvisa för detta tillfälle.



Den 6 mars hölls årsmötet i Hägerstensåsens Medborgarhus, där Torbjörn Johnson premiärvisade den särskilt beställda dokumentärfilmen om GSS. Filmen har nu kompletterats med några bilder som tagits i sommar.

Den 31 januari arrangerade GSS Mälarens Seglarförbunds Seglardag i Hägerstensåsens Medborgarhus.

Den 30 och 31 maj gick Mälaregattan av stapeln med GSS som medarrangör. Flera av våra seglare erhöll fina resultat.

På Midsommarafton arrangerade GSS en öppen kappsegling för entypsbåtar vid Jungfruholmarna.

Mälarens Seglarförbunds Högstidssegling — som också arrangerades av GSS — hölls på Björkfjärden dagen efter, d. v. s. Midsommardagen.

I stället för Kräftkör arrangerades i år givetvis en jubileumsregatta vid Jungfruholmarna. Denna gick av stapeln den 8 och 9 augusti. Traditionenligt hade också styrelse- och kommittéledamöter med damer en supé på fredagskvällen före seglingarna.

Den 29 september arrangerade GSS också traditionenligt Kory- och paketköret (ang. seglingsresultat och kommentarer se artikel längre fram i årsboken).

GSS-seglarna har under året nått utmärkta placeringar. Karl Gunnar Holvanders stronga insatser i finnolle har bl. a. resulterat i att han fick resa till Portugal och representera Sverige vid världsmästerskapen. Väl värt att nämna är också att Ingemar Sundin erövrade Distriktsmästartiteln för Folkbåtar.

Vid Sällskapets anläggningar samt i vår ungdomssektion har åtskilligt åstadkommit, vilket framgår av följande rapporter:

#### *Varvskommittén Långholmen*

Under det gångna året har inga större förändringar skett på varvsområdet, dock har Gösta Berndtson som så många gånger tidigare varit oss behjälplig med en genomgående ommålning av slipvagnen samt en välbehövlig justering av sliprälsen. Vidare har en ny (begagnad) motor installerats för slipspelet.

Beträffande varvets beläggning, som för närvarande omfattar 79 segelbåtar, 5 motorbåtar samt 4 segelkanoter, vilket torde vara det största antal båtar som haft vinterplats på Långholmen, är det knappast troligt att vi till kommande år kan få plats med ytterligare båtar.

Några önskemål för framtiden:

I. En tillbyggnad eller nyanskaffning av mat- och uppvärmningsstuga motsvarande den s. k. »telefonkåken».

II. Ev. en omdisponering av trucken till två truckomgångar samt en s. k. stopp-omgång.

III. Kanske en genomgripande renovering av hela slipanläggningen för ev. uppdragning av något tyngre båtar. (Beroende på GSS ännu ovisst framtid på Långholmen.)

Varvskommittén anmodar slutligen medlemmarna att vid sjösättning och uppdragning hålla de tider som anslagits på anslagstavlan, samt att alla fortsätter att

hjälpa till även efter det att vederbörandes båt sjösatts eller dragits upp. Naturligtvis också att de båtägare som skall ha en hjälpare med, har denna med under hela arbetstiden.

#### *Varvschefen Gröndal*

Eftersom motorn till slipanordningen var trasig hela sommaren var vi nödsakade att laga densamma för att våra båtar skulle komma under tak för vintern.

Vi har även haft problem med fönstren, och då vi kunde anskaffa material, var det lämpligt att byta ut glasrutorna mot korrugerad plast.

Portarna till slipen lossnade från sina gångjärn. Därför anskaffades nytt material för ihopsättning av nya portar. Även här användes korrugerad plast och då i stället för plåt.

Vi har också nödgats anlita en dykare som pallat upp rälsen till slipanordningen.

Vidare har vi riktat upp väggar samt i görligaste mån lagat läckage på taket.

De elektriska vägguttagen har bytts ut och vi hoppas att medlemmarna i fortsättningen är mera aktsamma och använder ordentligt jordade kontakter.

#### *Hamnschefen Långholmen*

Vid årsmötet 1970 beslöts att en ny boj-båt skulle inköpas. Skälen för detta var att den gamla ekan inte varit tillfyllest då Götas båtar blivit allt större med åren därmed även bojstenarna. En del medlemmar har varken kunnat lägga i tillräckligt stora stenar eller kunnat ta upp gamla bojstenar för inspektion. Vår gamla bojeka har dessutom fått alternera mellan Långholmen och Gröndal vid höst och vår, då det är som mest jäktigt med upptagning och utläggning av bojar.

Efter att ha undersökt marknaden något samt diskuterat lägsta pris och bästa utförande (en plåtbåt skulle bli billigare, men vara »vass», otrivsam samt kräva ett visst underhåll, målning etc.) besökte en grupp bestående av 12 Göta-medlemmar båtutställningen Allt för Sjön. Där besiktigades en plasteka, som sålts i ett 10-tal exemplar till Stockholms stads uthamnar. En del Göta-folk hade provat dem och hade bara lovord att ge. Eftersom fabrikanten lovat att förse båten med ett av oss godkänt grövre spel, inköptes den till av mötet anslagna 8.000:— inkl. moms och frakt.

Båten levererades i maj och togs i bruk omedelbart. Den är försedd med dubbel botten, är självlänsande och har en lyftkraft av ca 1.500 kg. Den går att förse med en eller flera utombordsmotorer samt har löstagbart spel och kan därför användas som fraktbåt. Den har för övrigt redan använts som sådan då vi fraktade ut en sopförbränningsugn till Jungfruholmarna.

Efter att ha använt båten en säsong har vi bara positiva erfarenheter och då Gröndalsvarvet ärvt den gamla bojekan, hoppas vi alla är nöjda.

#### *Intendenten Jungfruholmarna*

Under 1:a maj-helgen började arbetena på Jungfruholmarna. Mycket var planerat att göras för att få allting tip-top, eftersom det ju var jubileumsår.



Toaletbyggnaderna fick en översyn och de målades om invändigt. Vattencisternerna, som blåst ner under orkanen hösten före, lyftes upp och säkrades med stag. En grövre insugningslang med större backventil kopplades till vattenpumpen och det visade sig sedan att pumpens kapacitet var tillräcklig, även under hög belastning.

Som vanligt slipades och målades tre roddbåtar och sex Piggjollar. En ny (begagnad) Piggjolle har inköpts i stället för den som blåste i sjön och havererade mot Vårbyberget. En utombordsmotor blev stulen från Ejnar's källare vid ett inbrott där och en ny har inköpts för försäkringspengarna. Eternitplattorna från Klubbhustaket har vi äntligen blivit av med. Det såldes till en sommarstugebyggare och vi fick på så sätt igen halva papptäckkostnaden. En stormboj i plast har lagts ut i viken. En frysbox har lånats från Glace-bolaget, i första hand till Piggjollelägrets mathållning och till glassförsäljning.

En sopförbränningsanläggning har uppförts på lilla holmen. Vi schaktade först ut en platå och göt ett betongfundament. Brännugnen tillverkades på Långholmen och bogserades i nya bojekan till holmarna, där den under Midsommarhelgen monterades upp. Under höstarbetena stålborstades ugnen och målades med aluminiumfärg, som tål 800° C och stoppar mot rost — hoppas vi. Samtidigt göts en sockel i armerad betong mot sjösidan vid ugnen, eftersom högvattnet och svallvågor annars skulle kunna underminera fundamentet.

Beträffande eldningsmeddelas här en ändring till 1971. Konservburkar och andra burkar får läggas i sopsäckarna för bränning. Glas och flaskor måste fortfarande läggas bredvid i glaskrossen.

De som skall ta hand om alla sopor vill be Dig att redan i båten skilja på flaskor och brännbart avfall. Helst ser vi att Du tar flaskorna till »Kanalens» eller »Gröndals» soptunnor om Du ändå skall dit på söndagskvällen.

Från dricksvattenpumpen har ett vattenprov skickats in för analys. Vattnet är tjänligt som dricksvatten. För att bedömas som tjänligt får det innehålla högst 50 colibakterier per 100 milliliter. Provet innehöll bara två (2) bakterier — mycket bra således. Protokoll kommer att anslås i klubbhuset.

Försök har gjorts att så gräs i sanden på kajerna. Hösten 1969 »kärtrade» vi några dussin skottkärnor fin matjord från den gamla lövkomposten till planen framför klubbhuset. Gräs såddes och sedan kom orkanen. Jorden, som var ganska finkornig, blåste bort till största delen. De gräsfrön som fanns kvar torkade väl bort under den mycket torra våren och försommaren 1970. Trots vattning med sprinklar kom inte mycket upp.

På stora holmen har Roland Appelgren sått en del på kajen, mest där han och Sixten Jansson brukar ligga och si — utan jord i rena sanden har det tagit sig riktigt bra. Man skall tydligen ha matjorden i fickorna.

Under tillsyningsman Gösta Axelssons sjukdom i somras åtog sig Kalle och Elin Ohlsson att sköta holmarna resten av säsongen.



### *Ungdomsledaren*

Den byggverksamhet, som påbörjades hösten -69 nere på »Maltfabriken», avslutades i början av april. 7 st Mirrorjollar samt 1 Optimistjolle var då klara att sättas i sjön. Den Mirrorjolle som byggts som lottbåt lottades ut under Jubileumsseglingarna på Jungfruholmarna och vanns av G. Stark.

Vid midsommar började de traditionella seglarlägren, som även i år var två till antalet. 39 st ungdomar kunde under två veckor njuta av härligt väder och massor av segling. Under det andra lägret hade vi, förutom klubbens 6 Piggjollar, även tillgång till 6 st Mirrorjollar.

Ungdomssektionen har under året anordnat tombola och lekar vid kappseglingar på Jungfruholmarna, vilket har varit uppskattat av många. I våras hölls ett intressemöte till vilket Willy Blom var sammankallande. En mängd frågor om kontaktproblem och rent praktiska detaljer ventilerades och diskuterades. Den stora anslutningen kring mötet gladdde alla och var ett gott bevis på en livaktig sektion.

Under hösten har vi träffats nere på »Malten» där vi förkovrat oss i sjömanskap och knopslagning under ledning av Curt Henning. Vi har fått se film om Mirrorjollar vilket vi kan tacka Pelle Aaltonen för. På julavslutningen kunde vi även i år tacka Thorbjörn och Svante Jonsson för trevlig filmunderhållning.

Under det gångna verksamhetsåret har även kontakt knutits med det engelska segelsällskapet Arun Yacht Club. De — liksom vi — är mycket intresserade av ett engelskt-svenskt juniorutbyte några veckor under sommaren -71. Ännu återstår emellertid en mängd praktiska detaljer att lösa, men vi hoppas mycket på detta utbyte. Vårt samarbete med Högallids Ungdomsråd har bl. a. givit GSS ett nytt sekretariat, adress Borgargatan 14. Det gångna året har varit mycket aktivt och vi vill tacka alla som hjälpt till att göra det roligt och meningsfullt.

---

Som avslutning på detta jubileumsår passade vår hedersordförande Erik Jansson på att fylla sjuttio år. GSS hade då nöjet att överlämna ett cigarrskrin i silver.

Som en ytterligare avslutning på verksamhetsåret fick vi också lön för mödan angående vår snart 10-åriga korrespondens med Idrottsstyrelsen om att få disponera stranden mellan Gröndalsvarvet och Beckers Industrier.

Två betongponton har också lagts ut, varför Sällskapet nu fått ett välbehövligt tillskott av ett trettiotal hamnplatser.

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

Stockholm den 30 januari 1971.

*Sven Ejdestam*

*Gösta Svensson*

*Rune Kristoffersson*

*S. N. Friberg*

*P. J. Ytterman*



# 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

## GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Sekretariat: Borgargatan 14.

Postadress: Box 9022, 102 71 Stockholm 9. Postgirokonto 28 48 48.

Varv Långholmen: Tel. 68 40 24 — Varv Gröndal: Tel. 45 20 81.

Jungfruholmarna: Jungfrusund 170 10 Ekerö.

### STYRELSE:

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

V. ordförande: Leif Wiegurd, Malmgårdsvägen 4, 116 38 Stockholm.  
Tel. 43 19 71.

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

Kassör: Dieter Bergau, Krokvägen 11, 122 32 Enskede.  
Tel. 39 31 02.

Ungdomsledare: Per-Johan Ytterman, Hälsingegatan 3, 113 23 Stockholm.  
Tel. 34 47 66.

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

---

#### *Tillsyningsman för Jungfruholmarna:*

Karl Olsson, Ekensbergsvägen 45, 117 48 Stockholm. Tel. 45 30 96.

#### *Jungfrubolmskommitté:*

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

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

*Kappseglingskommitté:*

Sven Ejdestam, eskaderchef, Sörgårdsvägen 69, 184 00 Åkersberga.

Tel. 0764/236 76.

Bo Fagerström, Tore Lundvall, Erik Jansson, Börje Dahl, Leif Wiegurd.

*Festkommitté:*

Erik Karlsson, klubbmästare, Ringvägen 91, 116 60 Stockholm. Tel. 43 41 42.

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.

*Varuskommitté Långholmen:*

Arne Hallberg, varyschef, Vårudsvägen 62, 127 90 Skärholmen. Tel. 710 85 95.

Sverker Bergman, Jan Olofsson, Kent Frimodig.

*Varuskommitté Gröndal:*

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

Rolf Bäckström.

*Ungdomsarbetsgrupp:*

Per-Johan Ytterman, ungdomsledare, Hälsingegatan 3, 113 23 Stockholm.

Tel. 34 47 66.

Sven-Erik Friberg, Inga-Britt Friberg, Nils Olsson.

*Uppvaktningsgrupp:*

Erik Jansson, sammankallande, Bondegatan 70, 116 33 Stockholm. Tel. 42 40 07.

Tore Stark, Gunnar Andersson.

*Årsboksredaktion:*

Bernt Lysell, sammankallande, Krällingegränd 33, 163 62 Spånga. Tel. 760 16 72.

Tore Lundvall, Gunnar Olsson.

*Revisorer:*

Kaj Widström, Störtloppsvägen 27, 126 61 Hägersten. Tel. 97 27 47.

Bertil Frisk, Vindragarvägen 4, 117 40 Stockholm. Tel. 68 39 91.

*Revisorssuppleant:*

Gunnar Bergström, Anders Reimers väg 13, 117 40 Stockholm. Tel. 84 10 39.

*Radioombud:*

Rolf Ronnerberg.



# EKONOMISK ÖVERSIKT 1970

## INGÅENDE BALANS KONTO 1/1 1970

<i>Tillgångar:</i>		<i>Skulder:</i>	
Kassa .....	837: 57	Diverse skulder .....	1.311: 24
Bank, sparkassa .....	940: 51	Ej utnyttjade anslag .....	430: —
Bank, kapitalsamlingsräkning .....	20.116: 52	Investeringsfonden .....	18.431: 14
Postgiro .....	1.795: 47	Dansbanefond .....	1.825: —
Diverse fordringar .....	1.143: 05	Kapital .....	2.819: 74
Jungfruholmarna .....	1: —		
Långholmsvarvet .....	1: —		
Gröndalsvarvet .....	1: —		
Inventarier .....	1: —		
	<hr/>		<hr/>
Kronor	24.837: 12	Kronor	24.837: 12

## VINST OCH FÖRLUST KONTO 31/12 1970

<i>Utgifter:</i>		<i>Inkomster:</i>	
Jungfruholmarna omkostn. ...	8.759: 50	Årsavgifter .....	12.840: —
Hamnomkostnader:		Straffavgifter .....	56: —
Långholmen .....	10.521: 15	Arbetsplikt .....	900: —
Gröndal .....	531: 25	Skäpavgifter .....	1.015: —
Varvsomkostnader:		Varvsavgifter .....	35.010: —
Långholmen .....	4.444: 47	Inregistreringsavgifter .....	1.280: —
Gröndal .....	1.954: —	Gåvor .....	674: 12
Arkivomkostnader .....	425: —	Räntor .....	1.629: 40
Kapsseglingar .....	1.965: 21	Bätlotteriet .....	3.627: —
Milärregattan .....	325: 65	Piggjollelägren .....	25: 40
GSS-nytt och årsboken ...	3.488: 11	Uttag från invest.fonden ...	7.977: 70
Räntor .....	100: —	(Bojekan)	
Skatter .....	1.249: —		
Arvoden .....	320: —		
Sammanträden .....	2.298: 10		
Fester .....	1.954: 27		
Jubileum .....	5.604: 80		
Porton .....	2.024: 85		
ELavgifter:			
Långholmen .....	2.336: 02		
Gröndal .....	790: 77		
Telefonavgifter:			
Långholmen .....	382: 80		
Gröndal .....	363: 40		
Jungfruholmarna .....	96: —		
Försäkringar .....	1.266: —		
Uppvaktningar .....	1.508: 40		
Standertar .....	2.406: 48		
Avgifter till förbund .....	1.175: —		
Ungdomssektionen .....	1.064: 18		
Piggjollar .....	1.201: 06		
Lotthått .....	1.348: 24		
Övriga kostnader .....	2.849: 17		
	<hr/>		<hr/>
	62.750: 88		
Avsätts till invest.fonden ...	2.000: —		
Överskott .....	283: 74		
	<hr/>		<hr/>
Kronor	65.034: 62	Kronor	65.034: 62

UTGÅENDE BALANS KONTO 31/12 1970

*Tillgångar:*

Kassa .....	1.749: 42
Bank, sparkonto .....	14.237: 45
Bank, sparkasseräkning .....	63: 68
Bank, kapitalsamlingsräkning .....	145: 30
Postgiro .....	664: 96
Å konto-fordringar .....	200: —
Div. personer (Målarregattan) .....	767: 11
Jungfruholmarna .....	1: —
Långholmsvarvet .....	1: —
Gröndalsvarvet .....	1: —
Inventarier .....	1: —

Kronor 17.831: 92

*Skulder*

Ej utnyttjade anslag .....	450: —
Investeringsfond .....	12.453: 44
Dansbanefond .....	1.825: —
Kapital .....	3.103: 48

Kronor 17.831: 92

Firma

**Fager & Nordqvist**

modellsnickeriverkstad

Renstiernasgatan 12

Telefoner

**43 24 83 — 44 45 60**

## AVGIFTSBESTÄMMELSER 1971

### *Inträdesavgifter:*

Senior .....	50:—
Junior fr. o. m. 15 år och familjemedlem .....	10:—
<b>Nyttjanderätt:</b>	
Uttages av senior när denne första gången utnyttjar hamn eller varv ....	200:—
<i>(Gäller ej tidigare junior.)</i>	

### *Avgifter per år:*

#### *Medlemsavgift:*

Senior .....	40:—
Junior fr. o. m. 15 år och familjemedlem .....	25:—
Junior t. o. m. 14 år .....	3:—

#### *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 kvart:*

Långholmen .....	11: 50
Gröndal .....	14: 50
Reimersholme, Ungdomssektionen (endast segelkanot och jollar) .....	5:—
<i>(Ovanstående varvsavgift innefattar hamn-, varvsplats och båtaavgift. Pensionärer betalar halv varvsavgift.)</i>	
Grundavgift för samtliga varv .....	25:—
<i>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).</i>	
Sliptagning (tillfaller slipskötaren) .....	10:—
Arbetsplikt* .....	50:—

#### *Jungfruholmarna:*

<i>Hyra för husen:</i>	
Per påbörjat dygn .....	5:—
Per vecka .....	25:—

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

\* Medlem fr. o. m. 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 tillsyningsman Jungfruholmarna.



## DELTAG I 1971 ÅRS AKTIVITETER!

En förening bygger alltid på sammanhållning och det är därför viktigt att dess medlemmar deltar i anordnade aktiviteter så mycket som möjligt. Om de flesta uteblir så är det inte lika trevligt för det fåtal som ställer upp och föreningen har då missat en del av sitt syfte. Deltag därför så flitigt som möjligt i nedanstående arrangemang!

### MÖTEN

Det första mötet som är aktuellt efter årsbokens utgivning är vårmötet den 26 april. Nästa möte är höstmötet den 22 oktober. Kallelse och föredragningslista till dessa sammanträden utsändes som vanligt i god tid i förväg.

MÄLARREGATTAN går av stapeln den 12—13 juni, som vanligt på Rasta. Arrangörer är GSS, SSS, SSK och ÅSS.

Mälarregattan kom till stånd för att i stället för fyra småtävlingar ordna en enda stor tävling, välbesökt av såväl deltagare som åskådare. En bättre plats än Rasta finns ju knappast i Mälaren. Alla Götabåtar som kan kappsegla, d. v. s. som har giltigt mätbrev bör delta i denna regatta, som alltid är mycket välarrangerad och har vackra prisbord med många vandringspriser. Den regattamiddag som anordnas i anslutning till Seglingarna brukar vara mycket uppskattad. De som inte kappseglar skall naturligtvis vara med som supporters, eller varför inte gasta på någon av våra större båtar? Som en extra attraktion på årets Mälarregatta hoppas vi att samtliga Stockholms M 30:or skall ställa upp till tävling.

MIDSOMMAR är nästa evenemang. Något direkt organiserat program brukar GSS inte ha, men i år kommer vi att samlas kring tre olika mål. *Jungfruholmarna, Lisslö och Finnskär.*

På Jungfruholmarna anordnas som vanligt midsommarstång och lekar för barnen samt improviserad dans i klubbhuset. Ledare blir i år Rune Kristoffersson. Jungfruholmarna brukar vara ett uppskattat mål på midsommaren för familjer med små barn som inte vill segla så långt och för äldre seglare som sett det mesta av våra vatten och vill ta det lugnt på midsommaren när så många andra är ute och seglar. Är midsommarvädret dåligt så är Jungfruholmarna dessutom ett fint alternativ till en ansträngande skärgårdssegling.

På Lisslö, som ligger norr om Harö, brukar ett blandat gäng Göta-båtar samlas. Om man går in i kanalen mellan Lisslö och Lökholmen, så ligger det omedelbart efter det att man har passerat kanalen på babordssidan en liten vik, som inte är tydligt inritad i sjökortet. Vid ingången till viken finns ett par rejäla grynnor, men det är mycket lätt att ta sig emellan. Inne i viken får 10—20 båtar plats. Ankare kan man slänga i skögen på motsatta stranden. Midsommarfirandet brukar hållas på de flata hållarna utmed kanalen och det är gott om strömning i sundet utanför.

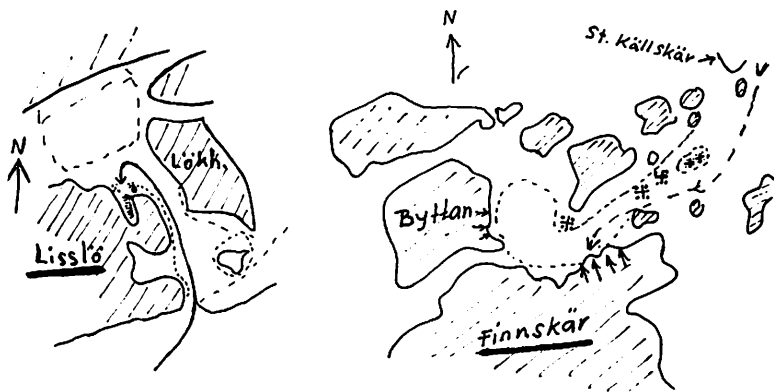
Ledare för Lisslö-midsommaren blir Will Bäckström, som med sin stora snabba motorbåt kan komma fort fram och reservera viken för de övriga. För seglarna rekommenderas att redan på torsdagen segla till Vikingarnas klubbholme, Ekholmen vid Saxarfjärden och därifrån avgå mot Lisslö på midsommaraftonens morgon.

För gänget som ligger ute vid Åva och övriga uthamnar är Finnskär ett traditionsbundet midsommarmål. Finnskär ligger söder om Biskopsö och erbjuder en god hamn. Alla hjälps åt att plocka blommor och klä midsommarstången, som med sång och musik bärs ut till de yttre hällarna för att där resas och bli centralpunkten för dans och lekar.

Ledare för gänget till Finnskär blir Kurt Wikström och förutom Kurre kommer Ni säkert att träffa Tobbe, Hasse, Wille, Walter och Palle m. fl.

När semestern är överstående är det dags för vårt »KRÄFTKÖR» den 7—8 augusti på Jungfruholmarna. Kvällen innan, d. v. s. fredag den 6 augusti är det traditionsenlig supé i klubbhuset för styrelse- och kommittéledamöter med äkta och oäkta hälfter. Lördag den 7 avhålls en öppen kappsegling för klassbåtar och på kvällen blir det fest med fyrverkeri. Söndag den 8 augusti är det dags för själva kräftköret, där det blir en klass om minst tre båtar anmäler sig.

Så länge man kan minnas har det alltid varit vackert väder och gynnsamma vindar på vårt kräftkör och det finns ingen anledning att tro att det inte skall bli så i år också. Tyvärr kommer det i år inte att finnas färskra kräftor att tillgå på lördagskvällen; vi är lite för tidigt ute för det. Men de djupfrysta har ju visat sig hålla god klass, så vi får i år hålla tillgodo med dem. Nästa år får vi antagligen

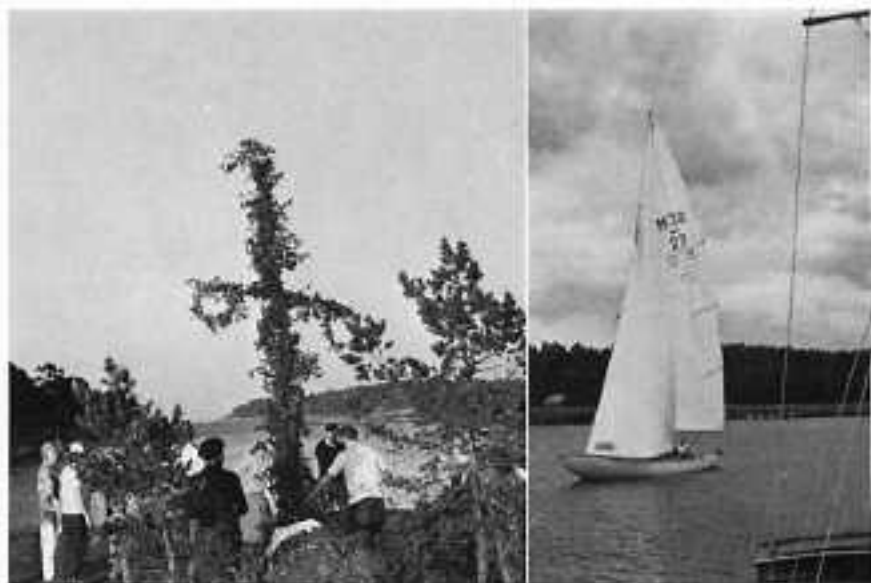


skifta helg för att komma i takt med tiden igen, d. v. s. vi får senarelägga det hela en vecka för att kräftorna skall vara lovliga. Kräftköret är en segling som ingen Göta-båt skall utebli från.

AVSLUTNINGSEGLINGEN »korv och paketköret», blir den 25 september. Det är som vanligt en lördag och seglingen startar omkring kl. 14.00. Eftersom alla lämnar ett paket så får alla pris oavsett placering i mål. Emellertid kommer ett extra pris för snabbaste båt att delas ut och på kvällen är det fest i klubbhuset med en enkel supé samt barsevering. På söndagen blir det som vanligt eskadersegling till Långholmen, men om vinden är lämplig går vi först ned och rundar kvasten vid Stadshuset.

Efter avslutningsseglingen är det slut på Götas arrangemang för året och det är bara att hoppas på kommande års aktiviteter. Men förutom här nämnda seglingar och fester, så finns det många andra sällskap som har trevliga arrangemang på sina program. Far ut och gör propaganda för Göta genom ett stort deltagande i alla seglingar.

S. E.



## ETT LOTTBÅTSMINNE

En dag när jag sitter och tittar på gamla kort får jag se ett ganska märkligt sådant. Det är en dubbel exponering, där jag först tagit en plåt av 1924 års lottbåt i Götas hamn och därefter lämnat kameran till frugan, som skulle ta en plåt av mig och min då 3-åriga dotter. Vid framkallningen visade det sig, att jag glömt att byta till ny kassett, med den påföljden att jag och flickan hamnade högt uppe i ett träd.

Ja, det var faktiskt åsynen av det här gamla kortet som gjorde, att jag började erinra mig några minnen från 1924 års lottbåt, vilken var den tredje båten jag själv gästspelade lite grann uti.

Att vi alla ställde stora förhoppningar på 24-årsbåten var väl inte så märkligt. Vi hade ju med 23-årsbåten hemfört kryssarpokalen från Göteborg och stod nu såväl som arrangörer som pokalföresvarare vid årets seglingar.

Det blev ingenjör Yngve Holm som fick i uppdrag att såväl rita som bygga vår båt, vilket han ordnade på sitt eget varv i Norrtälje. Yngve hade fått fria händer beträffande konstruktionen, så vi var alla ganska nyfikna på det blivande resultatet. Detta mötogs med blandade känslor; en båt på 13,5 meter med futtiga 30 kvadratmeter segel, kommer det att bli en snabbseglare av den, ja den som lever får se!

Om pokalseglingarna samt resultaten av dessa har redan refererats i 1925 års årsbok, de som är särskilt intresserade hänvisas till densamma. I kocthet kan här bara nämnas att 24 års lottbåt i dessa seglingar placerade sig som nr 3 bland 8 startande.

Jag kan däremot berättat om ett par andra seglingar som lottbåten deltog i och som möjligen kan intressera någon.

Den första seglingen som vår lottbåt deltog i var KSSS juniregatta med samling vid Österskär. Den började med en distanssegling från Österskär till Sandhamn. Bland våra konkurrenter finns åtminstone ett par för oss välkända båtar med, nämligen GSS 23-årsbåt samt Nornan II, så nog fick vi tillfälle att pröva vad våran båt gick för. Om jag inte minns alldeles fel, så hängde vi med rätt så bra, på såväl distans som andra dagens segling på Kanholmen. Pris blev det också, fast inte bland de allra främsta, men sämre kunde ju början ha blivit.

Anledningen till att lottbåten anmäls till deltagande i ett flertal seglingar var inte bara för att pröva dess seglingsförmåga, utan även för att få tillfälle, att sälja en del lotter på den. Jag kan försäkra, att inte många gick «lottlösa» från oss heller, men troligen blev det en del lotter kvar, för båten anmäldes till deltagande i Sandhamnsveckans Kanholmsdag. Med anledning av att båtens ordinarie skeppare, Johnne Westerberg, var förhindrad att medfölja den dagen fick Kalle Larsson i uppdrag att segla båten med undertecknad samt Nisse Friman som gästar.

Seglingen till Sandhamn gick fint och väl ditkomna blev vi varmt mottagna av Knutte Hult, som var på plats med sin nya fina motorbåt. Vi hade väl knappast varit i hamn mer än en halvtimme förrän vi fick besök av ingen mindre än konstruktören Yngve Holm, lottbåtens konstruktör. Hans ärende med besöket var väl inte så svårt att räkna ut, han var säkert inte nöjd med vår båts prestationer. Under den följande diskussionen framkom det snart att han själv trodde att det inte var något fel på båten. Alltså måste misslyckandena troligen bero på lottbåtens besitt-



ning. — Slutklämmen på det hela blev, att Kalle Larsson klappade Yngve på axeln och sa: »Hörru Du, hur skulle det vara om Du och Din besättning tog hand om båten i morgon, då kanske Du själv kunde komma underfund med var felet ligger. Kalles erbjudande kom väl mera på skämt, men hör och häpna, Yngve antog förslaget och nästa morgon skulle lottbåten alltså få en ny besättning. Ni skall inte tro att vi därigenom skulle känna oss strandsatta, vi hade redan blivit erbjudna att embarkera Knuttes fina motorbåt, från vilken vi hade de bästa möjligheter att följa den kommande dagens händelser.

Det var inte utan att vi kände oss lite skraja, för tänk om Yngve skulle ha en sådan tur, att han råkade vinna den här seglingen, då skulle han ju få rätt i sin tro, att det inte var något fel på båten. En sådan tur var han emellertid inte begåvad med, snarare tvärtom, för han kom i mål ordentligt distanserad av sina konkurrenter.

Sådana konstigheter kan ju faktiskt inträffa, att man som nu hade en viss anledning att känna sig tacksam över lottbåtens misslyckande.

Vid en annan segling, nämligen Stockholms Yachtklubbs, som av de flesta räknades som finalen för sommarens kappseglingar, hade lottbåtens ordinarie skeppare John Westerberg anmält båten och som gästare fungerade även nu undertecknad samt Nisse Friman. Några större förhoppningar om toppresultat var vi knappast inställda på efter tidigare motgångar. En sak var vi emellertid rätt eniga om, nämligen att lottbåtens fock var i minsta laget. Nisse Friman föreslog, att vi skulle pröva om hans fock till Bölja gick att hissa på lottbåten. ~~Det~~ ~~visade~~ sig faktiskt gå rätt så bra, men eftersom den måste skotas utanför stag fick vi ordna med provisoriska skotfästen. Vi räknade väl med att om det blev någon kryss på utseglingen till Waxholm där seglingen skulle ske, blev det väl alltid tillfälle att prova hur allt klaffade.

Som alltid sker samlingen till denna segling vid Waxholms hotell, och även i år var ett stadigt gäng Göta-grabbar närvarande och att stämningen stod på toppen under kvällens festligheter behöver jag väl knappast tillägga. Då en ansträngande dag väntade blev det emellertid ett ganska allmänt uppbrott vid midnatt för en behövlig kojning.

Klockan åtta på morgonen var det liv och rörelse i båthamnen, allt var nu klart för avfärd. Det var kryss ut från Vaxholm och vindstyrkan låg omkring 5 sekundmeter. Utkomna på Trälhavet beslöt vi oss för att pröva Nisses fock, många båtar var på väg, men tyvärr inga av våra konkurrenter som vi kunde jämföra farten med. Själva tyckte vi att båten löpte fint även om det var lite krångligt med skotningen i vändningarna, men det var vi redan på förhand beredda på.

När själva kappseglingen skulle börja var frågan den om vi skulle starta med Nisses fock. Både Nisse och jag var av den uppfattningen, att vi borde ta den chansen. Men Johnne som den försiktiga amiral han alltid är, tyckte att risken var för stor att focken skulle ställa till något krångel i starten. Och det är ju skepparen som bestämmer ombord, så det blev att sätta den ordinarie focken. Det var ju visserligen inte så långt, omkring en och en halv distansminut, till första rundningen

som var Stinas Grund, men tillräckligt långt för att vi skulle komma en bra bit på efterkälken.

Banan fortsatte med två undanvindsbogar vid Saxarfjärden, ner till ett sista märke vid Trälhavet, därefter kryss i mål. På undanvindsbogarna, där vår båt var minst lika bra som konkurrenternas, knappade vi in något av deras försprång, men att sedan komma förbi är ju alltid svårare. Med luffning och täckning går det rätt så bra att förhindra en omsegling, och så var även fallet nu. När vi så närmade oss sista märket och endast kryssen till målet återstod, var det inga delade meningar om att Nisses fock skulle sättas. Det visade sig snart när vi nu hade ett flertal konkurrenter att jämföra med, att bytet av fock var ett lyckligt val, ty vi seglade ifrån flera, och närmade oss utan tvekan även de framförvarande. Att den avslutande kryssen mot mål uppmärksammats av flera än oss själva fick vi många bevis för efter seglingen, även senare av Yngve Holm.

Ja detta vår år 1924, och något försegel med namnet Genua tror jag inte då hade sett dagens ljus. Om jag inte minns fel, så introducerades det vid Genua-regattan följande år av Sven Sahlén, som väl därmed också får betecknas som Genuans fader.

*Tore Stark*

# 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**

## I STÄLLET FÖR SKÄRGÅRDSSEGLING

Efter att ha blivit pikad av Rullis varje gång vi sågs för att ha en båt som inte var lämpad för skärgårdssegling kom jag att tänka på att använda den till vad den var till för. Anders Ansar (SSK) blev tänd på idén att följa med och pröva. Vi måtte lite på en jordglob och fann, att Färöarna var ett rimligt mål under en sommar.

Den 20 maj lade vi ut från Götas brygga. Hade lite växlande vindar ner till Sandhammaren och sen kom medvinden. Den varade till Portsmouth. Även om det gav bevis för att pilotcharts procentuella vindriktningar var statistiskt beräknade, tänkte vi följa taktiken att aldrig starta med kryss. Tanken var att ha trevligt på land när det var motvind och göra snabba seglingar däremellan. Det fungerade för det mesta bra. I Portsmouth förtöjde vi vid Camper & Nicholsons Marina. Inom en timme hade vi fått en inbjudan till en drink ombord på »Zulu» en 47-footare. Detta ledde vidare till att vi fick delta i en kappsegling med »Zulu», som gick över till Cherbourg. Det var mycket intressant att bland de närmaste konkurrenterna finna Noryema VII, Crusade, Red Roster, Outlaw o. s. v. Alla de kända båtarna i klass I. Vår besättning verkade dock mest intresserad av World Cup i fotboll. TV'n stod på lite för mycket och vi kom sist.

Vi gav oss iväg från Portsmouth ut i the Solent en solig morgon med lite motvind och medström. När vinden ökade, beslöt vi hålla oss till taktiken och gick in i Yarmouth. Det visade sig vara det populäraste weekendseglarmålet i trakten. Motvinden varade 3 dagar, så vi fick tillfälle att se Isle of Wight rätt grundligt.

BBC's 02.00-rapport den 26/6 gav oss rätt rapport. Kl. 04.00 vände tidvattnet och vi lättade. Skön segling förbi the Needles. Med den lätta vinden tänkte vi försöka gå bakom racen vid Portland Bill. Det var en upplevelse i lätt vind. Undrar hur det skulle vara i lite sjö?

Nere vid Lands End ökade vinden. Vågorna blev verkligen som små berg. Vi hade båda en känsla av att de inte stod i proportion till vinden. Det var väl tidvattnet. Vi brukade skylla på det, när vi inte förstod vad som hände omkring oss. Om ambitionen fanns att få svar på underliga frågor, var det bara att slå lite i Reed's Nautical Almanac. Där fanns förklaringar på nästan allt som hade med sjön att göra. Utan den hade vi aldrig fått reda på hur man klarar en förlossning på havet eller att:

Mackerel sky and mare's tails

Make lofty skips carry low sails

vilket visade sig vara till mycket stor hjälp.

Vad som inte stod i Reed's var att engelsmännens seglarintresse tog slut vid Lands End. Det gick upp för oss efter ett par timmars letande efter en segelbåtshamn i Liverpool. Till slut fick vi kontakt med myndigheterna, som visade oss in i en docka. King Edward docks — pampigt namn men väldigt ruffigt.

Här klev Åke Landberg (SSK) på för att vara med ett par veckor. Redan första sträckan ut till Isle of Man märkte vi vilken skillnad en man till i besättningen



Ung, 300 m höga klippor på västra Färöarna.

utgjorde. Rena semestern. Tidigare körde vi 4-timmars vakter med två 2-timmars vid 16—18 och 18—20. Pågående vakt lagade mat, som tog ungefär 30 minuter. Påklädning i sjögång kunde ta 10—15 minuter, avklädning 5 minuter. Långa tider gick det inte att läsa sjökort i sittbrunnen. Väderleksrapporten skulle avlyssnas och diskuteras, några radiopejlingar plottas. Revning och byte av försegel verkade alltid bli aktuellt när jag just somnat. I praktiken blev det ungefär 6 timmars sömn uppdelade på 3—4 perioder. Om vi någon gång drömde, så var det om ett fungerande vindroder.

Isle of Man-besöket varade bara 6 timmar. Lagom för att proviantera och titta in på ett par diskotek. Naturligtvis försökte vi få se de svanslösa katterna, men ingen kände till var de fanns.

På väg till Hebriderna gick vi nära Irland. Med tanke på undantagstillståndet i Belfast försökte vi inte gå in där. Lite spänning fick vi dock uppleva, när vi märkte att någon sköt med jämna mellanrum förmodligen åt vårt håll. En ordentlig titt i Reed's och sjökortet gav förklaringen. I stället för mistlurar hade fyrarna mistknallar.

Folket på Barra, en av de sydligaste öarna i Hebriderna, verkade leva lite vid sidan av resten av världen. Livet roterade kring postbåten, som kom var tredje dag. Förvåningen blev stor och ömsesidig i affären när vi skulle köpa en biff. Vår förvåning på grund av att det inte fanns något kött och deras för att vi frågade efter det. Båten skulle ju komma först nästa dag.

Det ordnades dans flera gånger i veckan. Den började kl. 24.00 och varade till kl. 02.00. Det ovanligaste var musiken — inget modernt tjafs. Det spelades uteslutande skotskt: Gay Gordon, Mc Inseys Fancy o. s. v. Castle Bay, där vi låg, var ett av etappmålen för Round Britain Race, som just pågick. Denna tävlings obligatoriska stopp varade 48 timmar. Eftersom alla medel var tillättna, gällde det att ha den största båten man rimligtvis kunde hålla fart på. Största var Ocean Spirit med 71 foot. Besättningen var maximerad till 2 man. Vi lärde känna de flesta av deltagarna. Mycket trevliga typer och inte alls några enslingar. Kanske trivdes de bäst





Lennart väl påbyttad tittar genom dimman på Island. + 2° C i juli!



Revningsmanöver mellan Shetland och Norge av (Lennart) mig.

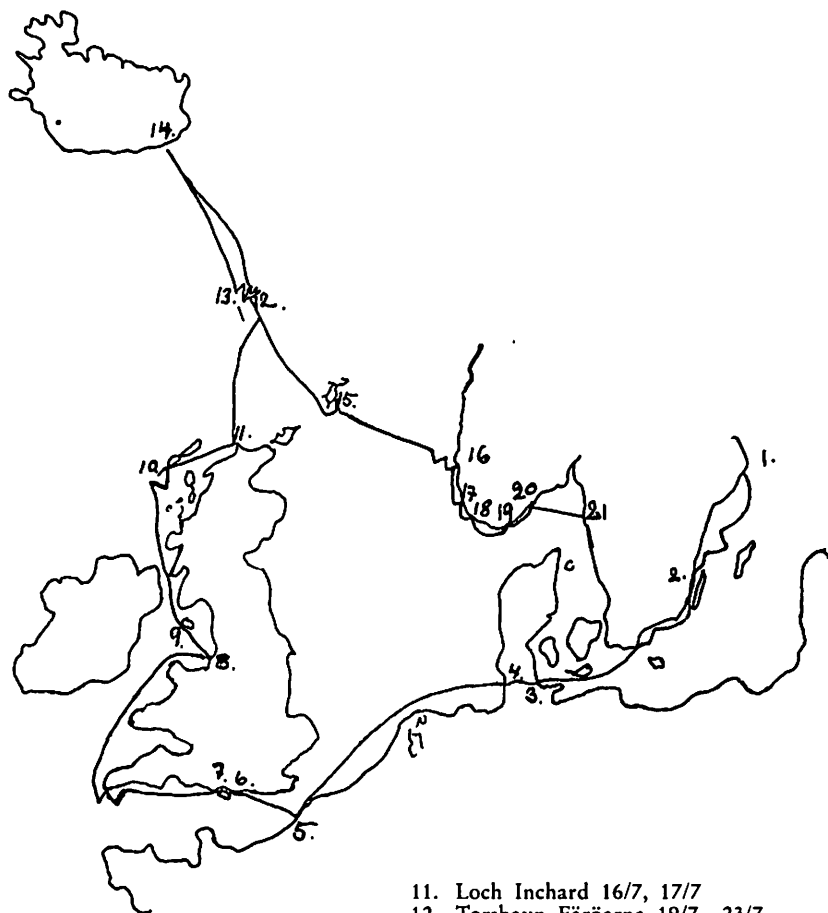
på havet av andra skäl. Robin Nox-Jonston skulle åka in till en brygga, då rodet råkade fastna på land. Det var ebb, men trots det gjorde han sig ingen brådska. Vattnet sjönk och snart var det helt omöjligt att ta av håten. Den stod i 6 timmar med aktern 1,5 meter upp ur vattnet och gungade med fören i vågorna. Rodret höll!!! Han fortsatte och vann tävlingen. Mike Butterfield i Apache Sundancer, en 40-foots katamaran, missade något när han var på väg ut till starten. Han skrämde slag på Åke, som sov middag, genom att köra på vår båt. På sista benet in mot mål kapsejsade han och bröt upp båten i små bitar.

»Trumpeter», en verkligt extrem och intressant trimaran, måste ha råkatt ut för samma svårigheter som Mike, men då sov vi alla tre. Jag rusade upp på däck, hoppade över i »Trumpeter» och höll ifrån allt vad jag orkade. Anders kommanderade dem att ta ner seglen. Åke såg vi inte till. Så småningom fick vi loss dem och stötte ifrån. Nere i ruffen satt en omtöcknad och blodig Åke och försökte plästra om sig själv. När »Trumpeter» körde på oss, hade han också vaknat och rusat upp genom förluckan. Då båtarna slog ihop en gång till, ramlade luckan ner i huvudet på Åke, som fick ett djupt sår i pannan. Sista »olyckan», som vi blev vittne till, var en katamaran, som försökte sänka sin närmaste konkurrent.

En månad senare på Shetlandsöarna frågade vi tullaren hur grabbarna hade klarat sig i hans hamn. »I have never seen such a diabolic handling of boats before» blev hans svar.

I Loch Inchard lämnade vi Åke och for vidare mot Färöarna. Första 18 timmarna artade sig till ett personligt dygns-distans-rekord. Sen vred vinden.

Färöarna dök trots allt upp 10 timmar tidigare än vi räknat med. Det var ju trevligt. Man accepterar lätt fel åt det hållet. När det sen fortsatte att dyka upp utan att direkt se närmare ut i 10 timmar, kände vi på oss, att vi nog haft rätt i alla fall. Öarna var bara lite högre än vi var vana vid. Klippor som står 400 meter rätt upp ur havet kan förvillra en hel del. Torshavn visade sig till slut bakom en udde i skarp kontrast till allt det grå vi hade sett sista tiden. Själva öarna var vackert gröna.



1. Stockholm 29/5
2. Kalmar 1/6—2/6
3. Kiel 5/6—8/6
4. Reensburg 8/6—9/6
5. Zeebrygge 12/6—14/6
6. Pourtsmouth 15/6—22/6
7. Yarmouth 22/6—26/6
8. Liverpool 30/6—5/7
9. Douglas (Isle of Man) 6/7
10. Castle Bay Hebriderna 9/1—15/7

11. Loch Inchard 16/7, 17/7
12. Torshavn Färöarna 19/7—23/7
13. Sörvaag 23/7, 24/7
14. Breidalsvik Island 27/7—3/8
12. Torshavn 6/7, 7/8
15. Lerwick Shetlandsöarna 8/8—11/8
16. Stavanger 13/8—15/8
17. Flekkefjord 16/8, 17/8
18. Lista 17/8—19/8
19. Mandal 19/8, 20/8
20. Kristiansand 20/8—23/8
21. Göteborg Göta kanal 24/8
1. Stockholm 31/8

Total seglad dist. 3.700 DM.

Medelfart för segel och motor 4,2 knop.

Till sjöss 37 dygn.

Snabbaste sträckan Färöarna—Shetlandsöarna. 1.800 DM 5,9 knop.

Längsta distans Portsmouth-Liverpool 490 DM.



*Hårt nedrevade vid utsegling från Lita, Kalatsuk, Grönland, Eskimåby, Norge.*

Färgprakten på husen förde tanken till Tivoli. Den beryktade svenska kyligheten gick inte fram till befolkningen. De klev obesvärat ombord och undersökte vad vi hade för oss, gjorde små krängningsprov och kände på hållfastheten. Lite besvärande i början innan vi som utbyte för visad gästfrihet sände dem på små ärenden i staden.

Tanken på Island hade inte släppt sen vi köpte ett kort över ön »bara för säkerhets skull». När det spåddes medvind de närmaste dagarna bestämde vi oss.

Island dök upp om möjligt ännu snabbare än Färöarna. Närmare land blev det dimma. Stället vi skulle till hade ingen radiofyr. Pejlbärningarna vi kunde ta blev allt fläckare och dessutom osäkra på grund av att de gick över land. Missvisningen var stor och varierade kraftigt. Jag stod och tittade i kortet och försökte komma på någon bra taktik för angöringen. Plötsligt står ett stort isländskt berg med snö på framför fören. Jag som trodde vi hade 10 M kvar. Kontrakurs. Var är kölvattnet? Där! Kom vi verkligen den vägen? Det såg otrevligt ut, men det var bara sälar, förvillande lika stenar. För motor kör vi lite fram och tillbaka men ser bara bränningar i dimman. Sätter så småningom segel och ligger bi utåt. Efter 10 timmar vänder vi båten och ligger bi inåt i 10 timmar. Lufttemperaturen + 2° C, varmt i ruffen tack vare vattentemperaturen + 9° C. Dimman har lättat lite men inte tillräckligt för att vi skall veta var vi är. I en vik ser vi några hus och en brygga. Någon måste alltså köra båt dit in. Det kunde vi med. Hela byn är nere och tar emot. »Roligt att ni kunde komma hit till Breidalsvik» ropar en kille på svenska. »Tack» ropar vi tillbaka och sätter ett kryss i sjökortet.

Vi flyger upp till Reykjavik och finner att vårt lilla tilltag har väckt uppmärksamhet. TV hade semesterstängt, men radio och tidningen hade haussat upp oss till små kändisar. Vid rekognoseringar på Grönland slår vi bort tanken på att segla dit. Is och sista erfarenheten av dimma övertygar oss.

*Lennart Berglund*

(Båten är en Indra, KR 883.)

## ETT 40-ÅRSMINNE

Hösten 1930 lyckades jag få en hyra på 4-mastbarken »Lawhill» från Mariehamn, 4600 ton. Hon låg i Rotterdam och såg verkligen imponerande ut då jag kom knallande på kajen med sjösäcken på ryggen. Man måste stanna ett tag och beundra innan man gick ombord. Jag hade varit till sjöss ett par år, men min erfarenhet av segelskutor inskränkte sig till 3 månader i skolskeppet »Abraham Rydberg» på 400 ton och 120 mans besättning. På »Lawhill», ett av världens största segelfartyg genom tiderna utgjordes den av 25 man, skepparn inräknad. Det verkade otroligt att denna kolossala rigg skulle kunna skötas av så få, men jag hörde senare att då hon seglade under engelsk flagg var det 40 man ombord.

Den 11 september var allt klart för avgång. En bogserare drog oss nerför floden och ut på Nordsjön.

För första gången var vi som var nymönstrade uppe i riggen och lossade segel, överhalade gårdningar och gigtåg. Seglen skotades från däck, och då farten började bli lika god som bogserarens lades bogsertrossen av, bogseraren signalerade »god resa» med ångvisslan och så var vi äntligen på väg på vår jordenruntresa.

Vi hade frisk ostlig vind, som hade tagit oss ner genom kanalen på ett dygn om den hade stått sig. Tyvärr vred den till SV och ökade till storm på natten. De flesta i besättningen var nya och hade ingen aning om var alla skot, gigtåg o. d. var fastgjorda. Vinden tjöt i riggen, regnet öste ner, men med det fåtal som varit ombord resan före gick det dock så småningom att få ordning på grejorna. Värst var det ju att ge sig upp på rårna och beslå segel, men order är order och det gick det också. Så började några dagars kryssande i kanalen, vi vände vid varje vaktombyte, en vändning med dessa fartyg tog över en halv timme, det var skillnad mot en M 22:a det. Men motvind och motström stod sig, och slutligen förlorade skepparen tålamodet, vi vände och gick norr om Skottland ut i Atlanten. Vi hade nu fått sjöben och klättrade som apor i riggen, och styrmans »djävla fårskock» hördes alltmer sällan.

Vi var på väg till Australien med barlast, någon last söderöver fanns ej. Efter det vi rundat Skottland fick vi nordliga vindar, kom ner i »portugisiska nordan» och hade fin gång ända ner till NO-passaden. I närheten av ekvatorn tog vinden slut, vi befann oss i de s. k. »Lorse latitudes», där det för det mesta är kav lugnt, avbrutet av häftiga stormbyar med slagregn. Med vår vattenranson på ett par liter om dagen passade vi då på att duscha oss själva och tvätta våra kläder. Värmen var tryckande, man kunde ej gå barfota på däck, och kornblixtar lyste runt horisonten dygnet runt. På fritiden roade vi oss med bl. a. hajfiske och lyckades även få upp ett par bestar.

Efter ett par veckor i stiltjen fick vi sällskap med 4-m barken »Pommern». Vi rodde mellan skutorna och hälsade på varandra, det var en upplevelse att få se nya ansikten efter så lång tid till sjöss. På tredje dagen fick »Pommern» en körare och försvann ur sikte, jag såg henne ej igen förrän 1952 i Mariehamn. Även vi lyckades efter 3 veckors drivande, brassande och vändande, komma ner i SO-

passaden som med ljumma, friska vindar tog oss till kusten av Syd-Amerika varifrån kursen sattes mot Goda-Hoppsudden, ner i »The Roaring Forties» (de rytande fyrtiorna). Här är vinden för det mesta västlig och oftast av stormstyrka, vilket även utnyttjades av råseglarna på sin färd runt jorden.

Arbetet ombord var hårt, utom i passaderna, där man kunde få sig en tupplur på natten även om man hade vakt, om man inte hade rortörn eller utkik förstås. Men annars var det att sätta segel eller bärga segel, allt efter vindstyrkan, dag och natt, mest på natten ty på dagarna var det viktigare med rostknackning, målning och underhållsarbeten i riggen.

Den 23 dec. 1930 hade vi varit 105 dygn till sjöss. Ingen som inte varit med om det kan väl föreställa sig hur det känns att se land efter så lång tid. Jag hade frivakt på förmiddagen och låg i min koj då ropet »land i sikte» hördes från förkramrån. Stor uppståndelse ombord. Fort på med kläderna och upp i riggen. I fjärran syntes en ljusblå landkontur, en sensation för oss som i månader endast sett den oavbrutna havshorisonten. På kvällen var vi inne på s. k. redden i Port Lincoln. Det var motvind i den stora havsviken, så vi kastade ankar ca 10 distansminuter från själva hamnen. Halvvägs in i viken låg 4-mastbarken »Archebald Russel».

Sedan vi beslagit alla segel och gjort klart på däck var vi fria för kvällen. Det var julafton och kocken hade dagen till ära gjort allt vad han förmådde av det knappa proviantförrådet. Det blev skinka av det salta fläsket, lutfisk gjord på kabeljo och risgrynsgröt med kondenserad mjölk. Inte nog med det, varje man trakterades med en stor varm romtoddy. Efter denna perfekta måltid var stämningen minst sagt uppåt. Alla kända julsånger sjöngs på tyska, engelska, svenska och finska.

En av tyskarna föreslog att vi skulle gå akteröver och hålla en serenad för befälet för att ytterligare förhöja deras julglädje. Sagt och gjort, alle man akteröver, uppställning nedanför »poopen» och unisont sjöngs »Heilige Nacht» ur skrovliga strupar. Allt tog emellertid ett hastigt slut då kapten och styrmän, även de i god form, kom upprusande med revolver i hand. I sitt överförfriskade tillstånd trodde de att det var myteri. »Djävla huliganer» skrek skepparen, »gå genast föröver där ni hör hemma, annars kommer det att hända saker». Snopna lufsade vi tillbaka, detta hade vi ju ej väntat oss. Snart sov vi dock oskuldens ljuva sömn, hela natten för ovanlighetens skull.

Juldagen kom med strålande vackert väder. Allt från föregående kväll var bortglömt av befälet. 1:e styrman kom på gott humör och frågade om någon frivilligt ville ro i land kapten. Alla anmälde sig naturligtvis. Tänk att komma i land och se flickor och kanske gå på en pub. Tio man togs ut, storbåten sattes i sjön, sen rodde vi i tre timmar mot sjön, som nu verkade grov fast skutan låg blick stilla. Två man blev sjösjuka, trots att de ej visat tecken på något sådant på hela resan förut. Halvvägs lade vi till vid »Archibald Russel» för att vila ett tag. Där blev vi väl mottagna. Skepparn och styrman gick akteröver och vi andra hälsade på i skansen midskepps, där vi blev bjudna på middag med färskt färskött och färsk



frukt till efterrätt. Det var välbehövligt, ty flera av oss började visa tecken på skörbjugg. Allt var mycket trevligt, men vart tog skepparn vägen? Efter några timmar kom besked: »Ta er ombord igen, kapten får åka i land med vår motorbåt.» Så slutade den landstigningen. Nu hade vi dock medvind och med seglen hissade var vi ute vid »Lawhill» efter en halvtimme.

På nyårsdagen kom kapten ombord igen. Vi hade varje dag med spänning väntat på brev hemifrån och även färsk proviant. Kapten var i fin form, gav genast order om att lätta ankar och sätta segel. Ankarspelet bemannades, sakta kom ankarna upp, segeln lossades och skotades och efter några timmar var vi på väg mot vår lastningshamn, Port Adelaide, där vi skulle lasta 4600 ton vete. Äntligen fick vi våra brev och frivakten gick till kojs. Denna resa tog bara ett par dygn, men innan vi bogserades in till Port Adelaide låg vi på redden utanför och lossade det mesta av barlasten överbord, vilket tog ca 14 dagar. Sanden östes för hand i korgar som hissades upp och tömdes i havet.

Det var nu högsommar här nere, vi badade varje dag från en landgång vi riggat ut i vattenytan, med en man på storrån på utkik efter hajar som vi då och då såg i det klara vattnet. Längre simturer var givetvis förbjudna.

Så blev vi då äntligen inbogserade till hamnen. De första gästerna ombord var reportrar från tidningarna, som intervjuade och fotograferade. Så kom förstås sjömanspastorn och inbjöd oss till sjömanskyrkan som vi också besökte ibland för att se en tidning hemifrån.

Vilken underbar känsla att känna fast mark under fötterna efter 4 månader ombord! Så vackert väder det var och så vackra alla flickor var som på kvällarna promenerade på Victoria Street. Så roligt vi hade i vår stora fattigdom, lönen var 40—50 kr i månaden och av detta innehöll skepparen det mesta för att förhindra rymning. Två tyskar och en finne rymde dock någon dag före vår avresa.

Port Adelaide det är en trevlig stad, däri instämmer jag med Evert Taube. Till sammans med våra kamrater på barkskeppen »Penang», »Ponape» och »Melbourne» hade vi en underbar tid. Vi blev goda vänner med stadens alla vackra flickor och halva övriga befolkningen. Vi var bruna av solen och de salta böljorna vid »Semaphore Beach».

Den 11 febr. låg vår last, 50 000 säckar vete, stadigt stuvat i lastrummen, luckorna skalkade, riggen översedd med bästa seglen underslagna. Framför oss låg cirka 1000 mil av öppet hav i världens stormigaste vatten, där ett skeppsbrott skulle passera oförmärkt, radio hade vi ej. 1940 försvann t. ex. »Panang» där med man och allt. Bogseraren drog oss ut på S:t Vincent Golf. »Upp till väders, överhala gigtåg och gårdningar!» Ett efter ett sattes seglen och efter några timmar låg vi på kryss med alla segel satta. Frivakten törnade in, fick mat och sömn ett par timmar. Men sömnen blev ej lång, många långa dygn skulle gå innan vi skulle få sova ut. Kaptenens hopp om en snar vindkantring kom på skam och det dåliga humöret hos honom gick ut över styrmännen som i sin tur briljerade med sin förmåga att skälla ut oss. Varannan timme måste vi vända, vilket inte vakten klarade ensam, varför även frivakten fick purras ut. Så fortsatte det i fyra dygn, det vi tjänade

på slagen förlorade vi i vändningarna, råseglare är ej byggda för att kryssa med. På femte dagen slog vinden äntligen om, så att vi kunde sträcka ut förbi »Kangaroo Island», ut på öppet hav.

Efter några dagar hade vi passerat söder om Tasmanien och Nya Zeeland och kommit ner mot 50:e breddgraden. Dessa stormiga havsvidder kallas sedan gammalt »The howling fifties» (De vrålände femtiorna). Vinden är dock för det mesta västlig och som vår kurs nu blev ostlig hade vi vind och sjö från rätt håll. Kallare och kallare blev det, varje timme tog styrman temperaturen i vattnet för att se om vi närmade oss något isberg. Kallt var det även i skansen, då kaminer tydligt ansågs som en onödig lyx. Den ena stormen började nu avlösa den andra. Först bär-gades bramseglen som var relativt små och lätthanterliga, det räckte med ett par man på rån för att beslå. Det gällde att passa på mellan ett par sjöar, klänga sig fast i lovartsvantet där vinden pressade oss mot revlingarna och så förbi salningen där man hängde ett ögonblick med benen dinglande i luften och så vidare upp på bramrån som slängde på 40 meters höjd. Så trevade man med fötterna i mörkret efter fotparthen och gick på den sidledes ut på rån. Där stod det uppgigade seglet som en ballong och flaxade en i ansiktet, det gällde att få tag i den grova duken, rulla upp seglet och beslå. Ingen hade några naglar kvar den tiden. Sedan blev det övre mässegelns tur med den skillnaden att hela vakten, 8 man, måste upp och beslå. Därefter blev det undersegelns tur, och för att ta in dessa väldiga dukar i hårt väder måste hela besättningen upp på däck. Sedan seglen gigats upp äntrade 18 man upp på rån, underråna var 30 m långa, och med förenade krafter lyckades vi få bukt med seglet och beslå.

Dessa segelbärgningar började vanligtvis på kvällen och tog ofta hela natten. För sådant arbete som gällde fartygets säkerhet kunde vi hållas i gång hur länge som helst utan extra ersättning, och fick ej i onödan inkräkta på den ordinarie dagliga arbetstiden.

Sjön gick hög, däckets var som en fors, i oljekläder och stövlar var man ofta genomvåt in på bara kroppen. Inga förkylningar förekom dock på grund av den rena, bakteriefria luften.

Inga andra fartyg siktades på vägen till Kap Horn. Det enda liv vi såg var albatrosserna som troget följde oss hela vägen, delfiner som lekte runt stäven och någon gång ett par valar på avstånd.

»Fria vakten törnar in» var en order vars härliga innebörd knappast kan beskrivas. Sedan man hämtat mat i byssan, lyckligt fått den ner i skansen, ätit, diskat och städat undan lade man sig fullt påklädd med undantag av stövlarna i kojor och somnade så fort man lade huvudet mot kudden. Blev man då, som ofta hände, utpurrad efter någon halvtimme förbannade man ödet som gjort att man blivit född. En gång kom en väldig brottsjö över låringen, gick över hela skutan och sopade bl. a. med sig kappen till skansen. Vi vaknade vid att våra sjökistor åkte fram och tillbaka över durken i halvmeterdjupt vatten. Som vi väntade kom också strax ordern »Reis opp, alle man på däck»! Det var bara att tömma vattnet ur stövlarna, dra på dem och ge sig upp på däck i eländet. Så blev det att giga upp



*Passadseglen skiftas.*

focken, äntra upp på rån och beslå den. Då det var gjort var det bara någon halvtimme kvar på vår frivakt, och eftersom det inte var någon idé att lägga sig igen nöjde man sig med att gå ner i skansen, försöka få ut det mesta av vattnet och rulla sig en cigarrett innan vaktens började.

Efter ett par dygn avtog stormen vanligtvis och så började segelsättningen igen. Ett efter ett kom de upp, nya slogs under om de gamla blåst sönder. Att sätta segel var dock ett nöje för oss grabbar (medelålder 18 år), som ofta tyckte att skepparn var allt för försiktig då vi skulle bärga dem. Så kunde några dagar gå med hyggligt väder. Kristi Himmelfärdsdag minns jag var ruskig, jobb hela dagen och halva natten. Nästa dag var också Kristi Himmelfärdsdag men med vackert väder och helgdagsvila, vi passerade nämligen 180:e longituden detta dygn och fick två torsdagar i en vecka. Om vädret var bra kunde vaktens fria del på natten smyga sig ner i skansen, koka té eller choklad på primusköket samt rosta gamla brödskivor på fotogenlampan, en lukullisk måltid under dessa förhållanden.

Så gick dygn efter dygn, långa att leva, men korta att berätta om. 37 dagar ut från Australien passerade vi det fruktade Kap Horn i den värsta stormen på hela resan. Sjöarna var otroliga, de hade rullat över hela Stilla Oceanen och vuxit sig större och större. Luften var vit av rykande skum. Men undan gick det med 11—12 knop för bara undermårsseglen. Då stormen bedarrade voro vi förbi Falklandsöarna, på god väg mot sol och ljumma passadvindar. Vi hade det värsta bakom oss och efter 104 dagar till sjöss gick ankaret till botten i Queenstowns hamn på Irland.

*V. Sandberg*

## PIGGJOLLELÄGRET 1970

Söndagen den 21 juni började lägret. Alla samlades utanför klubbhuset klockan 16.00. Poan, Tommy och Svenne, som var ledare på lägret, visade oss runt holmarna och var vi skulle bo. Pojkarna skulle sova i klubbhuset, några av flickorna i Ejnars köllare och några i småstugorna Vitsippan och Grönsiskan. När vi kom tillbaka till klubbhuset fick vi äta skinka och sallad som Eva och Ingabritt, vilka skötte all matlagning, gjort i ordning.

Först i början var alla blyga och tysta men redan efter maten tyckte man att man kände varandra något så'när. När vi ätit fick vi gå bort till jollebryggan. Där lärde oss Poan, Svenne och Tommy vad alla saker på jollarna hette och vad de användes till. Kl. 22.00 skulle vi gå och lägga oss. Vi somnade inte på en gång förstås, så vi var ganska trötta när vi skulle upp kl. 7.00. Vi drack choklad i klubbhuset och gick sen bort till jollebryggan där vi delades upp i grupper. Sen fick vi börja segla. De som aldrig seglat förut fick ha med sig någon av ledarna i jollen om de ville. De 2 grupper som inte seglade fick hålla på med något annat, t. ex. att lära sig lite om kappseglingsregler, hålla på med radiosändare eller bada förstås, vilket vi gjorde jättemycket under veckan då det var varmt och soligt hela dagarna. Kl. 11.00 åt vi lunch och seglade till kl. 18.00 då vi åt middag. Sedan seglade vi igen tills vi skulle gå och lägga oss.

Tisdagen var varm, men det blåste hårt. Vi rodde över till affären där alla köpte godis. Vi badade mycket på eftermiddagen.

Onsdagen var också varm och skön. Vi seglade och badade mycket. Efter middagen badade vi bastu men först sågade vi all ved som behövdes och det tyckte vi inte var så kul förstås. Men sen var det ännu skönare att bada. På kvällen hade vi grillafton då vi åt korv, godis och körsbär, drack coca-cola, sjöng, spelade sketcher och hade jätteroligt. Efter det satt vi nere i Vitsippan och sjöng till klockan var halv ett.

På torsdagen blåste det hårt. Alla de som ville tippa med jollen fick göra det. Roligt var det när en av de som skulle tippa kastade sig ur båten lite för tidigt och båten aldrig välte. Vi åkte till affären på eftermiddagen och köpte en massa godis igen. På kvällen hade vi dragkamp mellan pojkar och flickor. Observera att *flickorna* vann! Sen spelade vi fotboll. Jättekul.

På fredagen började vi stöka till kappseglingarna. Efter lunch fick vi segla med de stora båtarna. En grupp åkte med Poas 5:a, en med Svennes Gullmarskryssare och en med Oves B 22:a. Vi seglade till Fantholmen där grupperna fick byta båtar. Jättekul.

På lördagen var det kappseglingar. Alla var nervösa. Under hela veckan hade ingen tippat, utom med flit, men under kappseglingen var det flera som tippade. På kvällen grillade vi igen. Vi fick hamburgare och en massa annat gott. Senare var det prisutdelning.

Vi skulle också ha dragkamp, men rätt som det var gick tampen av och vi fick inte visa alla vilka som *brukade* vinna. Vi fick vara uppe längre på kvällen och satt då inne i klubbhuset och sjöng.



På söndagen kom alla föräldrar till Jungfrun och skulle hämta alla ungar. Vi skulle också segla och visa vad vi lärt oss, men det blåste så väldigt lite så det var inte många som seglade. Efter lunch var det diplomutdelning och så sköt Poan 2 skott och lägret var slut.

Tråkigt att skiljas från alla nya kompisar. Några åkte hem, några seglade med sina föräldrar, några stannade söndagen ut.

Det var verkligen roligt på lägret. Man fick inte bara lära sig att segla, utan lära känna en massa nya kompisar, bada, spela fotboll och mycket annat roligt.

Tack så mycket Poan, Svenne och Tommy som gjort lägret så roligt och förstås tack till Ingabritt och Eva som lagat den goda maten vi fått under veckan.

Foto: L. Falkman.

Seglarhälsning  
Mona Hedenskog



## GÖTA 30:AN

Göta Segel Sällskap är nu känt bland alla seglare i hela Sverige, och detta är tack vare initiativet med Göta 30:an. Idén till båten kom upp under våren 1969 då det inom M 30-klassen länge hade talats om att göra en Mälars-30:a i plast. Bland M 30-seglarna i Göta Segel Sällskap tyckte vi att idén med att göra en M 30 i plast inte var särskilt lyckad eftersom denna båt är en ganska gammal konstruktion och vi ansåg att det i dag borde vara möjligt att konstruera en ännu bättre båt.

När så frågan om M 30:an i plast togs upp vid M 30-eskaderns möte på hösten 1969 framförde vi våra åsikter, men dessa åsikter togs inte väl upp bland övriga M 30-seglare och det var kanske naturligt. Som bekant så beslöt då GSS att gå in med en motion till SSF:s Seglardag 1970 och denna motion hade följande lydelse:

### *Motion*

Göta Segel Sällskap har beslutat framlägga följande motion till 1970 års Seglardag ang. 30 m<sup>2</sup> skärgårdskryssare i plast:

#### Bakgrund:

Det är f. n. ett stort och stigande intresse för längre och snabbare båtar, men tyvärr börjar tillgången på välhållna sådana båtar att tryta. Det finns också önskemål om att det borde finnas »långsmala» båtar av plast på grund av de enklare utrustningsarbetet. Vi anser att inom 30 m<sup>2</sup> skärgårdskryssarklassen skulle kunna konstrueras en lämplig båt. Den klassen är internationellt antagen av IYRU i grupp B/2. Den seglas flitigt på många ställen i världen, mer än i Sverige. Därigenom tror vi att en plastbåt i klassen skulle kunna få spridning även utomlands, vilket skulle göra den billigare och mer intressant. Oss veterligt finns det inte någonstans i världen en båt i plast, som har en skärgårdstrettias dimensioner. Den båt vi haft i tankarna vid våra funderingar är något längre, bredare och djupare än M 30, tillverkad av plast med blyköl. Den skall fungera som kombinerad familje- och bankappseglingsbåt. Båten skall mätas in som skärgårdstrettia men klassas som »entypsskärgårdstrettia». Det finns ytterligare ett skäl för att skapa båten just nu, nämligen: vi har ännu möjlighet att utnyttja våra äldre, men skickliga konstruktörer som har stor erfarenhet av skärgårdskryssare d. v. s. långa snabba båtar.

#### Förslag:

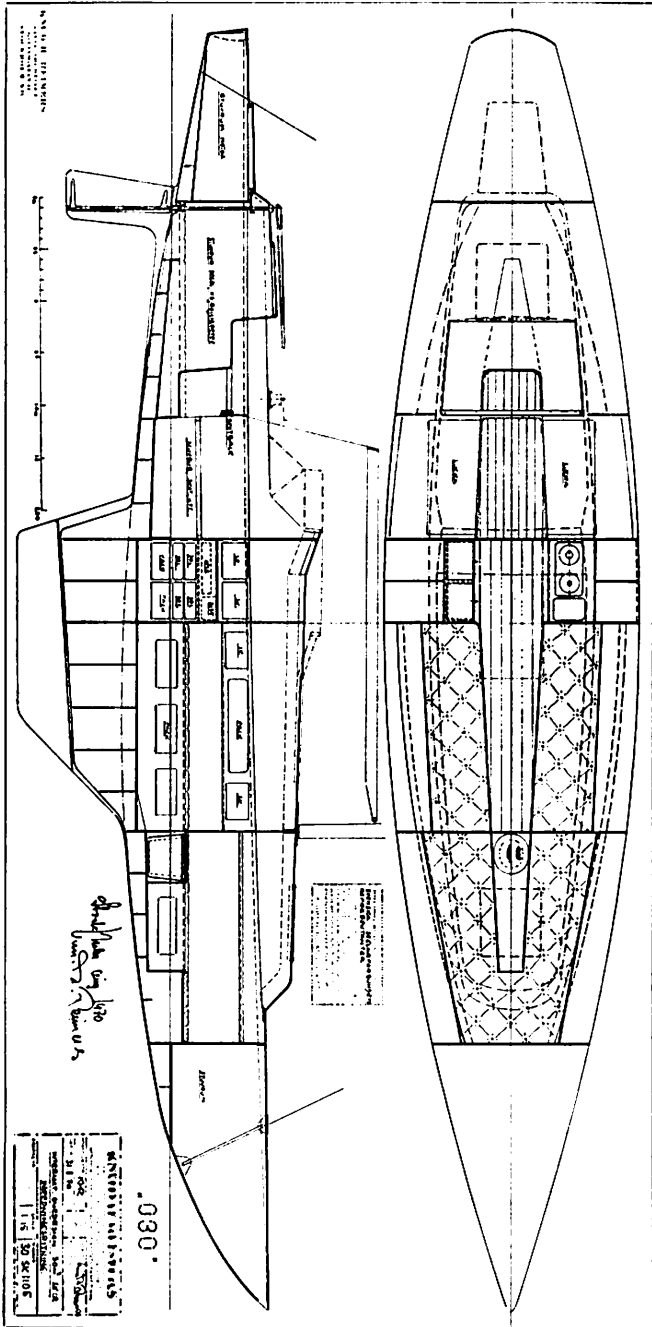
1) Att Seglardagen 1970 uttalar sig positivt för en båt enligt ovanstående beskrivningar.

2) Att Sv. Seglarförbundet ändrar skärgårdskryssarregeln så, att en båt enligt beskrivningen kan byggas och klassas.

3) Att Sv. Seglarförbundet tillsätter en kommitté och utlyser en konstruktionspristävlan samt uppsätter ett pris.

Göta Segel Sällskap skall villigt bidra med arbetskraft och medel för denna båts tillkomst, låt oss tills vidare kalla den »The international 30 squaremeter one-typeclass».

Med Seglarhälsning  
GÖTA SEGEL SÄLLSKAP  
Sven Ejdestam  
Ordf.



Motionen mottogs med applåd av Seglardagen i Malmö, där Sven Ejdestam och Rune Kristoffersson talade varmt för idén. Det beslöts att tillsätta en kommitté för att övervaka projektets framtagande. Till denna kommitté valdes då först ordföranden i GSS, Sven Ejdestam, samt Gustaf Plym som representant från SSF såsom varande väl insatt i skärgårdskryssarfrågor. Som sakkunnig i båtkonstruktionsfrågor valdes Tord Byqvist. GSS hade som diskussionsunderlag vid nämnda kommittés första möte en skiss på hur den tänkta båten skulle se ut. Enkelt beskriven såg den ungefär ut som en lätt 5½ m Nordisk kryssare. Tord Byqvist hade en färdig konstruktion till en förstorad Mustang. Denna konstruktion granskades ingående och Tord Byqvist ombads göra vissa ändringar på denna båt för att den då mera skulle likna den båt kommittén önskade ha. Tyvärr blev dessa ändringar aldrig gjorda och den fortsatta utvecklingen blev att kommittén beslöt att undersöka vilka tänkbara konstruktörer det fanns till en båt av den typ vi önskade. Knud H. Reimers hamnade bland de första namnen på denna lista och under tiden hade kommittén skaffat sig ett kapital om 5.000:— kr från SSF att användas för genomförandet av konstruktionen. 1.000:— kr av detta kapital var en donation från GSS. Anledningen till att det ej blev en konstruktionspristävlan var att kommittén inte ansåg sig kunna genomföra denna tävlan utan att ha ett mycket lockande pris och en konstruktionspristävlan skulle dessutom ta ganska lång tid. Det är inte heller säkert att konstruktionen skulle bli bättre om en konstruktionspristävlan utlystes än om en erkänt god konstruktör fick i uppdrag att konstruera båten. Emellertid tackade Knud H. Reimers ja till att utföra konstruktionen och då Tord Byqvist inte ansåg sig ha någon anledning behöva kontrollera Knud H. Reimers konstruktioner, avsåg sig Tord Byqvist vidare medverka i kommittén. Då många frågor kring denna båt måste diskuteras adjungerades Knud H. Reimers till kommittén som då kom att bestå av Sven Ejdestam, Gustaf Plym och Knud H. Reimers. Vid det första sammanträffandet med Knud H. Reimers genomgicks en hel del äldre konstruktioner och deras olika egenskaper. Knud H. Reimers var själv ganska nöjd med sin konstruktion av »The solent one design 30 sqm», som han gjorde 1937—1938 åt den engelska 30 m<sup>2</sup> klubben. Av denna båt byggdes 12—15 ex. innan konstruktionen »stals» av Uffa Fox som ändrade aktern och försåg båten med flushdäck. Gustav Plym kände mycket väl till denna Reimerskonstruktion och det beslöts att just den båten skulle ligga som grund för den kommande 30 kvm entypskärgårdskryssaren, som nu fick arbetsnamnet »Göta 30:an». Båten beslöts få måtten 12,30×2,47. Längd i vattenlinjen skulle vara lika med 9,20 m och djupgåendet 1,49 m. Deplacementet skulle vara strax under 3 ton och båten skulle ha utvändigt blyköl. Gustaf Plym och Knud H. Reimers var helt eniga med varandra om att båten skulle förses med »frihängande» roder. Knud H. Reimers fann ett kryphål i skärgårdskryssarregeln som kunde tillåta dylikt arrangemang. Båten skulle m. a. o. vara en skärgårdstretia endast med undantag av att den var byggd i plast. Konstruktionen skulle utföras på så sätt att skrovet gjutes i ett stycke och förses med en inredningsdel bestående av kojor, ruffskott och sittbrunn m. m. samt en däcksdel bestående av däck och ruff i ett stycke. Masten skulle pla-

## MARSTRAND—STOCKHOLM UTAN MOTOR

Hur bär man sig åt för att segla sträckan Marstrand—Stockholm utan hjälpmotor? Den kortare vägen via Göta kanal är ju utesluten så man får gå runt på utsidan i stället. Och för att lyckas med det på sexton dagar behövs att man inte är för bekväm av sig, har en sjösäker båt, någorlunda seglingsvana samt en stor portion tur. Tur med både väder och vind hade vi verkligen när vi gjorde trippen runt denna stora del av Sveriges kust; en sådan tur har man nog bara en gång i livet. Därför är vår resa inte särskilt spännande, vi utförde inga hjältedåd med skörade segel i full storm utan hade en tidvis slö och för det mesta skööön segling. Men låt mig i alla fall berätta hur vi hade det ombord och i land när vi seglade hem i vår nyinköpta Storriss Pia II från fabriken i Kungälv till Stockholm.

Vi bestämde oss när vi stod i affären och skulle skriva under köpekontraktet. Båten är inte större än att den går in i en normalstor butik inne i city (löa 5,25 m). Att vi bestämt oss för båten var förstås klart innan dess, men det var när vi fick höra vad frakten till Stockholm skulle kosta som vi undrade om vi inte skulle kunna göra något roligare för de pengarna, finansiera en seglingssemester t. ex.

»Vi», skall jag kanske nämna, det är undertecknad, besättningen Hugo från min förra båt, snipen Petite Fleure, samt Björn, kompanjon och seglingsfantast samt även han en driftig man.

Sagt och gjort, 4:e juni hade skepparn sin sista tenta så det bestämdes att båten skulle levereras på morgonen den 6:e i Kungälv för vidare befordran per lastbil till Marstrand där den skulle sjösättas.

Från den dagen var det ganska svårt att koncentrera sig på plugget. Vi sprang runt hos skeppshandlare och köpte utrustning och kökssoffan därhemma fylldes med intressanta saker som livlinor, nödraketer, mistlur etc. Äntligen blev det då 5:e juni och på kvällen lastade vi en hel bil full med oss själva + livets nödortf för en seglats på ca 500 sjömil och körde ner till Kungälv på natten.

Som alla minns var våren 1969 lika kall och regnig som sommaren var varm och torr. De första dagarna i juni var det knappast mer än 10° varmt och vi gjorde oss inga förhoppningar att det skulle bli bättre. Men si, på nerresan klarnade det upp, när vi kvitterade ut båten i Kungälv sken solen och vid sjösättningen i Marstrand försvann de sista molnen från himlen. Några fler moln såg vi inte heller på hela resan. Det sagolika sommarvädret 1969 kom minst sagt som på beställning.

När båten kommit i sitt rätta element och allt som vi släpat med oss från Stockholm stod uppradat på kajkanten började vi inse att båten nog hade sina begränsningar. Hur i hela friden skulle allt detta få plats? Sovsäckar, batteri, mat, kläder, sjökort i mängder o. s. v. Innan man hunnit lära känna båten och tänkt ut hur grejorna skall stivas ombord så bara »flyter» allt omkring. Stuvutrymmena på en Storriss är dessutom tämligen obefintliga. På något sätt fick vi i alla fall ner allt i båten och den sjönk inte, inte ens när besättningen gick ombord.



*Sjösättning*

Nu börja vi göra våra små »tavlor». Batteriet vi köpt fick inte plats på det avsedda utrymmet, pentrycket gick inte att stänga när vi installerat det nyanskaffade gasolköket (som besättningen omedelbart lyckades skruva sönder fästet för ena lågan på — därmed var den tilltänkta lyxen med två lågor ett minne blott) och diskborsten »bara försvann» efter middagen. Hela eftermiddagen och kvällen hade gått åt att få båten seglingsklar; det tar tid att rigga och få lanternor att fungera, särskilt när det är helt nya grejor man har att göra med. Men det blev inte tal om att ligga kvar i Marstrand över natten — vi var så nyfikna så vi kunde spricka på hur den nya båten skulle vara att segla. Så när det började skymma och vinden var i det närmaste död släpade vi ut och lämnade Köbn och Marstrandsön bakom oss. Vi var på väg — äntligen!



Den minimala bris vi stack ut på höll sig ett par timmar. När vi kommit ut en bit och fallit av söderut fick vi den första länsen och det blev dags att premiärhissa spinnackern. Ingen av oss hade förut seglat med spinnacker och ännu mindre satt någon. Vad gör man i en sådan situation? Man har ju läst om folk som fått lov att skära ned sina »ballonger» när dom snott sig runt förstaget. Besättningen Hugo, som är den som är mest van att läsa i böcker, pluggade in hur det skulle gå till att sätta en spinnacker från en medhavd bok om segling, klättrade fram på fördäck och satte spinnackern! Det tog lite tid, men upp kom den. Och stor, härlig och blå-vit-rödrandig drog den oss fram genom natten. Första sjökortet var utrullat och livet kändes härligt att leva i största allmänhet.

I gryningen passerade vi Göteborg. Det var inte precis någon angenäm upplevelse; så illa luktar det inte ens i Stockholms inre farvatten. Vinden hade tagit frukostpaus och spinnackern såg följaktligen lite lessen ut. Den åkte ner i sin påse och det gjorde också Hugo som hade haft sista nattpasset. Björn sov redan, trött som han var efter att ha kört större delen från Stockholm. Jag fick alltså ta första morgonpasset med besättningen jämt fördelad i varsin stickkoj. För att komma förbi skärgården utanför Göteborg fick jag kryssa ett tag och det visade sig vara ganska svårt att sova när någon gjorde slag. Skotvinscharna gnisslade och dånade i rufftaket så det dröjde inte länge förrän jag hade sällskap igen i sittbrunnen.

Frammot eftermiddagen nådde vi Onsalahalvön där Skalla Hamn blev vår första natthamn. Det hade blivit nödvändigt att röja upp ombord efter första nattens övningar och dessutom var det skönt att få lagad mat i sig. Vi märkte snart att detta var en bra rytm, segla en natt och ligga i hamn nästa natt. Då blev tiden till sjöss precis så lång att röran ombord inte hann göra tillvaron outhärdlig. Ingen var dessutom särskilt pigg på att städa eller laga mat under gång.

I Skalla Hamn inträffade nästa lilla malör — stekpannan gick överbord. Som väl var, var vattnet klart och det röda handtaget lyste nere bland sjögräset så jag lyckades dyka ner efter den.

När vi stack iväg nästa förmiddag med kurs på Falkenberg visade sig Västkusten från sin allra vänligaste sida. Vi hade svaga nordliga vindar, säkert inte mer än 4—5 sekundmeter och strålände sol. Fast de kala klipporna och inte minst fiskehamnarna med sina dubbla och ibland tredubbla pirarmar vittnade om att det kunde vara betydligt kärvare väder. Vi hade tur som sagt . . .

Denna dags segling förde oss förbi Varberg ner till Glommens fiskeläge där vi åt middag. Ortsbefolkningen promenerade förbi på kajkanten och tittade skeptiskt på vår lilla farkost. Det var ju tidigt på säsongen och vi var enda nöjesbåten bland de stora fiskesmackarna (som vi förresten blev mycket imponerade av, radarutrustning och allting!). Från Glommen gick vi sedan, på natten, förbi Falkenberg och Marsten över Laholmsbukten ner till naturreservatet Hallands Väderö där vi tog nästa vilo-, städ- och matlagningssuppehåll. Vi hade kommit ur rytmen ett tag så det blev bara en förmiddag för ankare innan vi lättade och satte kursen söderöver förbi Skälderviken och den majestätiska Kullens Fyr in i Öresund.



*Besättningen*



*Skepparn*

När vi siktade Hälsingborg framemot middagstid tyckte vi att en matbit på någon lämplig restaurang inte skulle smaka illa, så vi bestämde oss för att angöra staden vid sundet. Men nu skulle vi få känna på vad ström innebär. Vinden hade vridit över till ost, så vi kryssade och slog, seglade och seglade för att komma närmare det hägrande målet men förgäves. Strömmen drev oss baklänges i samma takt som vi seglade framåt. Vi tog sikte på gatlyktor i land och märkte på dem att vi stod kvar på samma fläck hela tiden. Vid midnatt först var vi i jämnhöjd med Hälsingborg men då var krogen redan stängd. Vid det laget hade dessutom batteriet tagit slut med den påföljden, att vi mer eller mindre låg och drev mitt i färjeleden Hälsingborg—Helsingör utan lanternor. Det var muntert vill jag lova; färjorna noterade oss på sin radar men då de inte såg något ljus satte de i stället på sina egna strålkastare för att upptäcka vad som dölde sig i mörkret. När vi väl trasslat oss förbi Hälsingborg blev det ombordlagad korv och potatismos klockan två på natten i Råå gästhamn i stället för krogbesöket, som vi fick spara till senare tillfälle. Men man kan ju råka ut för värre saker.

Det höll vi på att göra när vi skulle genom Falsterbo Kanal. All passage genom kanalen utan motor visade sig vara förbjuden. Så när vi tutade i bleckluren för att få broöppning och vakten märkte att vi tänkte segla genom blev vi nobbade. -Ni får vända och segla runt på utsidan i stället- var kommentaren. Vad skulle vi göra? Hela den smala minsvepta leden in till kanalen hade vi gått för spinnacker och kryssa tillbaka samma väg skulle ha tagit minst en halv dag. Så vi tutade ihärdigt igen i luren och lyckades beveka brovakten genom att lova att vi skulle paddla oss igenom kanalen. Det gick han motvilligt med på, så vi raskt ner med seglen, upp med granseglet och passerade under den öppnade bron. När vi väl kommit

igenom var det så bara att raskt få upp spinnackern och sätta fart igen. Brovakten kunde liksom inte göra något mer för att stoppa oss då . . .

När vi rundat Skånes sydvästra hörn vred den akterliga vinden med oss så att vi kunde länsa längs hela skånska sydkusten också. Vi hade nästan börjat bli lite blaserade på spinnackern, så mycket hade den suttit uppe. Vid det här laget var vi dessutom rejält solbrända och vi undrade när vi skulle få det första regnet på oss. Det skulle emellertid dröja ända till långt in i augusti innan vi fick testat om båten var tät för läckage uppifrån!

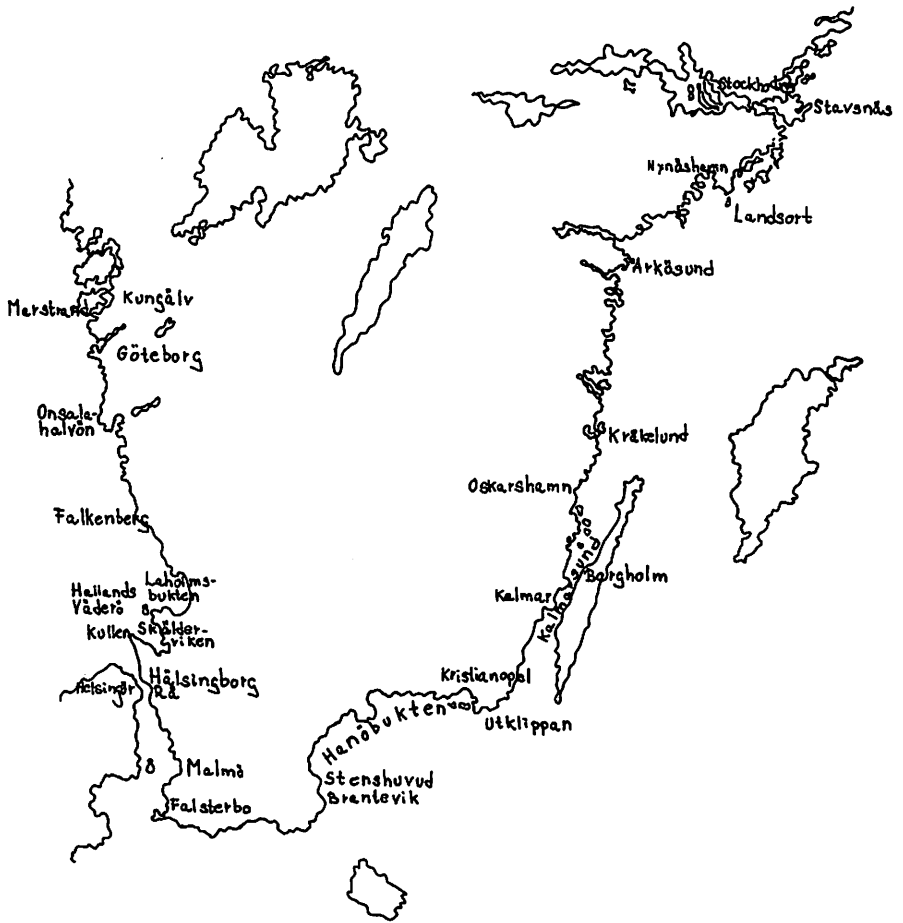
Vi närmade oss nu den ökända Hanöbukten. Här kunde man nu ta det säkra före det osäkra och stryka längs kusten, men sjörapporterna lovade inget oroväckande väder så vi beslöt att sträcka över, vilket skulle ske nattetid.

Efter mat- och uppladdningspaus i Brantevik satte vi kurs utåt Östersjön. Vi satt uppe i sittbrunnen alla tre tills inget land var i sikte mer och det kändes faktiskt lite nervöst så här första gången att inte ha någon landkontur att orientera sig efter. Det var Björns tur att sitta på nattpasset och så småningom lämnade vi honom till rorpinne och kompass, önskade lycka till och kröp ner i stickkojerna. På morgonen väcktes vi av glada bankningar på ruffluckan. »Det där som står där borta, är det inte Utklippan?» »Nä det är det inte. Den rör ju på sig!» Men nog var det Utklippan's fyr alltid och det var vi som rörde på oss. Det var en härlig syn att se den dyka upp i morgondiset. Hanöbukten var besegrad, visserligen under ideala förhållanden, men i alla fall besegrad.

Nästa natthamn var Kristianopel, ett opassande pampigt namn på ett så litet samhälle. Här var fiskebåtarna betydligt mindre än de på Västkusten. Mindre och mindre blev de också ju längre norrut vi kom. Deras storlek står tydligen i proportion till rådande väder- och sjöförhållanden på platsen. Från Kristianopel var det en knapp dagsetapp till Kalmar där vi gick iland och intog vår sedan Hälsingborg efterlängtrade krogmiddag på stadshotellet. Glada i hägen lättade vi från Kalmar sent samma kväll, men det var dåligt med vind så vi kom inte så värst mycket längre än ut ur hamnen den natten.

Nu började seglingen kärva till sig. När vinden återvände framemot morgonkulan hade den vridit över till nordost så det blev kryss upp genom Kalmarsund, som visade sig vara en obehaglig sträcka med sina många grund och sjömärken och med en kort, krabb sjö. Till att börja med gick vi för genuan men i jämnhöjd med Borgholm hade vinden friskat i så pass att det blev dags att för första gången stifta bekantskap med den lilla kryssfocken och att kolla hur rullreven fungerade. Härifrån och upp genom hela Ostkustens skärgård var det slut på slöseglingen. Vi skulle få kryssa både hårt och länge innan vi kom upp till Stockholm. Men det var ju tursamt att det hårda vädret vi fick, kom när vi hunnit inomskärs. På Västkusten hade det säkert varit betydligt värre.

Efter en hård och slitsam dag till sjöss gick vi in till Oskarshamn för natten. Hugo hade matat fiskarna de sista sex timmarna till sjöss och ömsom försäkrat



Marstrand—Stockholm med Pia II.

att han skulle ta tåget hem så fort vi kom i land, ömsom velat hoppa överbord. Det var bara att se till att han var ordentligt fastskotad i sin livlina så att han inte gjorde det sistnämnda. Men efter att ha trampat Oskarshamns varma gatstenar halva nästa dag tycktes minnena av sjösjukan vara bortblåsta och vi lämnade staden per båt alla tre sent på eftermiddagen.

Natten och nästpåföljande dag bjöd på kalassegling. Lätt kryss under natten, uppankring i skärgården innanför Kråkelund i och för frukost, därefter ett enda kryssben nästan ända upp till Arkösund utanför Norrköping, som blev sista riktiga natthamnen före Stockholms skärgård.

Från Arkösund sträckte vi över till Landsort i stället för att gå inre vägen över Oxelösund. Den överfarten skall vi länge minnas som bland det drygaste vi varit med om. Vi hade kryss hela tiden och halvvägs ute till havs lossnade en vantspridare. Björn, som är den mest välgymnastiserade av oss, fick klättra upp i masten och sätta fast den igen. Det underlättade visserligen klättrandet att vi lutade ganska friskt, men samtidigt gick det rejält med sjö, så det var inte hur lätt avklarat som helst. Landsorts fyr, som är ganska hög, siktade vi redan vid tretiden på eftermiddagen. Men klockan hann bli två på natten innan vi var inne i själva hamnen på Landsort, — vinden mojnade efterhand under kvällen. Vi seglade och seglade men tycktes aldrig komma närmare fyren.

Det var första besöket på Landsort för oss tre. Det visade sig vara ett förtjusande litet samhälle. Tyvärr hade vi inte tid att stanna där mer än några timmar för välbehövlig uppröjning i båten efter den gropiga överfarten från Arkösund och för att få något varmt i oss. Det hade hunnit bli midsommarafton och Björn hade brått att hinna upp till sin blivande fru som skulle hämtas på Nåttarö utanför Nynäshamn och segla med oss den sista biten till Stockholm. För min egen del väntade Piggjollelägret på Jungfruholmarna, så det var bara att sätta full fart. Nu återstod bara Stockholms Skärgård och på midsommardagens morgon angjorde vi Stavnäs som sista anhalt på vår långa resa. Mina föräldrar har sommarställe där och de var naturligtvis nyfikna på den nya båten.

Vi kände oss mer än nöjda med de två veckorna vi nu hade bakom oss. Vilken sagolik tur vi hade haft. Vi var ju beredda på åtskilligt mera strapatser; man läser ju om vad folk får vara med om på sina långseglingar. Men på oss sken solen hela resan, inte en droppe regn fick vi. Tänk Er dessutom att kunna gå för spinnacker praktiskt taget hela vägen från Marstrand till Kalmarsund och att det mesta dramatiska som inträffar är en lossad vantspridare eller att stekpannan går överbord! Tänk vilken kalassemester! Det är sådana minnen man lever på när hösten och vintern är som ruggigast.

*Lena*



## KORTA RAPPORTER FRÅN:

*MSF:s Seglardag i Stockholm 31/1 1970*

Seglardagen arrangerades av GSS. Det viktigaste beslutet var att ge dispens för byggandet av två stycken M 30:or i plast.

*SSF:s Seglardag i Malmö 4/4 1970*

Förutom antagandet av GSS motion om en skärgårdstrettia i plast (se separat artikel) så antogs SSF:s nya stadgar som bl. a. innebär att föreningarna på Seglardagarna i fortsättningen skall representeras av sina respektive distriktsförbund. Denna Seglardag var m. a. o. den sista i den gamla stilen.

*St. SF:s årsmöten i Stockholm den 28/1 och 26/11 1970*

Att det blev två årsmöten berodde på ändring av stadgarna för att komma i takt med SSF. Några viktigare beslut var ej att notera.

*Sven Ejdestam*

## 75-ÅRSJUBILEUMSREGATTA

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP avhöll sin 75-ÅRSJUBILEUMSREGATTA den 8—9 augusti vid Jungfruholmarna. Det blev en riktig seglarfest i den gamla goda stilen med många båtar och glada människor.

På fredagskvällen inleddes festligheterna med styrelse- och kommittésupé med damer och dans i klubbhuset. Många vackra ord sades där om segling i allmänhet och Göta SS i synnerhet.

På lördagskvällen fortsatte festligheterna med dans, lotterier, tombola och fyrverkeri, allt enligt gammal tradition.

På lördagen seglades en öppen kappsegling och på söndagen seglades Jubileumskappseglingen. Båda seglingarna gick med start från Jungfruholmarna. Vinden var gynnsam och vädret var strålande vackert. Det var 126 startande båtar och som extra krydda på seglingen fick seglingsnämnden 3 st intressanta protestfall att avgöra.

Pristagarna kunde efter söndagens segling glädjas över dignande prisbord för såväl lördagens som söndagens seglingar.

De bästa seglarna blev:

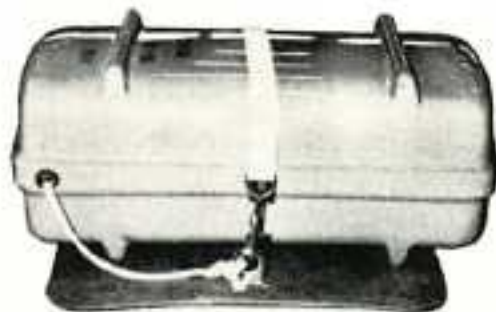
*M 30*

- 8/8 1. E. Ljungström, LSS  
2. R. Kristoffersson, GSS  
3. K. Frimodig, GSS  
9/8 1. L. Söderlund, TUSS  
2. K. Frimodig, GSS  
3. L. Eriksson, SSK

*M 22*

- 8/8 1. L. Olsson, ÅBS  
2. K. Mathson, GSS  
3. L. Brink, ÅSS  
9/8 1. K. Mathson, GSS  
2. L. Olsson, ÅBS  
3. L. Ek, GSS

# 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-  
räddningsflottor.

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

SÄLIES GENOM:

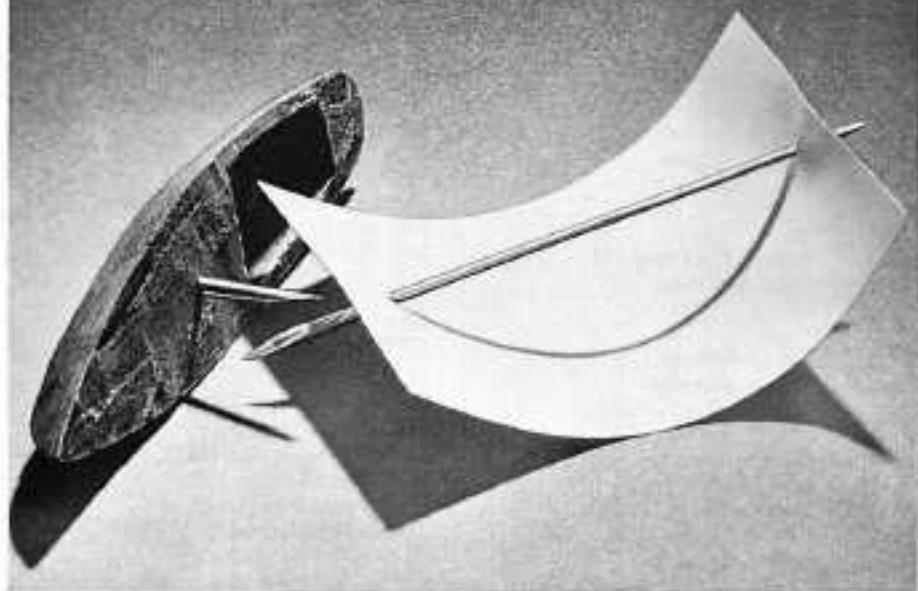
**Ekens** 

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

...bara så här får seglingen vara en lek



Sjön är inte att leka med. Att segla på riktigt kräver omdöme, kunnighet — och rejäla don. Har Ni riggat med Garphyttans 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



**VID TRANSPORTER**

**Anlita våra truckar och lastbilar**

**TRUCK SERVICE**

Tel. växel 08/2311 10



# ommen ya uset IN

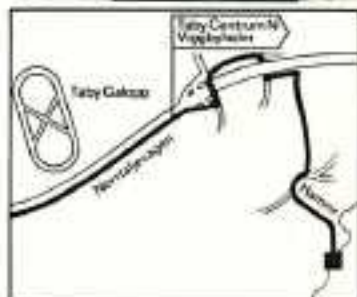
ingshall för alla ALBIN  
motorbåtarna ALBIN 21  
5, havskryssarna VEGA,  
och ALBIN-Viggen.

med stort sortiment båt-  
trustad serviceverkstad,  
g med modern sjösätt-

vägen förbi Täby Galopp  
Viggybyholm (se skissen).

åthuset  
**LBIN**

3, 183 63 Täby  
1 95





# Hon

Det sjöfolk har alltid sagt hon om sin båt. Inte utan anledning. Alla  
äro tycker väl att det är något personligt över båten.  
Behandlar ju inte en båt hur som helst. Det är nogga med tillbehör  
underhåll. Vi har tänkt på det, för båtar måste ju också ha sina  
alla färger, fernissor och verktyg. Därför har vi Skagerak i  
serien. En komplett båtvardsserie från Alcro.  
Kommen in och hämta Skagerak Båtvardsguide.  
Skagerak till nettopris hos:

Alfort & Cronholm  
Sjmsgatan 5 Stockholm  
18801

AB Asta Färghandel  
Sjöbjörnsvägen 1 Gröndal  
Tel 198989

**ALCRO**  
AB ALFORT & CRONHOLM







# Medlemsansökan till Göta Segel Sällskap

---

Namn .....

Gatuadress .....

Postadress med postnr .....

Yrke/Titel ..... Tel. ....

Födelseår ..... -månad ..... -dag ..... -nr .....

Har tidigare varit medlem i/Är tidigare medlem i .....  
..... båtklubb/sällskap

**Underskrift** (som även innebär intyg om att vederbörande ej häftar 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 vl

Bredd

Djupgående

Vikt ton

Max. fart

Segelyta m<sup>2</sup>

Segelnr  
S-

Mättningsregel

Mätningstal

tens totala värde

Motor: Fabrikat

Typ

Effekt hk

Inombords

Utombords

Inudrev

Drivmedel:

Bensin

Fotogen

Diesel

## Ordinarie hamn och varv

---

Sällskapets hamn

Annan hamn

Sällskapets varv

Annat varv

## Övriga uppgifter

---

Kurser:  Innehar förarintyg/annan nautisk kompetens

Ja

Nej

Försäkring: Är båten fullständigt försäkrad

Ja

Nej

Försäkringsbelopp: ..... Bolag: .....

PR radio Kanal: ..... Anropssignal: .....

Besiktigad i GSS av: .....

## Anmälan för upptagning på GSS-varv hösten 1971

Namn: \_\_\_\_\_

Adress: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Tel.: \_\_\_\_\_

Båt: \_\_\_\_\_  segelbåt \_\_\_\_\_  motorbåt \_\_\_\_\_

Typ: \_\_\_\_\_ Varv: Långholmen  
Gröndal

Längd: \_\_\_\_\_ Bredd: \_\_\_\_\_

Datum / 1971 \_\_\_\_\_ 88 \_\_\_\_\_

Namnteckning: \_\_\_\_\_

**OBS! Anmälan skall vara GSS tillhanda senast 15 september 1971.** \_\_\_\_\_

## Anmälan för hamnplats i GSS våren 1972

Namn: \_\_\_\_\_

Adress: \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ Tel.: \_\_\_\_\_

Båt: \_\_\_\_\_  segelbåt \_\_\_\_\_  motorbåt \_\_\_\_\_

Typ: \_\_\_\_\_ Hamn: Långholmen  
Gröndal

Längd: \_\_\_\_\_ Bredd: \_\_\_\_\_

Datum / 1972 \_\_\_\_\_

Namnteckning: \_\_\_\_\_

**OBS! Anmälan skall vara GSS tillhanda senast 1 april 1972.**

Porto

**GÖTA SEGEL SÄLLSKAP**

**BOX 9022**

**102 71 STOCKHOLM**

Porto

**GÖTA SEGEL SÄLLSKAP**

**BOX 9022**

**102 71 STOCKHOLM 9**

# Sänd in denna anmälan vid byte av båt

Namn \_\_\_\_\_

Gatuadress \_\_\_\_\_

Postadress med postnr \_\_\_\_\_

Tel. \_\_\_\_\_

batens namn \_\_\_\_\_

Nr \_\_\_\_\_

## Uppgift om ny båt och motor

Motor/segel-båt \_\_\_\_\_

Båttyp \_\_\_\_\_

Byggår \_\_\_\_\_

Båtens namn \_\_\_\_\_

Material \_\_\_\_\_

Längd öa \_\_\_\_\_

Längd vl \_\_\_\_\_

Bredd \_\_\_\_\_

Djupgående \_\_\_\_\_

Vikt ton \_\_\_\_\_

Max. fart \_\_\_\_\_

Segelyta m<sup>2</sup> \_\_\_\_\_

Segelnr  
S- \_\_\_\_\_

Mättningsregel \_\_\_\_\_

Mätningstal \_\_\_\_\_

Båtens totala värde \_\_\_\_\_

Motor: Fabrikat \_\_\_\_\_

Typ \_\_\_\_\_

Effekt hk \_\_\_\_\_

Inomb. \_\_\_\_\_

Utomb. \_\_\_\_\_

Inudrev \_\_\_\_\_

Drivmedel:  Bensin \_\_\_\_\_

Fotogen \_\_\_\_\_

Diesel \_\_\_\_\_

Är båten fullständigt försäkrad?  Ja  Nej Bolag \_\_\_\_\_

Försäkringsbelopp: \_\_\_\_\_

Besiktigad i GSS av \_\_\_\_\_

Datum / 19 \_\_\_\_\_

Namnteckning: \_\_\_\_\_

Porto

**GÖTA SÆGEL SÄLLSKAP**

**BOX 9022**

**10271 STOCKHOLM**

## Sänd in denna anmälan vid adressändring

Namn: \_\_\_\_\_

Adress: \_\_\_\_\_

Tel.: \_\_\_\_\_

Ny adress: \_\_\_\_\_

Ny tel.: \_\_\_\_\_

Datum / 19 \_\_\_\_\_

Styrelsen samt hamn- och varvscheferna uppmanar härmed samtliga båtägare att inte slarva med att fylla i föregående kort. Observera att det är böter, f. n. 10: — kronor, på att inte skicka in anmälan om hamn- och varvsplats i tid och att kompletta uppgifter över klubbens samtliga båtar krävs för nuvarande båtorganisationsförsäkring. Detta gäller även de som är försäkrade på annat håll.

Kontrollera alltså att uppgifterna över era båtar är så fullständiga som möjligt. Som båtregistret nu ser ut så fattas det rätt mycket på sina håll!

T.f. årsbokskommittén ber slutligen att få tacka för influent alster och ser fram mot en riklig bidragsskörd till nästa årsbok.



Porto

**GÖTA SEGEL SÄLLSKAP**

**102 71 STOCKHOLM 9**

**BOX 9022**

**EGEN VERKSTAD · HÖGSTA KVALITE**

**Moderna förlovningsringar**

**Armband · Berlocker**

**Ringar · Halsband · Collier**

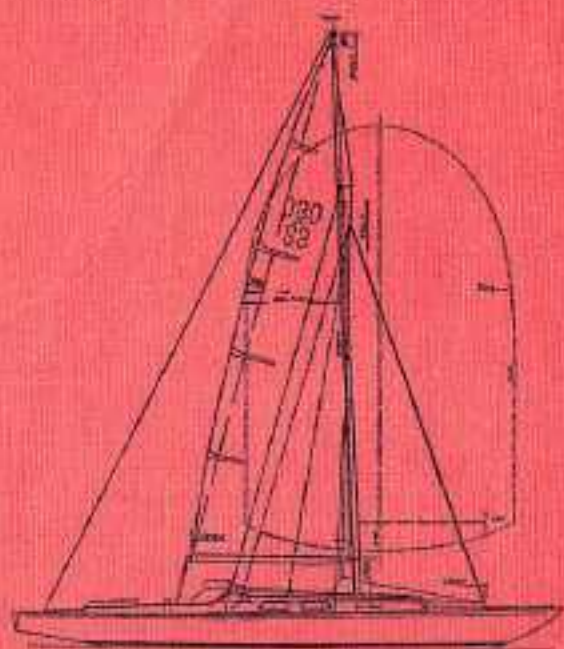
**Omarbeten, beställningar  
och reparationer**

**Förstklassiga arbeten  
i guld och silver**

**Levererade jubileumsårets  
märken och medaljer**

**J U V E L E R A R E J . S M I D T**

**TIMMERMANSGATAN 35 · STOCKHOLM · TELEFON 40 62 79**



SÄLLSKAPET



FRAMTIDEN

BÅTEN