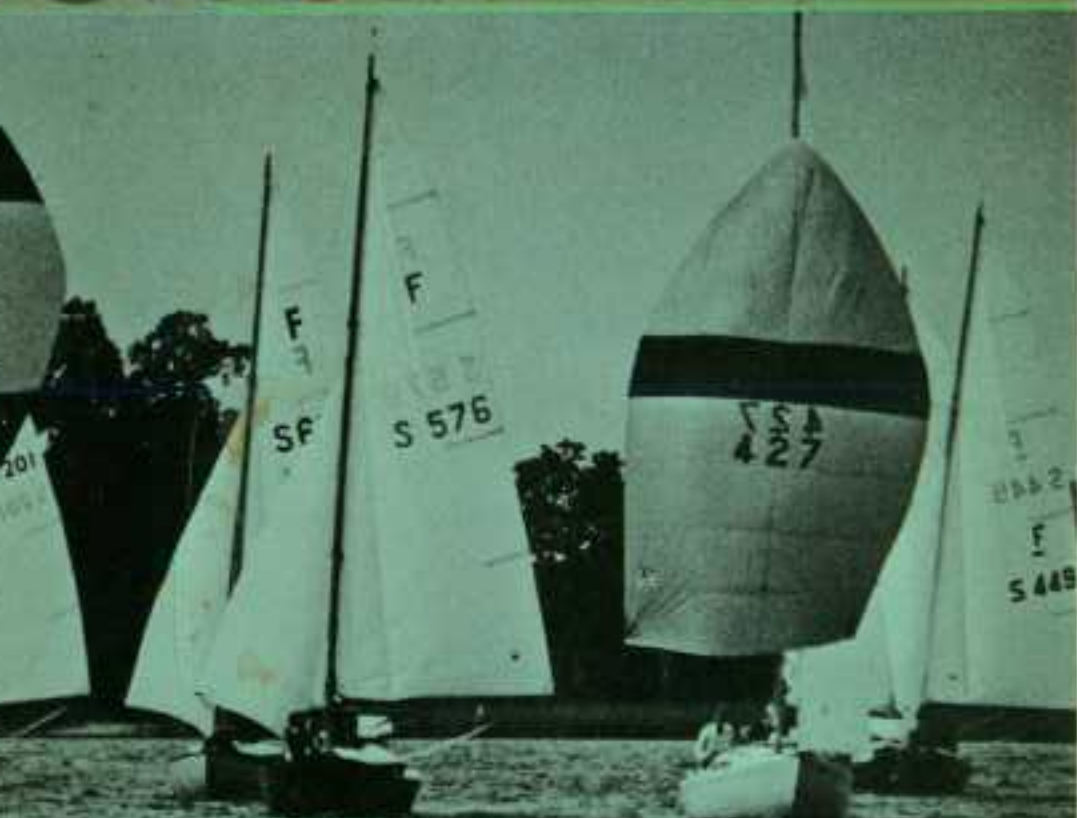


ORGAN FÖR DET AKTIVA SÄLLSKAPET

Götarna



GÖTA

SEGEL SÄLLSKAP ÅR 1972



wallas marin

ny båtvärmare

gjord av båtfolk
för båtfolk



- fotogendriven, — 0,2 l/timme
- 1500 kcal/h
- strömsnål, 8 W
- tystgående
- steglös temperaturreglering ger jämn kabintemperatur
- stormsäker med balanserat rökgasutlopp,
- tål 45° krängning

wallas marin

wallas-marin ab

Dalgången 5 — 16151 Bromma
Tel. 08/87 50 70

Årsbok 1972

Göta Segel Sällskap

INSIDORNA

Sid.

- 3 Inför 1972
- 4 Verksamhetsberättelse
- 10 Ekonomisk översikt
- 15 Ålands Vinter Race
- 20 »De e de snabbaste som e beste»
- 22 Föreningsliv är det värt besväret?
- 27 »Fruentimmerssegling — sa' killarna i tvällkoppen»
- 30 Flaggreglemente
- 31 F 390 kommer igen?
- 35 Götas aktiva seglare inträder i plaståldern?
- 39 Hur Gunnika kom till
- 44 Ett utskärsbesök
- 45 Från Segelbåt till motorbåt
- 49 Konsten att lyckas med fernissning utan att anstränga sig
- 51 Tekniskt nytt
- 52 Död åt instamaticen
- 55 Mälarregattan 12/6 1971
- 58 Några idéer
- 64 Från sydkinesiska sjöns kust
- 71 Loggbok
- 73 Årsboksredaktören
- 74 GSS's Minneslista 1972
- 75 GSS's öppna kappsegling för klassbåtar den 7/8 och Kräftkötret den 8/8 1971
- 78 Seglingsprogram 1972
- 81 Våra ungdomar
- 82 Positivt redaktionen
- 84 Båtregister
- 89 Nekrolog
- 91 Medlemsregister
- 103 Pressklipp

VÅRA ANNONSÖRER OCH MEDARBETARE:

På följande sidor redovisas kända etablerade firmor med mångårig erfarenhet i allt som rör båtägaren. Det är vår förhoppning att annonsförteckningen skall vara till hjälp och vägledning
Inom varje firma står alltid fackmannen till Eder tjänst.

Sid.

- | | | | |
|-----|--|----|---|
| 53 | Andersson Arvid Järnaffär AB | 47 | HP's Café |
| 48 | Asta Färghandel Gröndal | 34 | Jakobsson Rolf F:ra Båbyggare |
| 83 | Alcro Färger | 88 | Jacobsson Segelmakeri |
| 104 | Albinbåtar Täby | 44 | Kanon Segel |
| 56 | Benn's Båttutrustning | 14 | Lindwall Hasse Urhandel |
| 50 | Bergsunds Färghandel | 26 | Nordisk Gummibåt AB
Ekens Marin |
| 74 | Bildkontakten AB Foto | 95 | Prisma Färg fotolaboratorium |
| 99 | Båttillbehör | 62 | Roos & Grape Dykeri |
| 33 | Carlqvist Segelmakare | 31 | Seagull utombordsmotorer
Quist & Larson AB |
| 51 | Dickson & Strömberg AB Färg | 86 | Skarvens Segelmakeri Karlstad |
| 45 | Danielson Forsberg & Co
Båtsläckare | 97 | Smidt Juvelerare |
| 38 | Erlandson Jan Byggplast | 58 | Thimander Bengt Marinrostfritt |
| 92 | Fritidsspecialisten AB | 19 | Truckservice |
| 54 | Fisksätra Varv AB | 21 | Wessel & Stackelberg AB
Båttutrustning |
| 63 | Gordon Gunnar Skeppshandel | 29 | Örtengren Segel |
| 72 | Groll AB Kläder | | |
| 102 | Göta SS | | |
| 70 | HANSA SJÖ | | |

Omslag sid. 2

Wallas-Marin AB Båtvärmare

Redaktionen Bernt Lysell och Gunnar Olsson.
Medarbetare Arne Barthelsson.
Gunnar Pilbring trycker.



INFÖR 1972

Även om blicken alltid skall vara framåt, är det nyttigt att emellanåt kasta en blick i backspeglarna. Vad har då hänt de senaste 5—6 åren.

En uppräknin g utan rangordning kan se ut så här:

Elektricitet, till Jungfruholmarna, telefonautomat samt reparation av kajerna på Jungfruholmarna. Nya juniorjollar. Kansli lok al och provisorisk uthamn (Åva). Nya stadgar som bl. a. bäddat för en synnerligen aktiv ungdomssektion. Ny bojeka och några nya pontoner. Vi har firat 75-årsjubileum med fest, medaljer och seglingar. Vi har också fått en hedersordförande samt två nya hedersledamöter. Mycket stor PR har vi erhållit genom O 30-iden och övrig aktivitet vi visat hos SSF, St. SF, MSF, Ungdomsråd m. fl. Denna PR har underlättat för oss att få anslag. Ja, ekonomin har blivit acceptabel och jag tror det blivit lättare att få funktionärer, kanske våra nya traditioner inverkar på det sistnämnda. Kappseglingssintresse har åter ökat, beroende på kurser, träningsseglingar och bidrag till startavgifter. Detta är vad jag kan komma på nu, säkert har jag glömt något. För närvarande är en ny »matrikel» på gång. Det är ett stort arbete som jag hoppas alla hjälper till med genom att sända in begärda uppgifter.

Vad kan finnas kvar att göra, förutom underhåll och förbättrande av status beträffande aktivitet och ekonomi? Ja, vi behöver inte gå längre än till stadgarnas första rader för att få en idé om, att vi åter bör göra något, som underlättar amatörbyggnad av mellanstora båtar. Plasten har givit nya perspektiv, det kan flera GSS-medlemmar visa. Alltså, vi behöver en stor varmlokal.

En annan fråga är fast uthamn. Finns det verkligen inte någon GSS-medlem som har ett tips? Lösningen måste komma denna väg, annars blir det för dyrt.

Vi har ju i flera år väddat i denna sak. Skärpning!

Varv- och hamnfrågan är idag lika som för 10—15 år sedan. Det är inte bra och vi ligger dåligt till, den dag våra kontrakt blir uppsagda, även om jag tror att det dröjer. Hamnarna torde vi få behålla men uppläggningsplatserna skall bort.

Ungefär när som helst kan vi, om vi vill, erhålla plats på ett gärde vid Sättra. Skall vi acceptera detta eller skall vi försöka få något bättre t. ex. Vinterviken?

Ja, som vi kan konstatera, visst finns det uppgifter kvar och så kan det ju komma fram nya intressanta projekt och idéer.

Alltså spottar vi i nävarna för nya tag!

Sven Ejdestam



VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 1971

Styrelsen för Göta Segel Sällskap får härmed avlämna följande verksamhetsberättelse för år 1971.

Sällskapet hade vid årets slut 456 medlemmar, varav 60 damer. Antalet båtar var vid årets slut 243, av dessa 170 segelbåtar, 10 kanoter, 16 jollar samt 47 motorbåtar.

Styrelsen har bestått av följande personer:

ordförande Sven Ejdestam, vice ordförande Leif Wiegurd, sekreterare Rune Kristoffersson, kassör Dieter Bergan, ungdomsledare Per-Johan Ytterman, suppleant Sven-Erik Friberg.

Under året har tre allmänna möten och tio styrelsemöten hållits.

För intresserade anordnades en kappseglingskurs, vilken kompletterades med några träningsseglingar.

Göta 30:an eller 0-30:an som den nu heter har äntligen gått i produktion.

Tillverkare är Fisksätra Varv och några båtar kommer att iordningställas till instundande seglingsäsong.

Den 12 februari hölls årsmötet och årsfest i Hägerstensåsens Medborgarhus.

Den 12—13 juni gick Mälarraggatan av stapeln med GSS som modarrangör.

Kräftkoret hölls den 7—8 augusti. Traditionsenligt hade också styrelse och kommittéledamöter med damer en supé med dans fredagskvällen före seglingarna.

Den 25—26 september arrangerades också traditionsenligt Korv- och Paketkötet. Vi har under året representerat Sällskapet vid Stockholms Seglarförbunds och Mälarens Seglarförbunds möten, varvid inget anmärkningsvärt är att rapportera. Vidare har GSS aktivt medverkat till bildandet av M-båts- och Skärgårds-kryssareförbunden.

Våra Piggjollar har sålts och i stället har 5 st Flipperjollar inköpts. GSS-seglarna har varit flitigt »i elden» och hållit sig väl framme i prislistorna.

För att ytterligare stärka kappseglingsintresset avsattes medel till kappseglingskommitténs förfogande att användas till utbetalningar av startavgifter eller delar därav.

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

Varvskommittén Långholmen

Året 1971 har för GSS varv på Långholmen inte inneburit några större förändringar sedan tidigare år.

En behövlig justering av slipspelets bromsanordning har gjorts, vilket vi hoppas skall innebära en lugnare nedsläppning av båtarna vid sjösättning.

Varvets beläggning uppläggningsperioden 1971—72 har varit 78 segelbåtar, 7 motorbåtar samt 5 segelkanoter.

Som vi alla vet, är utrymmet på Långholmsvarvet för det antal båtar som nu har sin varvsplats där i knappaste laget. Detta innebär naturligtvis att varvskommittén måste anstränga sig extra noga vid uppdragning och avställning av båtarna så att samtliga båtägare blir så nöjda som möjligt med sina tilldelade platser.

Vi förutsätter naturligtvis att övriga medlemmar har förståelse för dessa problem och har överseende med eventuella placeringsfel som kan uppkomma vid uppdragningarna.

Till kommande uppläggning hösten -72 kommer det sannolikt närmare 10 st nya båtar som skall fördelas på Långholms- och Gröndalsvarven. En viss normal avgång förekommer ju varje år, men trots detta får vi nog se framemot fortsatt trångboddhet och med nära kontakt med våra närmaste grannar.

Varvschefen Gröndal

En sektion av taket på varvsbyggnaden har reparerats och lyfts 35 cm. Material för ändamålet anskaffades av medlemmar och kommer således inte att belasta Sällskapet.

Rälsen till slipanordningen och speciellt då undervattensdelen har länge varit i mycket dåligt skick. Grodmän kunde vid en kontroll konstatera att rälsen »hängde i luften». Bristerna avhjälpes i görligaste mån, varvid syllarna förstärktes med plåtar.

Vidare har »slipmotorn» reparerats och är åtminstone nu i funktionsdugligt skick. En del smärre reparationer har också utförts på såväl hamnskjul som bryggor. Eftersom varvets framtid är så ovisst har vi inte ansett det vara försvarligt att använda Sällskapets medel för en mera genomgripande upprustning.

Det är som var och en borde förstå avsevärt mycket svårare att placera båtar i ett skjul än inom ett varvsområde, speciellt som takhöjden i Gröndalsanläggningen varierar i stor utsträckning. Det skulle vara trevligt om en del medlemmar i fortsättningen visar större förståelse för problemen. Eftersom båtarnas storlek och antal skiftar är det nästan helt ogörligt att begära att få samma plats år efter år.

Ungdomsledaren

Årsmötet beslöt att förstärka ungdomssektionen genom medlemsrekrytering i de lägre åldrarna. Man vände sig till ungdom upp till 15 år och kunde vid årsskiftet redovisa 85 st medlemmar. Årsavgiften fastställdes till 3 kr per år.

Årets två seglarläger samlade totalt 40 st pojkar och flickor i åldern 10—14 år.

Lägren hölls under gynnsamma väderleksförhållanden och bjöd på mycket god segling med våra 6 egna Piggjollar samt 4 st upplånade Mirrorjollar och 1 st Minijolle.

Under hösten har ungdomssektionen samlats till en filmafton. På lördagsförmiddagarna har vi under december månad startat styrketräningen inför sommaren -72 med simning i Högdalens moderna simhall.

Våra Piggjollar har under hösten sålts för att ersättas av 5 st nya jollar typ »Flipper». Ungdomssektionen vill tacka alla Er som under de gångna Piggjolleåren sett till att båtarna varje sommar varit putsade och trimmade att mottaga sina besättningar. De nya »Flipprarna» hoppas vi mycket av, bl. a. att de skall kunna representera Göta Segel Sällskap på kappseglingsbanor runt om.

Bidragssökander hos olika myndigheter gav så småningom resultat. Från Idrottsstyrelsen har ställts medel till förfogande så att vi har kunnat påbörja utbyggnaden av värmelokalen nere på »Malten».

Ungdomssektionen vill slutligen tacka samtliga som hjälpt oss under det gångna verksamhetsåret.

Hamnbefen Långholmen

I hamnen Långholmen fick vi lagom till sjösättningen vår korta träponton utbytt till en lika lång i betong. Den gamla var tämligen uttjänt samt hade viss benägenhet att s. a. s. »gå till dykeriet» när det var som minst lämpligt.

Vidare har inköpts ett spel till mastkranen, av snäckskruvstyp, konstruerat så att då man släpper veven när spelet är belastat hänger masten kvar i luften.

Tanken har varit att man nu skall kunna masta med hjälp av endast en man i linan, eller t. ex. sin fru och då med större säkerhet. Då den gamla anordningen med tamp och block fortfarande kommer att finnas kvar åt dem som har tillgång till starka medhjälpare finns alltså full valfrihet. Tyvärr har det visat sig att man får veva tämligen länge vid mastningen beroende på konstruktionen. Detta skall vi försöka avhjälpas genom ändring av vevens radie med någon form av snabbjustering så att vevradien kan anpassas till erforderlig kraft.

Även under den gångna säsongen har hamnen varit fullbelagd och nu väntas ett tillskott med 6 st Safirer byggda av GSS medlemmar, varför det hånke blir nödvändigt med mindre omflyttningar.

I övrigt planeras inga större arbeten, utan endast underhåll av befintliga anläggningar med tanke på vår ovissa framtid på Långholmen.

Intendenten Jungfruholmarna

På Jungfruholmarna har förutom vanlig skötsel en del andra arbeten utförts. En badponton har tillverkats och utlagts på västra udden.

I klubbhuset har installerats en rostfri diskbänk med skåp och avlopp.

Två eldsläckare har uppsatts i klubbhuset. En kolsyresläckare vid brand i elektrisk installation eller gasol, samt en vattensläckare. Släckarna har sin plats i entrén.

Du som läser detta kan gärna lägga detta på minnet. Om . . .

Småborden har fått ny dukklädsel i hygienisk vit plast. En dammsugare har inköpts.

Ekparketten har fått en lätt avslipning samt en omgång plastlack. Den synliga delen av grundsockeln på utsidan har putsats med cement.

En ny ankarstock har gjorts till stora ankar. Ett tak har snickrats till vedtraven vid bastun. Vid sopstationen har snickrats ett upplag för tomglas och flaskor.

Sellbergs lär ha gått till sjöss, så vi får väl beställa en mindre prämb när det blir fullt.

Efter mötesbeslut har piggjollarna sålts efter 12 säsongers trogen tjänst.

Av de 6 båtar som Wille, Svante, Tobbe m. fl. snickrade ihop vintern 1959—60 har en byggts om efter fel på plywood. En båt har havererat men ersatts.

De nya juniorbåtarna som är av typ Flipper och skall bli 5 till antalet,

är 2-mansbåtar, vilket innebär att flera kan segla samtidigt på Pigg — förlåt Flipperlägren. Båtarna kan även seglas utan fock — av pojke eller flicka.

De gamla landstigningsbåtarna, kustens hemliga vapen, har gjort sitt åt försvaret, men mest åt Göta SS som haft dem ett 20-tal år. Nu vågar vi snart inte släppa

ut folk i dem längre, utan vi skall skrota en i år och en nästa. Svårare att

ro kan väl ingen båt vara men det fina med dem är väl lastdrygheten.

Hur många båtlastar virke, sten, sand, cement, takplattor och arbetsfolk har inte fraktats i dem under åren? Vi tycker så mycket om »Darling» och »Liebling»

att vi skulle vilja att åtminstone en av dem skulle stå som form för en ny båt av plast. Faktum är att vi behöver just en sån här lastbåt men var köper man en

sådan. Varför inte plasta upp en sådan på arbetsplock?

Ett antal böcker har donerats till Sällskapet. Vi kommer därför att köpa en bokhylla att uppställas i klubbhuset. Om Du själv har någon bok om segling som

Du skulle vilja skänka Sällskapet, skriv då på pärmens insida: donerad till Göta SS år . . . , samt Dist namn under. Samtidigt vill vi påminna dem som kan ha

lånat ner någon bok i båten att återställa dem.

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

Sockholm den 10 februari 1972.

*Sven Ejdestam
Dieter Bergau*

*Leif Wiegard
Sven Erik Friberg*

*Rune Kristofferson
Per Johan Ytterman*

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: Inger Hallberg, Våruddsringen 62, 127 41 Skärholmen.
Tel. 710 85 95.

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.

Hammchef:

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

Tillsyningsman för Jungfruholmarna:

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

Jungfruholmskommitté:

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, Rune Kristoffersson, Per Lanz, Erik Thor.

Festkommitté:

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

Arne Sandberg, Irene Andersson, Agneta Vidström.

Valberedningskommitté:

Curt Wikström, sammankallande, Hågerstensbrinken 32, 155 26 Hågersten.

Tel. 97 74 12.

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

Varvskommitté Långholmen:

Arne Hallberg, varvschef, Vårudsringen 62, 127 90 Skärholmen. Tel. 710 85 95.

Sverker Bergman, Jan Olofsson, Kent Frimodig.

Varvskommitté 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.

Henry Lundqvist, Peter Kingdon, Kenneth Fredlund.

Uppväktningsgrupp:

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

Tore Stark, Gunnar Andersson.

Årsboksredaktion:

Arne Barthelson, sammankallande, Hemvärnsvägen 2, 141 42 Huddinge 2

Tel. 774 23 73.

Gunnar Olsson, Bernt Lysell.

Revisorer:

Kaj Widström, Seörtloppsvägen 27, 126 61 Hågersten. 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:

Sture Ahlbin, Gröna Stugans väg 31, 127 34 Skärholmen. Tel. 46 28 86.

Kostnader

INGÅENDE BALANS KONTO 1/1 1971

Tillgångar:

Kassa	1.749: 42
Bank, sparkonto	14.237: 45
Bank, sparkasseräkning	63: 68
Bank, kapitalsamlingsräkning	145: 30
Postgiro	664: 96
A 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

VINST OCH FÖRLUST KONTO 31/12 1971

Utgifter:

Jungfruholmarna omkostnad.	3.959: 41
Hamnomk. Långholmen	3.306: 42
Hamnomk. Gröndal	1.913: 35
Varvsomk. Långholmen	1.283: 15
Varvsomk. Gröndal	4.240: 02
Arkivomkostnader	1.275: 98
Kappseglingar	3.167: 08
Målarregattan	1.059: 63
GSS-nytt och årsboken	7.816: 05
Utgiftsräntor	100: —
Skatt	1.200: —
Arvoden	1.314: —
Sammanträden	972: 19
Fester	1.515: 56
Porto	2.323: 35
El.-avgift Långholmen	1.361: 62
El.-avgift Gröndal	1.365: 55
El.-avgift Jungfruholmarna..	241: 77
Tel.-avgift Långholmen	344: 20
Tel.-avgift Gröndal	333: 20
Tel.-avgift Jungfruholmarna.	82: —
Försäkringar	1.477: 30
Uppvaktningar	1.217: 75
Standartar	4.318: 39
Avgifter till förbund	1.156: 70
Ungdomssektionen	910: 86
Piggjolleläger	540: 48
Ovriga kostnader	3.289: 28

52.085: 29

Avsättes till invest.fonden ..	6.000: —
Overskott	110: 29

Kronor 58.195: 58

Inkomster:

Årsavgifter	13.042: —
Straffavgifter.	500: 60
Arbetsplikt	650: —
Skåp- och bodavgifter	975: —
Varvsavgifter	33.520: 50
Inregistreringsavgifter	3.340: —
Gåvor	3.212: 24
Räntor	1.383: 62
Båtlotteriet	6: —
Piggjollar	780: 62
E. Janssons konto	785: —

Kronor 58.195: 58

UTGÅENDE BALANS KONTO 31/12 1971

Tillgångar:

Kassa	3.545:48
Bank, sparkonto	16.510:31
Bank, sparkasseräkning	63:68
Bank, kapital-samlingsräkning	145:30
Postgiro	3.246:21
Div. personer (Målarregattan)	427:23
Jung/ruholmarna	1:—
Långholmsvarvet	1:—
Gröndalsvarvet	1:—
Inventarier	1:—

Kronor 23.942:21

Skulder:

Ej utnyttjade anslag	450:—
Investeringsfond	18.453:44
Dansbanetond	1.825:—
Kapital	3.213:77

Kronor 23.942:21

Göta
Dags

Vad är det för snack
 smacker

frågar den tysta opinionen

AVGIFTSBESTÄMMELSER 1972

Inträdesavgifter:

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

Avgifter per år:

Medlemsavgift:

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

Båtagift:

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 kom:

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

Jungfruholmarna:

Hyra för husen:

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 arbetsledaren nytt datum erhållas för utförande av arbete.

Arbete med varvstädning och takskottning räknas 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 är denne fyller 19 år.

Värnplikten:

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:—
Bordstandert 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.

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



Junghans

Switza

Zenith

Fleurier

Citizen

Roamer

Reparationer

hans lindvall

S:t Eriksplan 17

urhandel

Tel: 30 22 75



ÅLAND VINTER RACE 1972

Göta Segel Sällskaps »styre» hittade på: Vi skall ha ett vinterkör till Åland! Den 5 februari till Mariehamn. Ett jättekul påhitt! Inte mindre än 135 Götare med ett lag från Nyköping SS hade löst biljetten. Samling på kaj. Vi trampade snömodd. Kön var lång och de var fler än vi. M/s Prinsessan's fallrep hägrade framför oss och det sög i kistan. En del var mätta hemifrån. Så småningom, väl ombord, fick vi äntligen tillfälle använda »pensionatsarmarna» vid tvåvånings-smörgåsbordet. Aptiten steg i kön. Man lassade på som vanligt i mesta laget och en del personer försvann stundtals helt bakom sina fat. Någon halkade på en gurka. Somliga trodde ålen var bäst eftersom den brukar vara dyr. Fartygets eleganta hovmästare log, putsade fat och borstade bord och kommenderade in mer käk. »Sicken sik» och »vicken bit». Personalen skrämdes plötsligt av ryande Götare som skulle klara strupen för första supen. Så efter all maten motion till dang dangorkester, to the bitter end.

Bortsett från nattsömnen som spolierades, som väntat, för oss som hade våra »bostäder» nere i slummen på D-däck, p. g. a. mer rutinerade klubbblösa »koskenkorvasmörgårdsbordskoskenkorvaelefantölkoskenkorvahickcognac-whiskyförbrukare» blev detta kör ett verkligt roligt minne för framtiden inte minst p. g. a. ett tursamt väder och vår f. n. meste storljugare och hans berättelsen från de sju haven och bland alla glada skratt. Det finns mer att berätta om detta. Bilder får skildra mer än tusen ord.

Vi tycker att styrelsen skall ordna ett Ålandskör nästa vinter också.

Vi tackar för denna gång och på förhand för nästa me!

Bosse









VID TRANSPORTER

Anlita våra truckar och lastbilar

TRUCK SERVICE

Tel. växel 08/231110



”de e snæbeste som æ best”

Jan Georgii, segelvan föreläsare, citerade Paul Elfström den danske storsegelaren och segellaboratorn. Och uttrycket kom igen då och då på tisdagskvällen den 22 februari.

Det blev inledning till en komprimerad översikt i segel- och båttrimning och även lite regeltolkning. 40-talet kappseglingsintresserade fann problematiken mycket intressant. En kurs som varar två kvällar till på Borgargatan 9. Arrangerad av Gösta SS med M-båtförbundet och det nybildade Sv. Skärgårdskryssarförbundet med särskilt inbjudna medlemmar.

Arne B-son

resfeber...

Kommer ni ihåg Lennart Berglund med Indran KR 883 som tillsammans med Anders Ansar, SSK och Åke Ländberg stack runt England och upp till Island? Det var en provtur.

Redaktionen har klämt Lennart på pulsen och fått nys om en ny resa. Ner mot Afrika och över till Västindien om hälsa och tur tillåter.

Koll med berörda institut hemma och ute för väder och vind råder.

Nu med gula febern inympad i kroppen smäler Lennart. En ny besättningsman (även denna gång) påmönstras från SSK. Han heter Leif Asplund.

Avgång från klubben 1 juni hoppas de. Ja »a have a nice tripp».

Varför tror Du

Swanbåtar	Trisskryssaren	Stortriss
Carter	IF-båten	606
Scampi	RJ-85	Örnjollen
Joker	Rock 20	Optimist
Compis	Viggen	Tornado
Shipman 28	O 22	Unicorn
Havsfidra	Fidra	Dacapo 20
LB 26	Scalaren	m.fl.

**valde utrustning helt eller
delvis från oss?**

Wessel & Stackelberg AB

BRANTINGSGATAN 37 • STOCKHOLM • TEL 08/62 86 16/63 24 30

Specialföretaget för däckbeslag • mäter • bommar • segel och rigg samt säkerhetsutrustning för segelbåtar.



FÖRENINGSLIV ÄR DET VÄRT BESVÄRET?

Nu inne på det nya året. Över hundra Götafigurer stack till sjöss i samma båt, så här mitt i vintern. Stort intresse och många nya ansikten. Lite daven efter mat och dricka samt rörligt nattliv ombord. Flanerar jag på den möbelagda Esplanaden tillbaka. Någoting att dricka, en bit ur en känd vejrång sjungen av Per Myrberg, någoting att dricka, med lite morgonbas. Med matkassar i händerna och vädrade lungor travar vi på. Återkommen till hamnen som låg helt belyst i strålände vintersol. Jag betraktar måsarna som seglar över sopbilarna vid Prinsessan, båten vi seglade med. Startklara, med vakande ögon på rester från härjningar på smörgäsbord, kvällen förinnan. Dom samlas då det dukas för gott och skoj. Nu när jag kliver under bättäckningen och ombuldar den kära, tänker jag på förra sommarens segelsamling i vikarna kring Herresta, Ridön och ute vid Lisslö. Segel satta, båtar förda av Götafolk. Vi ser in i framtiden, hoppfullt. Det kommer att bli trivsamma minnen. Bedrövlige kommer att blekna som läkta sår. Vi träffar nya människor. Nu inne på det nya året har tiden kommit igång. I morgon på torsdag skall vi samlas på årsmöte. Besluta, tycka, diskutera, mena och vilja en massa lämpliga åtgärder, som vi skall finna förnuft till, gemensamt.

Minnena kommer liksom i klump. Ibland sköljer man ner dom. De graderas med humöret och värderas med tiden och med vem du språkar. Även problem, som kan gälla dej eller mej, skingras för stunden. Vi håller oss med ritualer vi småborgerliga båtägare. Våra vanor är ju som bekant så olika gu'-bevars. En del är utåtriktade i all välmening, men bortsett från »att gå och slå en sju» eller »lägga en kabel», så förkunnas vällusten med personliga inlägg som signaler från mässinghorn diverse glasklirr, flagghissning eller strupljud. Vid närmare angöring handräckning med munväder.

Men en sak har vi gemensamt, att komma ut från stan, komma loss ett uttryck i smaken, bli betagen. En plats som vi hört talas om, som vi känner till, som passar den här vinden och få knyta fast fartyget och glömma vardagen. Skogsbrynet i Herrestaviken och pingsten på Ridön att summera till försommarens trevligare vintervärmare. Så ut till Lisslö i saltvattenriket. Finna känsla för traditioner, öppna kontakter för nya vänner även från »andra sidan» för familjen som kom, med den gröna båten, från Långholmen. På samtliga ställen var Elden allemans tanke. Från fågelperspektiv ett myraktigt klättrande och insamlade av brännbar natura. En och annan vinterblekt tetrapak rycktes med i den, troligen återkommande, allmänna ambitionen. Öarnas befolkning, flora och fauna, håller förmodligen andan inför anstormningen. Ansvaret vilar på gästerna. Allt för elden, den samlande guden, sen urminnes tider. Lyriskt avslappnande in på natten. Betaga betraktar vi de fladdrande, flämtande, flimrande för ögonen intill blindhet så sköna lågorna. Pyssel med grillspett. Spröda försiktiga toner når genom eldljuden från flöjt och gitarr. De »betagnas kör» finns bland de lyckligt lottade. Om och om igen varierades akten. Jag erinrar min insats var bra klanglös, då jag mitt nöt, bröt ved i den känsliga tonen.

Vi blir många tillsammans då tillfället är lättsamt och komfortabelt. Sitta tungt på baken med burken i handen och göra motsatsen till arbete. Jag avundas de få som är så trivsamma av sig, för det måste vara förnämligt, ja konungsligt ha förmågan få igång trivselanda — samhörighet med en smula insats från det egna jaget. Må så vara trimmat med brännvin, fika, snus eller kanske renare luft. Så hoppar vi fram i tiden och sitter vid en riktig brasa på bråte, uppe på berget bakom täckta båtar på Långholmsvarvet, en novemberlördag. Vi grillar korv och dricker lättöl, som klubben tillhandahåller, för en varvstädning utförd av kallade medlemmar. Många tuggade och funderade på detta förmildrande plåster med senap, efter ett gemensamt bra resultat, som klubbkompisarna redan borde ha gjort. Är vi så vana, varför inte nerdekade, så vi måste ha denna metod, så likt reklamjippon, för självklara sysslor i en förening? Glömt var hotet om böter för frånvaro? Nästa gång arbete med sup och kanske smörgåsbord mot hundra kronor i bot? En slags inflation i föreningslivet. Jag tar bestämt avstånd från umgängesformen eller utvecklingen. Jag var oberänsam både drack och åt — och gick på t. Eftertanken kom under hemresan.



Eldsjälaras tid är snart svunnen
 de få som finns, tror ja har bara glöden kvar.
 Stat och komman vännar skingrar, tror de.
 Klubbat beslut, tvisten är som vanligt vunnen.
 Gå ut »slå en sjua». Håll snyggt och håll ut!
 Så snickare, smeder, snutar, lysmaskar,
 rörmokare, träbadare, kapellmakare, monare,
 dykare, blomvattnare, skrotumpare, plåts,
 sanddammare, burköppnare och administratörer
 låt oss inte bli bara basar och flänörer!

Vi skäljer på sköna stunder och lite klubbarbete. Styrelsen kan anordna festligheter för trivsel och det borde bidraga till varje medlems intresse använda sitt lilla kunnande och vilja mot förfall av vår förenings kapitala värden. Stommen till kommande förändringar av sällskapets gemensamma tillflyktsorter. Varv, klubbholmar och båtplatser. Du är ju väldigt mån om din båt och tillhörande pinaler. Det är ju för djåkligt att man måste ha hjälp att ta upp båten och ner i sjön också . . . Som sagt, måsar och segel har vissa likheter. Har du tänkt på det? Måsarna och båtarna vi seglar med samlas, som tidigare, när det dukas för gott och skoj. För övrigt skiter de och seglarna i det mesta och måsen på mången boj.

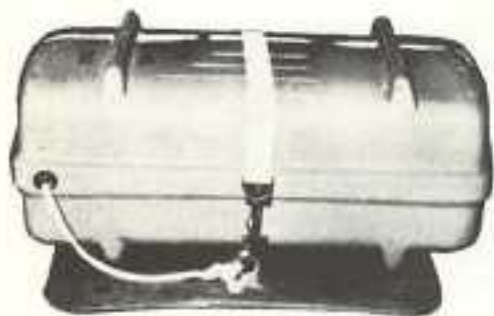
Arne Bartelsson



Två måsar.

F. d. varvschefen Lars Nordgren numer amatörornitolog benämmer den till höger för en »knipare» antastad av en »basmåsa».

ÄNTLIGEN EN LIVRÄDDNINGSFLOTTE TILL ETT VERKLIGT LÅGT PRIS!



Ny utformning på containern
passar alla båtar.
Allt enligt RORC:s bestä-
melser.

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

Viking RORC-flotte är i sam-
ma kvalitet som för handels-
flottan.

SÄLIES GENOM:

Ekens 

Ring oss gärna och beställ en tid för personlig demonstration
Lindvalls plan 8—10 117 38 Stockholm Tel: 08/68 24 08 el, 69 61 70

TILLVERKAS AV:

NORDISK GUMMIBÅDSFABRIK

ESBJERG · DANMARK

»FRUNTIMMERSSEGLING — SA' KILLARNA I TVÅLKOPPEN»

Idén om seglingen föddes på västkanten. Vi (d. v. s. Marianne, Lotta och Erika) lade fram förslaget för respektive föräldrar och Nisse var modig nog att låna ut båten. Planerna var ganska svävande till i början av augusti, då vi bestämde att vi skulle ut.

Fredagen den 13 (!) augusti skjutsade Nisse oss ner till Hällsviken, där ZaZa låg, lyckligt ovetande om vad som väntade henne. Vi stuvade ombord alla grejer och Nisse skickades hem. Konstigt nog såg han bara *lite* orolig ut när han åkte. Vi kom överens om att inte sticka på kvällen, för det hade blivit mörkt, och den lilla vind som var betydde kryss. Vi firade första kvällen tillsammans med att fäktat mygg, äta, dricka och spela Fridolf. Fridolf, som är en gitarr, var den enda manlige ombord.

Nästa morgon vaknade vi av att regnet smattrade på däck. Trots regnet gjorde vi allt klart för segling. Just som vi släppte bojen slutade det regna! Vinden var SO och vi kryssade ut ur viken. Väl ute på Hällsfjärden friskade vinden i och sjön blev grövre. Erika som var kocka och »reservgäst» klarade av karamellätning och sjödistrikt. Lotta skotade för allt hon var värd, för det var verkligen en hård kryss. Marianne som var skeppare, kände väl till skärgården, så sjökortet behövde inte användas. På Gupafjärden siktade vi målet som var Morholmen och holmarna däromkring. Fiskargubbarna på Morholmen Elis och Ellert, stod ute på udden och spanade efter »Marinörkestern», som dom kallade vår båt. Det är inte så lätt att säga Laurinkoster, se!

Vi lade till i Sängkammarviken, trots att det redan låg en segelbåt där. Det gjorde ingenting tyckte vi. När vi lagt till stack två killar upp ur sin »tvålkopp», som dom kallade båten, och såg förvånade ut. »Är det fruntimmerssegling?» frågade den ena och hänflinade. Dom granskade oss kritiskt när vi gjorde iordning båten, men såg ganska imponerade ut när vi var klara. På eftermiddagen seglade »tvålkoppen» iväg, så vi lade oss på deras plats. På kvällen var vi trötta och somnade skönt efter första dagen med segling.

På söndagen hände det inte något särskilt. Vi seglade runt i skärgården och tittade efter en bra vik för den nordvästliga vind som väderleksrapporten hade lovat. Måndagen den 16 vaknade vi tidigt. Vädret var toppenhärligt, och vi började dagen med att bada. Till morgontest åt vi upp det sista som fanns kvar av brödet. Vi seglade till Morholmen där Plåt-Nicklas låg. Plåt-Nicklas är en aluminiumbåt som vi brukar sätta aktersnurran på. Med hjälp av den åkte vi till affären i Källvik. Bröd och lite mat var allt vi behövde, men vi köpte en hel del annat också. Gotsserveringen var dålig, så vi var tvungna att ge oss iväg till kiosken i Sävsundet. När vi kom tillbaka till Morholmen plöckade vi kantareller, som vi stekte tillsammans med maten.

På tisdagen seglade vi bara till Björkskär. Istället tog vi en lång skogs promenad, och plockade massor av blåbär och kantareller. Vi prövade fiskelychan och fick några stora abborrar. Erika stekte fisken och kantarellerna med ett visst besvär p. g. a. att Marianne stup i ett var framme och petade på kantarellerna och saltade på fisken. Lotta renade blåbären, som vi åt till efterrätt. På kvällen var det stjärnklart och ljuskäglan från Landsorts fyr syntes.

På onsdagen var det en fin bris och solen sken från en klarblå himmel. Vi seglade genom Djupsundet och vidare runt Ringsö. Så småningom hamnade vi i Sängkammarviken. Där fick vi besök av Elis och Ellert., fiskarna på Morholmen.

Dom var glada över att ha tre tjejer att prata med, och stannade i flera timmar. Vi hade lite »Kosken» som vi bjöd på. Plörligt hördes en visselpipa. Runt udden kom Lennart och Daggan. Dom kom iland en stund och pratade. Vi fick lite smått och gott som dom tyckte vi behövde.

Det fina vädret höll i sig, och på torsdagen pumpade vi upp gummijollen och paddlade till Morholmen. Därifrån ringde vi hem till våra föräldrar för att tala om att vi levde och mädde bra. Sen paddlade vi till Gjusskär, där vi badade och solade på dom släta bergen.

På fredagen hände vi för att segla. Vi seglade ut på Gupafjärden och genom Sävsundet, kom ut på Tvären och seglade till Bergö och vidare till Hartsö. Vi fortsatte förbi St. Brunsö och kom slutligen till Sängkammarviken. Vinden var NO men ganska svag. På kvällen gjorde vi en körsbärskaka, som vi raskt satte i oss. När det blev mörkt satte vi oss på berget och spelade Fridolf. En liten segelbåt gled sakta in i viken och lade till vid en udde i närheten av oss.

Lördag. Näst sista dagen. Vi bestämde oss för att det skulle plockas lingon. Vi paddlade till Lövgårdsholmen där vi visste att det fanns lingon. Båten fick ligga kvar i viken, där den låg fint i lä. Vi höll på hela förmiddagen och fick 7 liter lingon, 2 liter blåbär och några kantareller. På vägen tillbaka kom polisbåten åkande och vi vinkade glatt med lingon- och blåbärspisarna. Poliserna såg lite chockade ut men skrattade. När vi kom tillbaka till vår vik, hade det kommit en massa andra båtar, bl. a. »tvålkoppen». Alla stirrade på oss, och frågade var vi hade gjort av kaptenen. »Det är fruntimmerssegling», sade »tvålkoppens» besättning. »Just det», sade vi. På kvällen satt vi och pratade och spelade gitarr tillsammans med några killar ur de andra båtarna. Den sista kvällen blev verkligen lyckad. Söndagen den 22 augusti. Väderleksrapporten hade lovat frisk till styv lokalt hård byig N vind. Vi tyckte det var lite tråkigt att behöva kryssa hela vägen hem till Hållsviken. Men lagom tills vi skulle sticka, möjade vinden och vred sig till SO. På bryggan hemma i viken stod Nisse och såg stolt ut när han såg ZaZa snyggt glida in till bryggan. Seglingen hem blev en underbar avslutning på vår fina vecka i skärgården.

*Marianne (17) Kling
Lotta (17) Rysfeldt
Erika (17) Håkansson*



FLAGGREGLEMENTE

Flagga

Det är en god sed att föra flagga även på nöjesbåten, men följer du reglerna för flaggning?

På motorbåt och bermudariggad segelbåt föres flaggan på flaggspel akterut, på ketch- eller yawlriggad segelbåt på aktra toppen.

Under tiden 1 mars—31 oktober hissas flaggan kl. 8.00 och under resten av året kl. 9.00. Den halas ned vid solens nedgång, dock senast kl. 21.00.

Ett fartyg på väg kan föra flaggan dygnet om och bör göra det då det löper ut ur och in i hamn.

Kom ihåg att man först sätter segel och sedan hissar flaggan, liksom man först halar ned flaggan och därefter bärjar seglen.

Värda flaggan väl, använd den inte när den blivit trasig eller urblekt.

Förvara den torrt, ordentligt hopvik. Tag inte till alltför stor flagga.

Det är inte vackert när den släpar i sjön.

Standert

På båt utan mast föres förbundsstandert på gösstake förut, över klubbens standert, på båt med mast ensam på gösstake förut, med klubbstanderten i masttoppen och övriga standertar under styrbords salningshorn eller vantspridare.

På båt med mast utan gösstake förut föres förbundets standert i masttoppen, klubbens och övrigt standertar under styrbords salningshorn eller vantspridare. Förbunds- och klubbstandert får endast föras på båt ansluten till respektive förbund och klubb.

Vid besök i främmande land kan båt med mast föra detta lands flagga på masttoppen. I sådant fall föres förbundsstanderten under styrbords salningshorn eller vantspridare över klubbstanderten.

Standerten kan vara satt dygnet om.

Nu flaggar vi

JONY SMIDT's VANDRINGSPRIS

gick för det gånnga årets insatser till Gunnar Keijser. Grattis. Sven Ejdesatm överlämnade detta på årsmötet.

Dessutom har under året Knud Reimers och Hans Lindahl tilldelats GSSS's jubileumsmedalj.

I år anordnade GSS ungdomssektion sin första julgransplundring lördagen den 15 januari 1972 i Hägerstens Medborgarhus. Det var ca 60 små och stora barn som lekte och dansade kring granen. Man drack saft och kaffe och som avkoppling visades film bl. a. Torbjörn Jonssons Götra Kanal-film och Jan Långben. Den senare uppskattades mycket av den yngre publiken. Stämningen stod högt i tak och det hela avslutades med att barnen fick var sin godispåse.

Inger Hallberg



SEA GULL

**Den trygga hjälpen
i storm och stiltje**

Generalagent:

QUIST & LARSON AB

Stora Nygatan 41—43, 105 14 Stockholm.
Tel. 08/21 29 01, 21 29 05.

F 390 KOMMER IGEN?

En 22-åring som mist glansen? På resultatlistan i den färgstarkaste kappseglingssklassen. En frånvaro för hur länge! Och bevara god finisk eller »hålla» färgen. Men hon är en bra båt, som går bra på tävling också. Har gjort tillägger jag, den nye ägaren, i trycket av traditionen »lovat» göra bästa möjliga av dessa två brevdteaman. Glansen ja, den kostar ju lite mer. Finishen på 22-åringen över »bältet» så att säga den kräver sin tribut i traditionen. Ett gott hantverk måste föras vidare.

Vi går bakåt i tiden. Jag behöver inte forska. För mej stod hon anonym bakom en annons i en dagstidning. Fann henne på Ranängen i Djursholm i skuggan av en präst. Blötare än jag trodde. Reumatism hon kanske fått. Men hon var käenfrisk och tät det trollet. Familjen Palén hade växt ur båten efter många år av idogt vårdande. Så hon fick gå vidare med en ny ägare. Blev språngbräda in i plaståldern och fick vårglansen tillbaka med Turtle Wax ett automobilreflexmedel. Hon har kommit tillbaka nu. Hoppas hon skall trivas. Nu trären för första gången (en hon lämnade sin skapelseort. Upplagd för »vitaminer»? Palle vrider sina händer och tänker på Ygbergsepoken.



Sven Ygberg var mannen som satte glans på henne från de »vilda åren» 1957—62, då Palle fick överta henne. Ygberg hade mist förtroendet på folkan 335, som var Götas lottbåt, dessförinnan? Nu fick 390 göra rätt för sej, under rätt vilda bataljer, de korta sommarmånaderna.

Allt enligt hörsågen, då Sven Ygberg varit otillgänglig om närmare data p. g. a. sjukdom. Men Götas vandringspris är dock bärgat med henne.

Jag besöker segelmakare Olle Carlvist i sin verkstad, på Ultrikagatan, där fliten verkar. Ett önskat bindrev är min orsak och för att höra lite historik om båten eller henne som i begynnelsen blev Olles. Med faderlig hand var Olle mannen som tog henne hem till sin tomt i Edsviken. Utan köl men klädd i några »trasor» kom hon landvägen med bil. Hemma bland äppelträden fick hon, så där skräddarsytt, sin utrustning. Olle hade då hunnit med två folkor 293 och 296. Vi pratar om den snabba utvecklingen inom branschen och tänker oss tillbaka till 40-talet då folkbåten slog igenom och då priser och löner var så annorlunda. Bordläggning kostade omkring 75: —/båt i lön.

Detta enligt mästare för jag gick i skolan då och sen byggde vi »båtar» i vedtravarna på gatorna.

Trycket av dessa goda traditioner gjorde mej sugen att styra ut på tävling eller kör. »De o mycke å lära», sa Sverker och ruskade i förstaget. Det var en schön vårkväll vid folkbåtsbryggan bland pilskotten. Om man nu kommer överens med den övriga familjen som faktiskt har del i »inköpet» av denna bra båt.

Många så kallade buskkör har jag startat på de två senaste säsongerna. Den senaste var mest hektisk hittills. Med olika gästar nästan varje gång och nya misstag har jag kallt och någorlunda metodiskt sökt få henne att gå. Med mer rutin och regelbundenhet under säsongen har de varit många roliga och lyckade banlängder.

Men buskkören tycker jag bäst om. På Björken har banan varit för lång för »min» folka. Vinden har konstigt nog knappt räckt till för den här klassen. Geofotsregattan som Bruunsviken SS sysslar med är dock väl så vådlig. Blev bjuden på halvättna äpplen av en matros som var på backen på en lastramp oroväckande nära min akter. På Saxaren, vid ett tidigare »kör» me bra länge, fick ja stoppa för att en tankar inte ville de. Huuu, Huuuu medan ett hundratal underbetalda indier gestikulerade utefter relingen.

Så gick den dan å med den vinden. »Strukit flagg» har jag aldrig gjort. »Stickan» Holm i klassen har uppmuntrande hojtat »ja har stängt grunn en hel säsong», eller var de flera ja hörde dåligt. Men med tävlingsnerver nog kalla ja rent dumdristiga erkänner ja intagna lägen bland den övriga trafiken.

Det kostar ju lite mer i pengar, för bättre placeringar, sådan är utvecklingen. Vissa medgivande från Ingemar, Björkens överman, som pantomimiskt sveper med armarna över snöslasker, att kraven på materielen betyder mycket då ämnet kommer på tal. Och förtäljer om mer »seglingsproblem» under vintern än på sommaren. Ja glömde fråga om eventuell »testbåt» i källarn.

Så har »utvecklingen» ställt till med spinnaker i denna så rofyllda klass. Si de tänkte ja inte på när ja kom över denna bra båt å lova fortsatt flit på bana. De blir att söka gastjobb i annan båt för mer lärdom. Tydligen är de mer brukligt i andra klubbar? Erinrande Nils Poppe som en gång sa »tappa inte sugen för världen är full av tappade sugar», men flitigt seglingsrepresenterande dock ej flisigt. Hej så länge.

Granen

Yachtsegel



O. CARLQVIST

SEGELMAKERI

Ulrikagatan 13 11524 STOCKHOLM Tel. 61 26 66

BYGG BÅTEN SJÄLV



F: a ROLF JACOBSSON

TOLLARE BRUK

132 00 SALTSJÖ BOO

TEL. 715 94 42

RJ

85

Götas aktiva seglare inträder i plaståldern

I Tollarö gamla pappersbruk huserar Per Johan (POA) Ytterman. Bygger själv hos Rolf Jakobson, som håller med verktyg och rådgivning. Båtén kallas RJ-85, en kustkrussare.

Och på stadsgården nära Fåfången hyr ett gäng: Bengt Svensson, Jan Olofsson, Lars Ek, Lars Nevéus, Leif Wiegurd Kjell Emilsson och Göte Berg, en lokal för gör-det-själv-bygge kollektivt i plast. Den nu vedertagna metoden. Båtarna är Safirkrussare. Och det priset blir inte fåfånga.



GÖTASAFIRERNA

Under vår levnad ställs vi många gånger inför avgörande val. Jag tänker då inte på det vi har framför oss 1973 utan när en bätregare skall köpa ny båt. Min gamla M 22:a som var både snabb och välseglande kändes svår att slita sig ifrån. Jag hade dock bestämt mig för att skaffa en rymligare båt men om möjligt med samma seglingsegenskaper som min tidigare.

Båtar är som med kvinnor — många är vackra att se på men kan vara farliga på sjön. De kan ha många dolda anlag på både gott och ont.

Sedan dementi införts i tidningarna om den för något år sedan härjande plastbaggen var valet plast alternativt trä inte svårt.

Den snabba byggrid och de lägre kostnader som plast medför gör att man i dagens läge ställs utan valmöjlighet.

Den båttyp som närmast motsvarade mina krav var Safiren. Tanken på att bygga just denna uppstod när ett skrov levererats till Göta Segel Sällskap.

På senhösten bestämde sig Janno och Benke för att bygga varsin Safir om lokalfrågan kunde lösas.



Även hos andra Götamedlemmar malde tanken om båtbygge och med Kjelle, de båda »Lassarna» och undertecknad blev vi sex stycken.

Lokalfrågan höll helt på att sätta våra planer ur spel. För det första krävdes att lokalen kunde hålla en konstant temperatur av minst 15 plusgrader, för det andra att där fanns god ventilation för att kunna få ut härdningsångorna utan att närboende stördes.

Plasten ger vid härdning en intensivt stickande lukt som biter sig in överallt. Först två dagar innan formarna skulle levereras hittade vi vår lokal vilket skapade en viss oro i lägret.

Nu började en ny omställning av levnadsvanorna. Vi arbetade nästan dag och natt för att iordningställa lokalen för att uppfylla såväl våra som brand- och yrkesinspektionens krav.

När lokalen var färdigrustad och formen på plats såg där nästan ut som på vilket plastbåtbyggnadsvarv som helst.

Eftersom vi bara hade sex veckor på oss för att bygga lika många båtar, till skillnad mot andra som använt två veckor per båt, gällde det att arbeta effektivt. För att klara den korta tidsmarginal vi hade att röra oss inom måste två av oss arbeta på heltid. Detta löstes på så sätt att varje man uppsökte sin arbetsgivare och tog 14 dagars ledighet.

Övriga fick komma efter arbetets slut och hjälpa till. Det är lätt att räkna ut vilka arbetsdagar vi hade. Först ordinarie arbete sedan direkt iväg till bygget där vi först fram mot 23-tiden avrundade dagen.

Det går faktiskt att arbeta oavbrutet om man lägger upp arbetet i en viss ordningsföljd.

Vi klarade vår kamp med tidsfaktorn. Sista skrovet tog faktiskt inte mer än fem dagar och ingen vet hur mycket vi hade kunnat pressa ner tiden ytterligare med om vi fortsatt.

Upplastningen av ett skrov är inte svårt tekniskt sett. Det kräver dock att man varit med någon eller några dagar för att lära sig handskas med väv och plast. Skrovet byggs i en form som består av två halvö. Dessa skruvas ihop före plastningen. Skrovet blir på så sätt en hel enhet utan skarvar eller sömmar. Däcket plastas fast i skrovet före formens isärtagning hängande i däckformen i remsor av varierande bredd.

Detta kan man säga fungerar som en lask mellan skrov och däck och gör enheten tät utan skruvar eller proppnitar.

Formarna till bottenstockar, sittburstar och vissa andra detaljer utlånas av konstruktören vilken även hjälper till med att beställa rätt mängd av material och utlånar verktyg. Han står även till tjänst med att lämna de råd och anvisningar som byggaren behöver.

I januari månad hade vi kommit så långt att ruffskott, bottenstockar och sittburstar var på plats.

Vi är fortfarande lika entusiastiska i vårt byggande. Efter dagens knog möts vi på varvet där Safirerna ligger och »glimmar».

Det är inte bara båtar utan även ett gott kamratskap som byggts upp. Trots arbetets fortskridande lär vi inte kunna sjösätta första maj. Optimistiska som vi är tror vi båtarna skall kunna vara i sjön vid midsommar.

Och här lämnar vi några data om Safiren:

Konstruktör: Ingenjör Göte Berg

Löa: 9,8 m

Bredd: 1,98 m

Totalvikt: 2,5 ton

Kölvike: 1,5 ton

Stor och fock: 31 m²

Spinnaker: 50 m²

Mast och bom i aluminium.

Helt s. k. underliv — är ruffad och kan inredas med fyra kojplatser.

Detta slag av amatörbyggnad där man hyr formen och gör arbetet själv efter instruktioner är det enda vettiga sätt att kunna bli ägare till den båt man längtat och drömt om.

Välkomna ombord hälsar »Safirbyggarna».

L. W.



BÅTFOLK, ohoj!

POLYESTER •

GLASFIBER • GELKOTE

• TELEFLEX • PVC-LISTER

• VERKTYG FÖR PLAST-
ARBETEN • BÅTBESLAG

Stockholm
Hägerstens allé
08/97 67 10

Norrköping
Orangerigatan 2
011/10 11 50

BYGGPLAST

Jan Erlandson AB

Det finns olika sätt...



Dieter Bergau, vår f. n. kasör, har »chansat» hemma med båtbygge. Anpassat för amatör. Med plywood och ritning för gör-det-själv-arbete. 4-års knög med kassarapport.

HUR GUNNIKA KOM TILL ...

En längre torrperiod kulminerade juli -65. Fann i Båtnytt Yngve Brohälls »ankunge». Plywood med kombinerat centerbord och köl. Ritningar granskades på öppet köp. Familjen vänder och vrider dessa blad och tvivlar. »Geometriskt virrvarr» är kommentaren. Många samtal med Brohäll. Mycke båtsnack i hemlivet följer. Köp efter nedlagt veto på spinsidan. Brädgårdar besökes. Sortimentet kritiseras. I järnaffären blev skruv guld värd. — Jaha först köl enligt gammal sed. En bra bit roslagsfura halas in på övervåningen. Denna kölplanka »basas» med våtvärmande omslag med hjälp av husets linneförråd, på hall och sovrumsgolv.

Redan här förlänges fartyget. Tillökning i besättningen konstateras. En höstdag öppnas så ett fönster. En kölliknande böj halas ut. Den övervintrar i ett hemlighus i svart plast intill husväggen. Takdropp meddelar vår -66 i antågande.

Väcker mej ur vintersömmen. I källarn tillverkades spant, knän och vägare monteras nu. Akterstäv i mahogny och bottenstockarna i jobbig ek äntligen på plats. Firman tar tiden och under vintern gör jag mallar av masonite till bordsidorna. — Och nu är det vår. Trots det spekulerar jag inte i dyr plywood.

»Båtvändarparty» arrangeras en vacker dag. Botten upp för bordläggning. Glädjande resultat, för de odelade skivorna, då båten förlängts. Mycke handsåga och pustande och miljoner skruv. Slagvägare och kölvinkel plastas. Stävbasning — fan den som ger sig. Laskar limmas och bultas. Vill ej nita. Så »vändarparty» igen och kölmodell med dödträ formas med svett och stönande. Inte nog tung baxas den ideligen för inprovning. Äntligen klar för gjutning. Nya data, med reguladetri och en badrumsvåg, för det förlängda skrovet. Nu inredning när den är öppen! Sena kvällar blir det. Flera delar slöjdas. Upp och ner i källarn. Slipa och lacka. Det vet ni väl. Men jag vilar i vinter och ser om familjen. Tiden tycks aldrig räcka till. Missar hårdning av plastförstärkning på ruff och däck. Deppar och vilar. Min fru ser tragisk ut. Så börjar en mödosam nedslipning i vårsol. Båtens rigg beställes. Nygjuten köl kommer hem. Den släpas ner i källarn. Slipas med hyrmaskin. Kontrollväges med dynamometer. Var okey. Så rasar varvstaket ner! Allt begravs i tunga snömassor. Alla gräver febrilt. Vi finner inga »benbrott». Kölen släpas upp från en nerdammad källare. Fru med svärfar pallar under då jag lyfter med bildomkraften. Kletig inpassning med Thioflex. I ivern dras en kölbult av. Lätt chockad — strax intill muttern. Så bly i bultfickorna. Slipning å lackning om igen. Måste i sjön i år. Masten kom ej. Strejk i Frankrike? Annullerade. Rutger Genberg fixade bom och med beslag. Riggades av Börje Larsson och Göran Tell. Nilsson's verkstad, den löpande. Alla var hjälpsamma. Dags riva varvsskjulet. Midsommarafton den 20 juni -69 lyftes med kranbil 4-årsjobbet. Ut från tomten i en obeskrivlig känsla. Provlyftes med vägning — 875 kg. Svävande ut till lastbilen. Lunch utan »förskoktsseger». Kurs sattes på Årstadal. Skulle båten flyta? Ja minsann och torr. Dop i en 1/4 Henkell champis och skål med chauffören. Vi utropade »Mätte lycka och välgång följa Dig över de sju haven — Gunnika skall vara Ditt namn.» Febril intrimning i sjön vid Gröndal följde. Inte lätt med vågor. Söndagen den 29 juni kl. 14.30 startade jungfruturen. Stämningen var på höjdpunkten. Vi hade aldrig seglat förut. Våra ögon följde alla konstiga snören. Kryssade mot Fågelön och hem med s. k. läns. Nära kollision med sightseingbåt. Räddade oss in till Gröndal igen. Störtskön känsla? Vilken fråga. Virke med alla utlägg plus lite . . . och klar i sjön: kr 14.239: 66. Dopvatten inräknat. Med ökat självförtroende riktar jag varma tack till klubbkompisar och övriga deltagare.

Dieter

KANONSEGEL!



Peder Cederschiöld

Jakob Westinsgatan 4 Fack 10422 Stockholm 22 08503022

ETT UTSKÄRSBESÖK

Besättning: Göran A., Arne B., Kaj W. och Janne S som berättar.

Första dagen: Jobbar som vanligt, men med ett litet »pirr» i magen, beroende på att just denna dag är »gubbkörardagen»! Har i flera års tid nu hört om andra Götugubbars vilda historier om deras »kör». Undrar egentligen hur mycket som är skepparhistorier. I dag skrivs 1/10-71 och sedan mådsommartid, då vi fyra bestämde oss för ett »gubbkör», har jag gått och smälängt till den stundande helgen. Tillbringade förresten gårdagskvällen en stund framför TV:n, för att se vad meteorologerna kunde bidra med. För säkerhets skull såg jag väderrapporten både i kanal 1 och 2. Man kan aldrig vara nog försiktig. Men vad hjälpte det. Utsikter: ihållande regn och till detta halv storm. Så var den natten förstörd! Avseglingen var bestämd till kl. 16.00 denna fredag från Långholmskanalen. Kilade iväg tidigare från jobbet för att på vägen hinna in i Konsum efter ett långfranska och en back öl. Nästa »bolaget» för komplettering av livsmodellsförrådet. Alla på plats nere vid kanalen i utsatt tid — utom såskoppen Arne. När han äntligen kom omborddrällande vid 17-tiden, avverkades ett snabbt

»skepparnöte». En kvar senare var vi på väg. Målet för seglingen bestämdes under gång till Svenska Högarna. Redan efter någon timme, när vi slussat ut, gjorde sig hungern påmind. Tyvärr hade de övriga ombord fått nys på att jag anmält mig till en matlagningskurs i ABF, så jag blev enhälligt utvald till skeppskock. Vid en boj bakom Blockhusudden aväts första måltiden. Stärkta till kropp och själ, hissade vi på. Efter en stund blev vi omseglade av Finlandsbåten, vars skeppare i högtalarna hälsade passagerarna välkomna ombord, samt upplyste om att dansen börjat, och baren likaså. Reaktionen ombord på Fiden uteblev inte. »Kajan» dök som en hök på huvudet före ner i kölsvinet och slet upp baren. Efter en stund, när Finlandsbåtens dansmusik tonat bort över vattnet, var vi fyra i Fiden helt ensamma. Ensamma i en måttlig höstbris, med mörkret och fyrarna som enda sällskap, länsade vi upp mot Vaxholm.

Innan dess fick jag lämna över »pinn» efter att ha blivit ertappad med försök att segla över Kastellet och ha passerat en trattrick på fel sida i Stegsundet, vilket gjorde att kaffet satt i vrångstrupen hos det övriga manskapet, var det dags att byta rotsman.

Jag fick istället ägna mig åt trakteringen ombord och åt de storslagna »naturscenerierna» runt omkring. Över Trälhavet, Västra Saxaren och Kanholmsfjärden ökade vinden i styrka, bitvis upp till 7—9 m/sek., vilket gjorde att Fiden gick med riktigt god fart. Molntäcket lättade tidvis, som bidrog till att denna nattsegling blev helt underbar. Vid 4-tiden på morgonen var vi uppe vid Lökaviken. Fyra stycken rödögda och smått genomblåsta »sailors» kastade sej handlötet i kojerna.

Andra dagen: Efter två timmars välgörande sömn, slets jag ur mina drömmar, av vad jag trodde var elefanter på däck. Men det var Göran och Arne, till synes helt utvilade som satte segel. De hade till och med hunnit sätta i sig morgonkaffet. Sjusovaren Kajan och jag var mäktigt imponerade. Tänk att klara av detta, utan väckarklocka. Ut i leden, och förbi fyren vid Stenkobb seglade vi mellan Rödskobbarna och Stora Nassa, enligt beskrivningar, med sina karaktäristiska äar och skär. Området kan vara väl så knepigt att navigera i, bland bränningar och grund i massor, så vi fick vara på alerten hela gänget spanande efter stångmärken, kummel och »Wennerströmmare»-flottans markeringar som kan vara till nytta. Vi seglade omväxlande slör och halvvind, med en vindstyrka omkring 6—8 m/sek. Vart tog TV:s utlovade busväder vägen? Arne var den enda av oss som tidigare varit ute på Högarna. Han hade praktiskt taget hela föregående natt suttit och beskrivit detta ställe som ett slags paradys. Kunde det stämma?

Jo, men visst — det var de! Det förstod vi redan när vi såg Högarna på håll. På grund av tilltagande vind och sjö beslöt vi gå för motor in till bryggan i östra hamnen, på Storön som här skyddas av »Getryggen».

Alla vet att motorer i båtar har en sagolik förmåga att krångla, just när den som bäst behövs. Varför vet jag ej? Så ock nu! Med Fiden på kryss, bävande i grov sjö, i 30-graders lutning, låg Göran och jag med halva överkroppen nere i ett bensinstinkande motorrum. Efter flera fruktlösa försök, sju sorger och åtta bedrövelser, fick vi igång skärrellet.

När jag åter stack upp huvudet i sittbrunn tyckte Kajan att min ansiktsfärg påminde om färgen hos en saltgurka. Att vi gick in för motor till Storön, visade sig vara ett vettigt beslut, med tanke på, som jag tidigare nämt, det rådande vädret. Det blåste rätt in bakom Storön, där den enda förtöjningsplatsen finns av värde. I lä av Manskäret fick vi nu en sansad insegling med insyn i arkepelagens gömslen.

Efter angöring och »länsprungning» proppade vi i oss massor av rykande varm ärtsoppa och tillhörande »Karlshamns Flagg», och min släng av sjösjuka försvann. På grund av tidsbrist, blev besöket på Högarna alldeles för kort. Vi hann dock med en rundvandring på Storön. Vi fann bl. a. spår av gamla husgrunder, som tydde på någon form av fiskesamhälle förekommit på ön. Vad jag senare fått höra, är långt tillbaka på 1200-talet, fanns här ute människor som levde på säl och fisk. Vi besökte även den gamla kyrkogården, som ligger mycket vackert belägen i en liten sänka, omgläddad av kullersten. Den siste fyrvaktaren »Lång-John» kallad begravdes här på egen önskan vid en ensam björk. I dag finns på ön bara två personer. Rune Öberg och hans fru Ulla, som flytt »civilisationen» och arbetar åt väderlekstjänsten sen ett par år tillbaka. Två fantastiska människor som ogärna flyttar in till fastlandet igen. Besöket på Öbergs tillverkade utedass, erbjuder besökaren den förmodligen grantaste utsikten i landet om inte så dock den ostligaste? Ett storslaget panorama får bli inledningen till hemsegling. Långt fram- lidet på dagen i blekt soldis gick Fiden ut, runt Manskäret, mot fritt vatten. Seglen stod för halv vind utanför de yttre skärgårdarna Gillöga, Björkskäret och ner mot Horsten och Grönskär. Vi fick ett fint kör i en 8—9 m/sek vind. I höjd med Revenggrundet somnade jag och den alltid så sovglade Kajan av pur utmattnings. Gubbkörets vackraste upplevelse, inseglingen till Sandhamn, bygger helst på hörsågen och synade färgdä. Vinden mojade efter hand, molntäcket lättade och kvällssolen färgade himlen rödorange. Sjön var märkligt ljusblå. Typiskt att just jag skulle missa detta!

Inne i Sandhamn, låg endast ett fåtal båtar med påpälsade fantaster ombord och så vi. Tämmligen ovanligt för denna plats en lördagkväll. Middagen, denna afton



och sista kvällen ombord, gjordes till en liten festmåltid, i provisorisk gubbstil, i en märkligt nog rymlig kajuta. På grund av »mistroende» om uteblivna inköp har här tydligen framkommit en matsedel modell stadsbotell.

Vad sägs om t. ex. massor av sillar i goda inläggningar som serverades med potatis i fast och flytande form: rökt lax och rökt ål, en gammal summer från Humlegården, Ostbricka med ost, vin, frukt. Kaffe med kron och ostbricka.

Den senare var svärdoppad och troligen Irene's avlagda. Men den satt iköönt, middan alltså. Vi klev iland och strövade mållösa runt i sanden som kvällsmotion för att så koja ombord. Det behövdes hanne mej inga vaggvisor den kvällen för besättningen på Fiden.

Tredje dagen: När vi vaknade på morgonen, hade TV:s utlovade busväder anlänt! Regnet strilade ner och det friskade i riktigt dukigt från sydost. Ut på kryssen, sydvart från Sandön, styrdes Fiden ner på Gråskärsfjärden. Vi gick den vackra vägen utanför Runmarö. På Ingaröfjärden, fick vi kontakt med ett par båtar.

Kappsegling så klart! Testning, skärpning och trimning ombord. Upp och hoppa!

När vi fått grejerna i ordning och fått båten igång ordentligt hände det:

»Storen» gillade inte några andra lägen så den kröp intill masten förnärmad.

Bomliket hade alltså rappat, så vände vi i vind och fixade dotta lilla missöde.

Så då klev Arne ner i pentryt och kokade fika och vi andra pratade om andra ting,

lämnande de övriga båtarna i fjärran framför oss. Klockan 18.00 samma kväll,

tidtabellsenligt framkomna till slussen efter ha klämt »Baggen» på sina sista vindstötar, med motor genom Skurusundet, åter hissat på i Värtans simmiga vatten

känt oss nöjda. Uppklarnande kyligt men vackert höstväder in i det sista, med

Stockholms insegling framför oss packar vi ner seglen. Fiden gungar mjukt från bogsvallen, då vi möter den nu så livliga båttrafiken, inmanför Blockhusudden.

När vi ett par timmar senare förtöjde Fiden i »kanalen», kände jag mig ganska nöjd

som sagt, efter ca 150 »distans» lång segling. Nu vet jag en sak! Skepparhistorierna

om gubbseglingar är nog sanna. Det är något att minnas och drömma om,

dessa kalla vintriga kvällar. Så jag kan bara som avslutning rekommendera, så

här från soffan, alla övriga »gubbar»: Sätt igång, gör likadant!

Janne Skoglund



WERNER
FEUERSCHUTZ

Båtsläckare

Nya bestämmelser gäller från 1972 för brandsläckare i båtar.
Werner Typ PD 2 motsvarar de nya normerna.
SIS Klass BC-II. Fyllt med K-pulver, tryckladdad,
med manometer, slang och avstängning.
Cirka pris inkl. moms kr 160:—.
Säljes av båtutrustnings- och järnaffärer.



DANIELSON FORSSBERG & CO AB
BOX 39 - 122 21 ENSKEDE 1 - TELEFON 08/39 04 25

FRÅN SEGELBÅT TILL MOTORBÅT

Efter alla båtförsäljningar känns det lite vemodigt, men som regel har man en ny båt på gång. Så var det inte nu. Jag och familjen hade bestämt att vara båtlösa en sommar för att i lugn och ro kunna planera för en ny segelbåt, förbättra det nyanskaffade radhuset samt för första gången åka på bilsemester.

Men, ve och fasa, en vecka efter försäljningen, som skedde vid påsktid, var jag helt rastlös. All fritid gick åt till läsandet av allehanda båtannonser samt åkande till olika klubbar för att titta på båtar. Slutligen bestämde vi oss för att köpa en motorbåt, för att i alla fall få prova något nytt. Jag hade aldrig tidigare kört motorbåt och därför alltid betraktat »grytfolket» som ett släkte för sig.

Av en arbetskamrat förvärfvade jag en Iversen-ritad båt, 7,50 x 2,10.

Båten är byggd -46, mycket fin och försedd med akterkapp. Motorn är en Chrysler Crown 110 hk och relativt ny. Då jag såsom motortekniker inte har något större förtroende för motorer, så tillverkade jag omgående ett utombordsmotorsbeslag, passande till en 8 hk Crescent. Sedermera har det, som tur är, visat sig att detta var en överloppsgärning. Dock måste jag erkänna att det känns mycket tryggt, när man ju inte har några segel att förlita sig till. Ävenså installerade jag ett stort 12-voltsbatteri och extra startkablar.

Nåväl, när jag hämtat båten och kom till Gröndal, beskådades mina första manövrar av varvskompisarna. Senare blev det både liv och rörelse, då ju jag inte förstod att man skulle »slita in» fram- och backväxlarna. Jag kan försäkra alla, som inte provat, — det är svårt att manövrera en motorbåt. I synnerhet om den är flat i botten med en stark inombordsmotor och litet roder. Om det dessutom blåser och man har kapellet uppe, så krävs det långvarig övning att komma in i en trång hamn.

Med kännedom om detta, bör seglare sluta att skratta åt motorbåtsförare som inte kommer in till en brygga.

För att göra båten klar till semestertur gjorde vi en del ombyggnader samt försåg den med nya dynor. Jag gjorde också en rejäl motorgenomgång och installerade kranar m. m. för fotogendrift. Detta förorsakade en hel del motorstopp på grund av glömska att öppna och stänga kranar. Det får ju inte finnas fotogen i förgasaren vid start. Väl på semesterväg så infinner sig naturligtvis regn och kyla. Det gör dock inte så mycket när man har motorbåt. Man bara stänger kapellet, sätter på vindrutetorkaren samt lättar något på motorhuvn. Finns det 400 kg 70° varmt järn ombord så behöver man inte frysa. Inte ens på nätterna. Ute på Bråviken var det färdigt för den välkända manövern, — stopp! — Var är jag? Ja, man måste vara med i sjökortet, det går ju betydligt fortare än i en segelbåt. Men jag håller med om att det ser löjligt ut.

Det är lätt att slöa till. Motorn surrar monotont och manövrarna är få. M. a. o. det är ganska tråkigt att åka motorbåt. Man »bejar» inte heller så mycket, oss grytgubbar emellan. Utomordentligt sällsynt är det att en seglare bejar tillbaks och vinkar vid möte. Nej, grytfolket betraktas av seglare som andra klassens sjöfarare, långt underlägsna seglarna. Detta märks speciellt i hamnar. Man blir inte tilltalad av andra än motorbåtsägare. Om en seglare säger något, gäller det antingen segeljollen vi har på släp eller också vill han ha hjälp med bogsering. Detta har fört med sig att familjen i övrigt mycket snabbt försöker tala om att även vi egentligen är seglare. Tråkig mentalitet som det bör göras något åt. Grunden är förmodligen avundsjuka från bägge parter. En klar fördel med motorbåt är att man kommer snabbt fram, om man har ett utvalt bestämt mål. Därigenom blir det lång tid för bad etc. Detta uppskattas av barnen som snabbt ledsnar på en lång sjöfärd, speciellt med segelbåt som på kryssen lutar så att leksakerna ramlar ned på durken.

Arrangemanget med en segelsläppjolle är inte heller så dumt. Motorbåten användes som hasbåt och segeljollen brukas vid utfärder och fiske bland små kobbar och skär. Den förut omnämnda utombordsmotorn kan också användas och då får jollen (Jolly-Scott) en fart på ca 15 knop. En annan fördel med motorbåten är att den är grundgående, 60 cm, samt att den inte har någon mast. Därför har vi nu åter kunnat färdas i leder som vi inte sett sedan kanottiden.

Det är många som tror att det är dyrt att åka motorbåt, men kostnaden är inte så mycket större än med en kappseglande båt, som behöver förnya något segel per år. Vid marschfart, 12—14 knop, drar den här båten knappt 1 liter per

distanstid. Normalt orkar man inte med mycket mer än 1.000 distansminuter på en sommar och med fotogeninblandning blir alltså priset ca kr 800:—.

Vad som här sagts, gäller ju den här omnämnda båten, det finns ju både större och mindre motorer och skillnaden kan väl bli $\pm 50\%$.

Sammanfattningsvis skulle jag vilja råda seglare som skall skaffa motorbåt, att inte köpa för små och långsamma båtar. En motorbåt har ej den stadgande kölen och masten, därför är det skönt att kunna »den på» när sjön blir för skvalpig.

Ur manövreringsynpunkt förmodar jag att ett inu-drev är bäst. Utombordsmotorn är väl också bra, men den blir nog kostsam till en större båt.

För- och akterruff är bra om man har barn, likaså en rejäl jolle. Slutligen måste jag erkänna att jag fått en annan förståelse för »grytfolket» och dess problem och jag ber övriga seglare att också försöka förstå. Vi kan ju inte komma ifrån att det är bra med motorbåtar t. ex. vid kappseglingar.

S. E.

P. S. Det blir en ny segelbåt inom kort. D. S.



MP-S

Ringvägen 91

Telefon: 43 41 42

Innehavare: Erik Karlsson

Klubbmästare

BÅTÄGARE!

Vilken båt du än har!



PS Passa på och hämta ditt exemplar av nya "Lots till riktig båtvård"! Bra att ha till hands när du skall vårutrusta båten!

AB Asta Färghandel

Sjöbjörnsvägen 1 · Gröndal · Tel. 19 89 89

KONSTEN ATT LYCKAS MED FERNISSNING UTAN ATT ANSTRÄNGA SIG

När sjösättningen närmar sig ser man båtägare smyga omkring bland de nyfernissade flytetygen och därvid inta de mest underliga ställningar. Detta för att himmelsljuset skall speglas i den förhoppningsvis lyckade strykningen. De höjer handen och stryker lätt över ytan som om smekningen avsåg något annat.

Aj, aj, knotter och gardiner. Ingen persikohy på den flickan inte. Skepparn, som står på stegen och skruvar i beslag, urskuldar sig och säger: »Ja du förstår, den där nya fernissan dom lurade på mig i affären var inget vidare och så blåste det när jag strök. Men strunt i det, huvudsaken är att fernissan skyddar båten och i morgon går vi i sjön. Sen är det ingen som ser något».

Den som såg samme man under alla de timmar han slipade sin ögonsten, fick säkert den uppfattningen, att han gav sig *den* på att få den blankaste båten i klubben.

Varför blir det då så här? Förre året gick det ju också åt pipan för honom.

Hur skulle han ha gjort och vad skulle han inte ha gjort.

Slipningen skall vara avklarad i god tid, så att han kan välja rätt dag för strykningen. Väderleksrapporten kan ge tips om väntade högtryck, under vilka luftfuktigheten är låg. En regnskur som följs av uppljarnande behöver dock inte försämra resultatet. Innan han börjar skall han vänta tills solen fått upp temperaturen i luften till minst + 6° och om nattfrost väntas, skall han ha tillgång till presenning som täcker friborden. Har det varit torrt länge gör han klokt i att vattna marken runt båten.

Fernissa finns av flera typer. Plastbaserad fernissa blir hårdare och torkar fortare än en syntetisk. Ren oljefernissa börjar bli ovanlig och har mycket lång torktid.

Fernissa med hårdare blir hårdast. Det är dock ingen fördel med hård fernissa, eftersom träet under är mycket mjukare och rör sig. Skall man lära sig att stryka ut fernissa, bör inte den tixotropa användas. Fernissan skall vara tillverkad för svenska förhållanden.

Fernissan får inte vara kall. Har burkarna legat i bålen över natten, måste de värmas upp. Helst i vattenbad. I nödfall stoppas burken innanför kläderna några timmar.

Det är bättre att använda två halvburkar än en helburk, eftersom fernissan i helburken binner kallna. Återstående halvburken hålls varm innanför kläderna. Obekvämt men nödvändigt. Det gäller ju att överlista klimatet. Kall fernissa är seg och omöjlig att stryka ut jämnt och utan rinningar. Varm fernissa rinner inte. Detta på grund av att den går att stryka ut innan kylan »låser» den. I kylig väderlek går det alltså att lägga på ett tjockare skikt, utan risk för rinning. Ett tjockt skikt ger bättre glans och bättre skydd. Om fernissan snälstrykes kanske skiktet inte räcker till när det torkar och drar ihop sig. Ytan blir då kornig och ger upphov till krakelering.

Vid strykningen används en stor, tät gärna rund eller oval pensel. Snåldoppa inte utan tag upp rikligt med fernissa, som sprides ut så jämnt som möjligt med snabba rörelser. Först längs, sedan tvärs och därefter återigen längs med träets fibrer. Trycket minskas efter hand och vid de sista dragen skall endast topparna av penselhåret nudda vid ytan. Luftbubblorna, som kländes ut i början sugs då upp av penseln. Innan nästa del av ytan påbörjas skall den färdiga ytan fått 10—15 dragningar. Det måste gå fort så att strykningarna flyter in i varandra. På klingbyggda bänkar börjar man stryka på nederkanten av varje bord. Fernissan får inte tryckas upp mellan borden enär den då gärna vill rinna. Innan fernissningen påbörjas skall ytan rengöras. Härvid används en så kallad tapetborste (ca 15 cm bred och med långa penselhår). Penselhåren sprätter bort slipkornen och kommer åt överallt. Trasa kan möjligen användas på kravell, men även där är borste att rekommendera. Penslarna skall vara rengjorda i det lösningsmedel som står angivet på burken. Effektivast är cellulosaförtunning (thinner) vilket gör att alla rester längst in i penseln lossnar. Dessa kommer sedan krypande fram när penseln blir våt av ny fernissa. Thinner är alltså inte att rekommendera. Även nya penslar bör tvättas.

Slipning av fernissa bör göras med slipklot, som är klädd med skumplast eller mjukt gummi. Slipmaskin skall undvikas. Silikonpapper nr 120 brukar vara lagom.



Götaseglare

**färg från köl
till masttopp**

**Bergsunds
Färghandel**

Långholmsgatan 12 · Stockholm · Tel. 68 78 50

HON SKALL HÅLLA TÄTT, om man skall trivas . . .

Även till synes hopplöst gätna¹ och spruckna båtar bli efter en rätt utförd FARM-behandling absolut täta.

FARM nr 100 är i pastakonsistens och användes vid tätning av svårare läcker. Efter tätning med FARM nr 100 bör hela båtbottnen strykas med FARM 50. Färg: Svart. Spacklas.

FARM nr 80 är till sin konsistens halvflytande och användes vid tätning av läcker i nät och bordläggning. Efter tätning med FARM nr 80 bör hela båtbottnen strykas med FARM nr 50. Färg: Svartbrun. Målas eller spacklas.

FARM nr 50 är en tätningfärg avsedd för hel bottenstrykning. Färgen tätar då samtidigt småläcker, som äro svåra att upptäcka. Färgen är en utmärkt grundfärg och bör bstrykas med FARM skeppsbottenfärg. Täckyta 5 m² per kg. Färg: Svartbrun. Torktid: 1—2 tim.

— FARM säljes av alla välsorterade färg- och skeppshandlare —

AB DICKSON & STRÖMBERG,

STOCKHOLM 15 står gärna till tjänst med vidare upplysningar Tel. 08/23 19 70

På friborden kan efter silikonslipningen användas stålull (Trollull) för att få bort eventuella repor. Ytan blir då sammetslen och det är ingen risk att metallspån skall fastna i en gammal hård fernissyta.

Vad kan mera sägas? Något om solen kanske. Den kan vara både vän och fiende. Solstrålarna får inte lysa rakt mot den nyfernissade ytan, som då värms upp och fernissan börjar rinna. Att stryka för tidigt på en kall båt och sedan få sol mot ytan, leder ofelbart till »gardiner».

Om skepparna nästa gång följer dessa tips och goda råd och det ändå går åt skogen, ja, då finns det kanske anledning att skylla på fernissan och trösta sig med att det är viktigare att segla.

Det är dessutom nödvändigt sade de gamla latinseglarna.

Gunnar Keijser

TEKNISKT NYTT

En nyhet som vi i Göta Segelsällskap är glada att först få komma ut med är den nya Link-Trainer för utbildning av seglare som färdigställets på Brütans båtvarf AB i Saleboviken.

I en inbjudan som nådde oss i september fick vi tillfälle att besöka varvet och även pröva på den tekniska nyheten. Båtbyggaren och konstruktören Pettersson berättade att Brötans varv har anor från början av 1700-talet. Båtbyggarkonsten har här gått i arv under århundraden från fäder till söner. Inte utan viss stolthet omtalade han att varvet var det första privatägda småbåtsvarv som började tillverkning av U-båtar. Inne i en av monteringshallarna fick vi sedan följa en båtfärd i simulatorn. Denna var helt byggd och utrustad som en skärgårdstretia och uppställd i en vagg. Via en dator står såväl skeppare som gäst i förbindelse med operatören vilken i sin tur från ett manöverbord kan framkalla vindar av olika styrkor, regn och åskbyar och andra i datorn inmatade program. Vid vindar över 15 sekundmeter släpptes i vattnet runt vaggan ut skurpulver som gjorde att vågtopparna var alldeles vita av skum. Här kan en riktig segelfälskare få känna på vädrets makter och testa såväl sitt mod som sjömannakunskaper under fullt realistiska förhållanden. Vi frågade båtbyggare Pettersson vad denna uppfinning skulle komma att innebära för framtiden. Han uppgav att det länge inom seglarkretsar varit ett önskemål att få fram just en sådan här typ av materiel. Här har seglaren möjlighet att träna året om och öva in vissa moment som att dejsa och slå vilket sedan kan vara till gagn ute på regattorna. Svensk segelsport ligger idag väl framme internationellt sett men vi måste satsa hårdare om vi i framtiden skall kunna hålla denna position. När vi tillfrågade Pettersson om kostnader för en sådan här simulator ville denne inte nämna några summor då detta kunde läsa honom i en förhandlingsposition med andra affärsintressenter. Vi lyckades dock pressa Pettersson som lovade att vid leverans till GSS — om intresse finnes — en Linktrainer med handsyddas segel från Holländska firman Kaputt eller från dess dotterbolag Fenito i Portugal skulle kosta omkring 792.000: —. Och med detta glada besked lämnade vi Brötans varv i Saleboviken.

DÖD ÅT INSTAMATICEN

Har du inte någonting foto av våran båt? Jo, det är möjligt. Kan du med din kamera för ja har färg i min. Fler varianter finns. Oftast »en bild på oss för vi är så sällan allihopa här». Så tar vi i mycket manicker nu för tiden. Så har vi lådkameran med färgfilm. I nytt utförande lite snyggare. Instamaticen — ett kommersiellt djävelskap som lockar bort små fina tillfällen för en hygglig svartvit minnesplåt. Kort av den gamla hederliga sorten att smeta in i albumet. Färgen har man kvar i skallen. Lite härlig rörelseoskärpa som sätter dramatik i ögonblicket. Pionjären Kodak trots allt — tack tack. Min mor överlät en gång en gammal Agfa Klack eller klick. Den tog nästan prisbilder. Då det regnade eller var lite disigt. Ja la ett veträ på den så den höll sej still. Stativ de var för »jeandobelt». Den nästan förolyckades under en kanotfärd som var blöt värre. Men ja öppna locket och tappa ur vattnet.

Filmen var väl »sköljd», en teknisk term, dock i fel skede. Fick rödsprit av en skärkarl under mistänksamma former. För fukten, sa ja. Han sa, för blötan och kanske menade med min invärtes mekanism med tanke på sjön vi kom ur. Säll med en ny rulle.

En gång fick en katt tag på Klacken och innan jag upptäckt vad som försiggick hade locket gått upp. Trodde kanske det var en fet rådis och lika vilseledd på filmrullen i tron det var tarmarna. Förlorad blev filmen så katten fick hålla till godo. Ock si den slicka i sig hela den tilltänkta bildskörden som satt i gelantinnet.

Kattmagen tålde inte »motiven». Den spydde bakom båthuset bland fiskfjäll och brädlappar. Man kan göra flugfångare av dom, instamatikarna.

Tag ett stadigt grepp om den. Luta er ut över utsidan på båten. Slit ut filmen och doppa den i sjön. Låt den rinna av ett par sekunder och häng den i kappen, in vänta flygfän. Varning, tappa den inte för då får måsarna tag i den.

(Jag har hört flera som ropat — agfa, agfaa, agfaaa, flera gånger under senare år.)

Tydligen ett oupptäckt miljöhot av multinationell härkomst.

Den fastnar inte lik bra i ansiktet. Brinner inte och kan sköljas om och begagnas igen.

Ett ekonomiskt tips.

Bilderna från Ålandstrippen har dock tagits med bättre prylar. Leica med Tri-X film, bländare 2—2,8 och tider fr. n 1/30 och upp till 1—5 sek. och stöd mot stöd eller vägg. För övrigt normal framkallning. Men de går me billigare

»kamurror» och dessa små tips.

Bildkontakten

GSS:are!

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

Båtsmide finns även till hyggliga priser.

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

Arvid Andersson

Järnaffär AB

Hornsgatan 154 - Stockholm

Tel. växel 68 04 25

AB FIKSÄTRA VARV

30

PRESENTERAR

GÖTA 30:an

SVENSKA SEGLARFÖRBUNDETS
30 m² SKÄRGÅRDSKRYSSARE
TILLVERKAD I GLASFIBER-
ARMERAD PLAST

INITIATIVTAGARE:
GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

KONSTRUKTÖR:
KNUD H REIMERS

TILLVERKNING OCH
FÖRSÄLJNING:



AB FIKSÄTRA VARV

133 00 SALTSJÖBADEN SWEDEN TEL. 08/717 04 23, 717 08 17

MÄLARREGATTA 12/6 1971

Om tävlingsivern vid småbåtseglingarna utanför Rasta, Britta Fagerström skildrar:

Tumult i land och ombord på div. båtar. Larm och slammer, men allt tycks ordna upp sig så småningom. Ombord på GARTY AF FALKENBERG d. v. s. det andra startfartyget. Ut ur hamn med otroligt myller av båtar. Vind ost till nordost. Kl. 9.25, verkar byigt. Skall bli det mesta av startande båtar, som någonsin varit på denna regatta. Kanon, flaggor, trådar, snören, tampar. Rop om lite av varje. Rop om kniv, nej vi har sax på havet. Ska vi slösa, bara vi inte behöver ösa. Vinden vrider fel på banan enl. Svenne Ejdis.

Var vill du ha pricken? 10 meter från fartyget, men låt oss ankra först, härlig kommentar. Nu saftar det på sa någon. Några faller i sjön från 5^o5 eller vad dom heter. Upp igen, blöta och så fart. Jädrans vad det går. Verkar prassligt med startfartyget. Dålig ankarbotten här? Vem tittar på tjuvstarter, fråga, svar, jag ser inte ett jädra dugg. Min egen fråga, varför ska dom stackars båtåkarna lida så. Nu ska dom äntligen starta, min tid 10.20. Kommenter från seglande farddåre, va' fan gör dom på skutan. Dricker väl öl dom jävlarna. Starka goda gossar på småbåtar minsann. Även tjejer, såg en som hängde på en hårsman. Bra är dom i alla fall i det här vädret. Undrar om dom har kul? Ska fråga någon sedan, hur det känns att slajda. Är vi männe tillbaka i vikingatiden? De brukade fara så här års från Birka, fast egentligen lite tidigare. De gick efter andra tecken än flaggor och kanonskott. Förbenat smällande här förresten.

Finnjollarna tar skotet i munnen. DEN fungerar även i såna här sammanhang. Eran j—la kl. går 17 sek. fel, kommentar från finnjolle. (OK), start, dom tar också snöret i munnen. Har då aldrig sett på maken. Fryser ni grabbar? Nej då tanten ta't lugnt. Alla har startat nu, sista polarn var svärdbärare.

Nu ankare upp för ny disp. Skitkul att vara skeppare sa Ejdis. Så kom ännu en lärare, en mottjolle. Vill du vara med utanför programmet? Tacka för det sa killen och stack som en raket efter de andra. Seglingsnämnden; dom ska härdas, dom ska tippa för fan: kommentar från Ejdis för han är mallig nu när han är ombord på en silljagare. Men jag får då aldrig ihop systemet av alla tippare. Ny kommentar från förbifarande seglare. Jävla sophög, läa dom inte för då blir du mördad. Hårt liv det här.

Björken har ett ansikte, som jag väl känner igen från pingstar förr i tiden. Men här snackas om Midsommar. Ja visst holmen heter ju så. Vad ska dom där att göra, det kanske är varmare där förstås.

Vad sticker dom nånstans? Håll reda på killarna, man borde ha en magnet. Nu går ankaret igen, men var det nåt i-et?

Biläggning för kontroll. Finns det nån mållinje egentligen gastar 5^o5/3323.

Vad sysslar ni med egentligen.

Nu lägger vi an säger Ejdis. »Skott.» Är du skjutgalen frågar storskepparns fru? Katten är borta. Det ryker om oss, smörgåsar och div. andra saker far omkring utan fotfäste.

Nu halar vi hem ankaret igen. Fyra man vid snöret. Dom ser ganska modiga ut och salta, medan nordosten sveper kring öronen. Det piper i riggen eller var det den bortsprungna katten. De ser ut som pirater, men var är kniven de skulle ha mellan tänderna. Mycket saknas i sammanhanget. Åre uppe nu ankaret, för vi ska göra en fin position, tid finns anses. Mannarna ser trötta ut efter ankardraget. Fina kranskötare, ett aktningsvärt yrke.

Bestämdes att ha en separat mållinje. Var är prickken? » Jag är inte nykter», helt omedelbar kommentar. 5 x 5 var för snabb för startfartyget sägs det. Startfartyg 2 till Startfartyg 1: var är våran prickbåt? Nödsituation, omedelbar assistans.

Andra seglingen, samma dag

Nu reser sig däckets på ett underligt sätt. Har vinden ökat. Plötsliga rop, följbåten har röd flagg, planar gör dom, måste vara ett helvete. En i svart jacka, det är våran båt, inte en pirat som jag först trodde. Nu kör vi igång igen. Radion säger kom och plötsligt klart slut. En jävla sjö att gå runt banan, säger prickbåt två, ettan har vi inte sett. Det här vi inte tid med säger Ejdís i sista minuten, den är trasig. Laga den då tänker jag för mig själ v. Så small det. De gamla vikingarna vilar under sina kullar som väl är, annars vete tusan om de inte hade slagit hela armadan. Tipp igen, undrar om dom har tuggummi under kölen så snabbt som dom kommer upp igen. Kom till fartyget sa roparen, försent sa han och stack, det var 2832. Uppsök banan, inte sett prickbåt. Är det en tiger, nej den hade inte tankat, så det var ingen tiger.



MARCO POLO

LÄTTMETALLMAS-
TER OCH BOMMAR
RIGGTILLVERKNING

Telefoner:
08 68 68 43-68 68 53

BENN'S AB
Brännkyrkag. 117-11728 Sthlm



Hur har vi det med skotten egentligen. Märke saknas. Varför inte använda Lord Nelson. 2832 tillbaka, badar fötterna, organisation pratas det om, var fan finns den. Kan du se våran följebåt, då hoppar jag i sjön alltså om den inte är här. Södertälje stadshotell, förslag från någon. Så kom en gryta, kan ni vara med som följebåt. Fel på tändstiftet, förra helgen var vi också på stadshotellet. Målgång, inte holmgång, du var är prickén nästanstans? den har gått åt helvete. Vem fan är det som draggar. Rätt riktning, kör på bara. Nu verkar det kinkigt igen, kör cirka 15 meter i den riktningen, VILKEN! Det här kan aldrig gå bra Ejdis med prickén i handen, han håller ordentligt också för säkerhets skull. Sen small det igen. Följebåt 2 på plats, modiga gossar det.

Nu är sista minuten trasig igen, varför kan dom aldrig laga den. Låt bli prickén hörs det från en Trapetz. OK va' fan väntar ni på, vi är ju klara. Det är start för tidigt, sa 2832. Nu driver vi igen, inte med dom, men mot tillfällig prick. Behöver ni ett tidtagarur, eftersom ni inte kan hålla tider. Arga gossar, jag förstår dom. Men regler är regler. Självt har jag oro i magen när jag hörde de hade rundat en röd stuga på Björkö.

Så småningom förankrade Svenne Ejdis gula prickén ombord på startfartyg 2, då var den prickén hemma i alla fall. Bortsprungen katt återfunnen vid ganska god vigör. Otäckt när det smäller, sa LUDDE KATT.

Så gick ankar-spelet för sista gången, men då för att gå mot hamn.

En sista kommentar från Ejdis, sen kommer dom med beskyllningar mot seglingsnämnden, dom vet inte ett djävla dugg va det är frågan om när ankaret ska opp och ner.

Mjuk övergång. Tore Lundwall. Varför skola människor strida.

Det var en Regatta det.

Brita, S/y Skum Rash

BENGT THIMANDER MARINROSTFRITT AB

Midsommarvägen 66 126 35 Hägersten Telefon 744 1244

1972 års nyheter · Stävstegar · Aktersteg

Torsdagsöppet till kl. 20.00



Specialisten på rostfritt till båten



NÅGRA IDÉER

Carl-Åke Wasteson delgiver här seglare av centerbordbåtar lärdomar från snart 10-årigt tävlande i Flying Dutchman-klassen. Med deltagande i mer eller mindre internationella sammanhang.

De senaste årens utveckling inom jollesektionen i GSS har gått mot allt mer svårtrimmade och avancerade typer av båtar som t. ex. FD, 505, Trapez och andra. Då klubben nu dessutom inköpt 5 st nya Flipper-jollar kan det kanske finnas intresse för några synpunkter angående trimning av jollar.

Till att börja med är det min övertygelse att penna och papper alltid skall finnas ombord oavsett om man kappseglar eller tränar. Man måste kunna göra anteckningar om vilka yttre förhållanden som rått vid ett visst tillfälle, vilka segel man använt, hur riggen var satt och mycket annat. Erfarenheter man gör vid olika tillfällen glöms lätt.

När man angriper trimningsproblemen är det viktigt att tänka på, att nu för tiden går de flesta kappseglingarna på stora öppna vatten och på olympisk bana. Det senare innebär, om banan är rätt lagd, att huvuddelen av seglingen består av segling mot vinden och att man därför i första hand ska trimma sin båt så att den kan drivas maximalt på kryssen. Undanvindsegling är inte så beroende på trim utan mer på koncentration, teknik och en arbetsvillig gast.

Styv båt

Vad är då väsentligt för goda krysssegenskaper? I första hand kommer segelsättning och mastens förmåga att böja sig på rätt ställe i rätt ögonblick.

Har man vant-spridare är det av största vikt att dessa är rätt intrimmade. Ansättningen av vanten är ett känsligt kapitel som man måste ägna mycket tid åt. Mycket små skillnader i belastning ökar eller minskar vantens och förlikkets längd avsevärt. Därav följer att också båten måste vara så styv att den inte kan röra sig vid mastfoten, och att vantfästen och fästet i däck för förseglet alltid är i samma läge. Om så inte är fallet måste nödvändiga förstärkningar göras. Här kan man nämna att träbåtar är att föredra framför plast, då de har mycket större styvhet i förhållande till sin vikt.

Skrov

Skrovet bör vara slätt och fritt från ojämnheter. Om reglerna i klassen man seglar tillåter, bör man undvika breda avbärarlistor i däckshöjd. De är mycket effektiva bromsar när man arbetar sig fram i grov sjö på kryssen. Viktigt är också att stäven är tunn och vass.

Centerbord

Jag är övertygad om att centerbord skall vara så konstruerade att de passar stumt i trumman. Ett centerbord som slår från sida till sida i trumman är helt förkastligt. För att undvika rörelsen i sidled kan man limma på tunna skivor av t. ex. perstörpsplatta eller liknande material. På så vis kan man få så bra passning att centerbordet i nerfällt läge praktiskt taget blir en fast köl. Centerbordet bör vara limmat i ett stort antal stavar, med tanke på styrka och styvhet. En annan viktig sak i det här sammanhanget är förstås själva centerbordstrumman. Kravet är att den inte rör sig. Det kan man prova genom att lägga båten på sida och be någon hänga hela sin vikt i yttersta delen av centerbordet. Om centerbordstrumman rör sig ska man försöka låsa den i sidled. Slutligen vill jag påpeka hur viktigt det är att man noga kollar att centerbord och roder sitter i linje med varandra och att vinkeln mot vattenytan är 90°.

Roder

Rodertyperna varierar. Det enklaste och mest effektiva är det fasta rodret, där rorkult och roder är en enhet. Har man ett sådant undviker man alla glapp som kan uppstå i länkarna mellan rorpinn, skedda och roder. Det gäller förstås att se till att gängpinn och roderbeslag inte glappar. Undervattenskroppen på både roder och centerbord skall ha droppform och vara »tjockast» vid sin främre 1/2-del. Tankprov har visat att man får de bästa strömningsförhållandena runt dem då. Akterkanten bör, visar samma prov, vara tvärt avhuggen så att en plan yta om 3—4 mm:s bredd med vassa kanter uppstår. Hur stark behöver ett roder vara? En del rorsmän forcerar sina båtar våldsamt med enbart rodret i stället för att använda segel och roder i förening. De som är mjukare på pinn kan kosta på sig ett avsevärt mycket lättare roder än de som, så att säga, »tvingar» sina båtar framåt.

Mast och Rigg

Nu har vi kommit till det svåraste när det gäller båtens fart på kryssen. Det är av stor vikt att man förstår vad man tänker göra. Man hör ofta folk som säger, »masten böjer sig beroende på hur seglet ser ut». Det är inte hela sanningen. Idealet är att trimma masten i en serie olika kurvor med varierand sträckning i vant och bärande lik i genua eller fock. På så sätt kan man lära sig vilka former som passar seglen bäst inom största möjliga vindområde.

Jag nämnde tidigare att sträckningen i rigglinorna förändras kraftigt med mycket små justeringar. Därför är det viktigt att man använder rätt material i riggen.

T. o. m. 19-trådig 3 mm wire töjer sig betänkligt, trots fabrikanternas försäkringar om motsatsen. Det bästa och samtidigt billigaste alternativet är dragen galvaniserad tråd. Eftersom den har högre brotthållfasthet kan när det gäller t. ex. vanten en FD gå ner från 3 mm till 1,7 mm diameter. Det betyder en hel del för minskat luftmotstånd och mindre turbulens i riggen.

Vinden varierar hela tiden i styrka och riktning och skillnaden mellan båtar som går bra på kryssen och båtar som går mindre bra ligger i det faktum att de förras master och segel är så trimmade att de snabbt kan »spilla ur» överflödigt kraft utan att tappa fart eller kränga för mycket. Faktorer som påverkar mastens arbete och som man måste ta hänsyn till är:

- a) Förliket i genua eller fock påverkar rörelsen framåt och bakåt.
- b) Lovartsvantet.
- c) Maststödet i däckshöjd framåt, bakåt och åt sidorna.
- d) Det tryck som fortplantas från skotet genom bommen till masten samt akterliket i storseglet.

Genuan

Så några synpunkter på försegel, speciellt då genuan. Genuan har stor betydelse för mastens utseende. Om man lägger ut ett antal genuer från de ledande segelmakarna i världen med halshornsöljetten och skothornsöljetten över varandra kommer man att bli förvånad över resultatet i toppen. Längden i liken är mycket olika. Vad jag vill komma fram till är att man skall välja ut en genua, eller fock, trimma in masten efter dem och sedan konsekvent hålla sig till det intrimmade seglet. Har man trimmat riggen efter ett visst segel så kan man aldrig bara byta genua eller fock, utan att också ändra hela riggtrimmet.

En liten differens som ett 10 mm kortare förlik sätter det tidigare trimmet helt ur spel. Det tas ofta alldeles för lätt på olika segel vilka får vitt skilda egenskaper om de används på samma grundtrim. Det är många gånger genuan eller focken som belastas eller krediteras för båtens kryssegenskaper.

Varje segel har sin egen ande och måste behandlas därefter.

Spridare

Spridarna skall vara *fasta* i sina beslag och formen aerodynamiskt riktig. De måste också vara mycket starka för att inte röra sig under belastning. Om de rör sig saboteras hela det arbete som lagts ned på att få masten under kontroll.

Spridarna bör vara ställda 90° mot den räta linjen mellan däck- och mastfästen. Detta förhindrar dem att röra sig nedåt under tryck.



Riggjusteringar

Två saker måste kunna justeras i olika vindstyrkor.

1. Sträckningen i förseglets akterlik.
2. Mastens böjning.

Justeringarna i förseglets akterlik kan göras på tre sätt.

- a) Skothornet kan flyttas uppåt och nedåt med ett rörligt beslag i skotpunkten. Det är dock svårt att nå tillfredsställande resultat på detta sätt eftersom det ställer stora krav på beslagen.
- b) Hals-hornet kan flyttas uppåt och nedåt. Det här systemet måste man använda om fockfallet ligger fast.
- c) Släcka i fallet så att masten faller bakåt och på så sätt ökar avståndet mellan seglets topp och masten.

Alternativ c) är det enklaste och mest effektiva sättet eftersom man vinner ytterligare en fördel, masten kan lätt akterstagas om vinden ökar under seglingen. En förutsättning är att man kan eftersträcka vantens. Det är en enkel operation med de välutvecklade beslag som finns i marknaden idag. Vitsen är att släcka fallet tills man erhållit den rätta sträckningen i genuans akterlik samtidigt som backvinden i storseglet blivit nästan oskönbar. Därefter sträcker man vantens och böjer masten så storseglet åter är redo att börja sin tjänst.

Man ser ofta på större kappseglingar runt om i Europa, människor med måttband i händerna, smygande runt de tio främsta båtarna i seglingen, ivrigt mätande mastpositioner och skotpunkter. Det är ett enkelt och bra sätt att få en liten aning om hur man kan trimma sina grejor. Mäts samma saker på ett relativt stort antal båtar får man medelvärdet att rätta sig efter. Mastpositionen är en sak som är föremål för dylika undersökningar. Den är i och för sig viktig, men här måste man också ta hänsyn till vantspridarnas vinklar och gastens vikt.

Har man inte riktigt bra balans på kryssen när man bestämt mastposition, kan man korrigera det genom att flytta centerbordet framåt eller bakåt. När båten balanserar bra görs slutligen de justeringar som är nödvändiga med tanke på vind- och sjöförhållanden. I lätt väder skall centerbordet vara så långt nere som möjligt. Så fort gasten är tvungen att gå ut i trapetsen skall man sakta höja det igen tills man har full kontroll över båten genom rodröt. Var centerbordets slutläge blir saknar betydelse så länge man håller samma höjd som övriga båtar. De här framförda synpunkterna är som alla förstår bara ett litet axplock av vad som finns att säga i detta enorma ämne. Men vem vet, det kommer kanske fler tillfällen?

Carl-Åke Wasteson



»E re nån som har seglat omkull en Vaxholmsbåt nyligen».

»Gå till Grolls»

har blivit tradition, när det gäller sjöustrustningar. Vi har allt i klädväg, ordentliga och praktiska kläder, som sjön kräver. Välkommen med Era önskemål och vi skall infria dem.

grolls

Hemvärnsgatan 14—18
171 54 Solna
Tel. 28 94 40

Järntorget
111 29 Stockholm
Tel. 23 31 45

Förtöj hos oss! Forshedas

Förtöjningsfjäder

i gummi



Gordon
SKEPPSHANDEL

ÖSTERLÅNGGATAN 10

111 31 STOCKHOLM

08/10 54 17 08/21 43 00

FRÅN SYDKINESISKA SJÖNS KUST

Om en resa i Ostasien berättar Ib Möller:

Vi hade gott om tid, min fru och jag, när vi reste runt Asien förra året. Därför tog vi oss ofta fram på de långsamma sätt, som ger rika kontakter, tåg, buss, cykel och så båt förstås. På så vis kunde vi se mycket annat än de vanliga sight-seeing-objekten och faktum är att när vi såg vardagen bakom det exotiska så fann vi likheterna med förhållandena här hos oss mer slående än skillnaderna.

Bland det mest spännande var att segla en hel dag längs Vietnams kust på M/s TAIPOOSHAN. Eller att råka ut för samma tyfon två gånger vid Taiwan ombord på M/s BAIKAL. Men det är ändå ingen som kommer att tro på hur stora vågorna var, så jag skall i stället försöka ge några små nära glimtar från vardagen vid Syd kinesiska sjöns kust.



«Kampong Charock Tanjong Lampur» — «Den vackert byn på Lumpur-udden». Där, på Malaysias östkust, fiskar man ännu från små seglande båtar. Dom förvinner rätt ut till havs med den tidiga morgonbrisens, och medan fiskarna jobbar där ute med revar och nät ligger byn stilla i middagsglöhetan. Många fiskebåtar är döende. TV:s scenvärd lockar folket till stan och byggen- skapen bryts. De stora präktfulla båtarna ger sig sällan ut, många förtärlig, och bara dom små i kanotsortlek med 1—2 man är ute dagligen. Framåt eftermiddagen dyker dom försä små segelprickarna upp vid horisonten igen. Eftermiddagsbrisens, som sveper in mot land, kan bli av aktningsvärd styrka, och prickarna växer snabbt till små kvadrater. Innan båtarna kommer in i bränningsarna rullas seglen blixsnabbt ihop. Brotten pareras med paddlar och båtarna dras högt upp på stranden för tidvarnets skull. Det går lätt på glesa- stegar- av bambu. Varnet är grundligt och varmt. Båta på morgonen är ett bad svalkande och njutbart bara om man håller sig i det grunda där båtarna inte går in. Vi såg en tvåmetersbåt på marknaden i sin en dag och det räckte bra med en död haj på så nära håll. Fångsten efter en hel dags svennigt jobb kan vara omkring 20 kg fisk och det räcker till försörjningen. Men jag undrar om det skulle falla dessa fiskare in att segla båta för nöjes skull. Malaya har utmärkta kommunikaationer. Ett par fåglingar, låta landsvägsbussarver och billig taxi i mängder gör egentligen privatbussen överflödig. I öster är vägnätet gles. Flodtrafik är ett nödvändigt komplement. Många slägs båtar används men de vanligaste och vackraste är de enkla, smala flodkanonerna. Jag törs nästan garantera att ingen Göta-medlem skulle klara sig på rätt köl i två







minuter i en sådan urholkad trädstam. Ännu mindre paddla den i en viss bestämd riktning. Men vi såg unga malajflickor i långa granna klänningar komma i god fart nerför strömmen. Dom gjorde eleganta tilläggningar med öppet förakt för regeln att sitta i båten trots bara 4—5 cm fribord och krokodiler i vattnen. Alla åldrar och kön verkade för övrigt lika hemmastadda i kanoterna.

Kampong Tanjong Lumpur hör inte till dom byar som avfolkas. Dess tusentals invånare ökar tvärtom genom närheten till staden Kuantan.

För att komma till byn måste man i regel åka båt över Belat-flodens mynning, så byn är fredad för biltrafik. Några barn, en get och en glassgubbe på cykel hade bygatan för sig själva men på ett ställe sjöd det av liv — vid båtbyggeriet.

Under några luftiga skuggande vasstak fanns fem båtar i olika storlekar och stadier. Trots taken var det hett, så arbetet gick i en avspänd rytm — men förvånande snabbt. Det utfördes med enkla redskap — men mycket effektiva.

Ta en av borrarna t. ex. En gammal kinesisk typ. En -stråke- med ett snöre runt en trissa drev borren. På några sekunder gjorde den ett 6 mm hål genom bordläggningen och en bra bit in i dom hårda spanten.

Allt grovt arbete, som i Sverige skulle kräva en rejäl bandsåg, gick där fort och elegant med handsåg och framför allt yxa. Vackra hemmagjorda hyvlar användes också, men i regel baklänges. Det vill säga man drog hyveln mot sig och därför hade den ofta en pinne tvärs igenom.

Vi dröjde länge vid båtbyggeriet och njöt av det fina arbetet och alla listiga knep för att spänna, forma och hålla i läge. Erfarenhet låg bakom varje detalj.



Att t. ex. lägga in fibrer från skiktet mellan bark och stam på kokospalmer som tätning i bordläggningen.

Annars var dagen lugn i byn. Vid stranden torkade en man fisk-lakor i solen och några barn byggde tält, likadana som vårt.

På bilden syns ett hus på flotte. Det är ett av sätten att klara skyfall och översvämningar. Annars bygger man luftiga hus på pålar. Vackra och praktiska.

Toyota, Honda och inte minst Volvo verkar tyvärr lyckats i försöken att skapa en marknad för sina bullrande, förorenande och dyra samfärdselmaskiner, men än så länge mest i dom större städerna, med sina utländska hankpalats. I djunglerna, där guerillan lever som fisken i vattnet (ett femtiotal efterlysta med varierande priser på sina huvuden var inte ovanligt i oöliggärliga byar) där lär det dröja innan bilarna kan konkurrera med flodkanoterna. En kelong är en jätteryssa av pålar. Den här var en av tusentals nära Singapore och den låg 3 km från land.

Vi kom ut med högvattnet i solnedgången, båten hissades upp och vi såg oss omkring. Flera hundra stammar av sagopalm från Indonesien hade drivits ner ett par meter i botten på tio meters djup. En kilometerlång rad i vinkel mot stranden, två mindre fångarmer med fickor närmast den kvadratiske burea dit fisken lurades och därtill ett hus, 5 x 11 m, också på pålar. Fyra man bodde och arbetade där ute. Huset hade ett stort arbetsrum med en köksvrå, ett redskapsrum och ett sovrum med 4 bastumattor och en transistorradio.

Mörkret föll. På vår Kelong och på alla andra tändes en skarpt lysande fotogenlykta



och hängdes ut över fällan. Vi sträckte ut oss på dom breda golvplankorna och somnade.

Några timmar senare väcktes vi för att se nattens första fångst. Tidvattnet hade strömmat undan och nu i mörkret fem—sex meter upp i luften kändes spången över kvadraten svajig och smal. Fiskarna började spela upp ett nät som legat platt på botten av buren.

Ett misslyckat lyft tänkte jag, när nätet kom upp med några hundra småfiskar och ett par stora krabbor. Fångsten håvades upp i en korg och dessutom en slemliknande massa, som bestod av små små räkor. Men det var faktiskt en normal fångst. Konstigt att pålraden räckte för att skrämma in så små fiskar i buren. Buren hade f. ö. bara ett gles rottingnät med 30 cm maskor!

När korgen släpats in började sorteringen. Tjocka och smala, lång- och tvärrandiga, röda, gyllene, vita och genomskinliga. Men först togs alla grönspräckliga giftiga tigerfiskar åt sidan. Dom minsta var giftigast och det gällde livet om någon i sömningheten bara nuddade deras fentaggar. Därför slogs dom noga ihjäl och kastades. Dom större ansågs goda och såldes.

I nästa lyft flera sorter: rockor, småhajar, ål och bläckfiskar från 6 till 60 cm och efter nattens sista lyft var 4 korgar fyllida värda 20 kr styck på torget. Det ger vinst på de 35.000 kr som Kelongens ägare i stan investerar trots att pålarna måste bytas vart tredje år, så man förstår att fiskarna fick mycket mindre än den tia som var normal dagslön för en arbetare i stan.

Männen turas om att fara in med fångsten på morgonen, men innan vi skjutsades iland fick vi njuta en utsökt måltid av fisk, grönsaker och ris, serverade med en sorts sås gjord på dom små små räkor.

Ib Möller

Försäkra

båten i

HANSA SJÖ

TRYGG  HANSA

SJÖFÖRSÄKRINGSAKTIEBOLAGET HANSA

Box 7036, 103 81 Stockholm 7



Loggboken

Loggboksnutdrag från Västindienfararen Åke Nyström med 75:an Clementine förmedlat av brodern Arne nu hemma i Stockholm.

Den 21/6-71 anl. Clementine till Port of France på Martinique.

Avsegl. mot Kings Bay vid Tobago, går in till St Lucia för »bunkring».

Fint väder, anl. King Bay. Åke har varit här förut. Lätt känna befolkningen.

Vi beslutar stanna här ett par dagar. Med hjälp av infödda fiskar vi, med Clementine, modell »dörja makrill». Långa linor med agnad storkrok.

Skaror av fåglar följde fisken som lärde oss att rycka i rätt tid.

Stora »bitar» likaande svärdfisk.

Avsegl. Målet är Trinidad för det är karnevalstid. Anl. utan missöden.

Upptakten bättre då alla tränar, med trimmade bensinfat som trummor. Utsatta för

»ånförsök» 2 gånger. Åke slagen i huvudet. Men då valnade »vikingen» hos mej

och skummisarna flydde. Det blev fyra dagars »håll igång» med extra huvudvärk för skepparn Åke. Intryck: för mycket »business» men färgstark och arbetsamt.

Den 20 febr. Avsegl. Port of Spain i lugnt väder men skvalpig sjö.

På eftermiddagen vindkantring. Mastbrott! Åke ropade ner till mej i ruffen.

Nu kommer den! Jag trodde det var sjön som vanligt. Åke slängde sej ner mot mej på brunnsdurken. Med brak och duns täcktes sittbrunn av mast och segel.

Allt gick akterut. Ett par timmars bärgning. Tillbaka mot Port of Spain. Reparationen tog oss en månad och masten blev ny till 2/3-delar. Den bröts även vid spridarn som redan förstärktes hemma i Stockholm.

Brottet berodde på en limning som gått upp och långvarig blöta. Den var helt ruttan innanför knapraden. Vi fick fin hjälp av en svensk, Fred Nordström, ute sen -48.

Den 1/5. Anl. åter Granada där jag (Arne) »avmönstrar». Reser hem.

Brev anl. från Port of France. Under januari hände ett roderhaveri.

Trämasken äter upp resten av hjärtstocken, från skandinavien, under segling.

Åke lyckades komma in under lä vid en ö med segel och motor. Undervattensjobb med att surra spinnakerbommen vid rodet.

Clementine styrdes mot den bästa hamnen, Port of France, där en bra docka finns.

Varvet erbjuder s. k. partning av totalkostnad för alla som ligger uppe.

Vi låg bakom en större tramp så vårt »tonnage» kostade inte mycket. Clementine fick nytt roder och hjärtstock av plastklätt 4"-rör.

Brev, avstämpl. 26 febr. -72 Portsmouth Dominica, som bekräftar att mor och far välbehållna har anlänt. De ombordvarande hälsar hem till vänner i Göta och till mej (Arne). Inga planer på hemresa är kända.

Med seglarhälsning.

Åke och Arne Nyström

.. har Ni tappat något?



08/94 17 54

roos & grape

Har du någon gång tänkt igenom varför du är medlem i en båtklubb, vad medlemskapet ger dig och vad du själv ger klubben?

En stunds eftertanke ger säkert anledning till såväl kritik som självkritik, trots alla positiva argument som tas för mer eller mindre självklara och kanske därför aldrig ifrågasätts.

Först av allt kan väl slås fast att genom klubbens såväl i teori som praktik helt demokratiska uppbyggnad inom en grupp med gemensamma intressen, skapas alla möjligheter för var och en att föra fram synpunkter och önskemål, såväl direkt till kamraterna i styrelsen som vid klubbmötena. Samtidigt som det är din rättighet, är det också din skyldighet mot klubben att komma med kritik och förslag och öppet redovisa dina synpunkter.

Under de gångna vintermånaderna har jag ofta försjunkit i tankar om ovanstående. Mitt arbete som årsboksredaktör såg jag framåt mot som en stimulerande uppgift, men det visade sig att pendeln oftast svängde mot tvivels branter. Tvivel orsakat av medlemmarnas bristande intresse och ovilja till att offra några timmar av sin fritid på vår anrika klubb.

I november månad såg jag fortfarande framför mig, hur klubbens ca 500 medlemmar tillbringade höstkvällarna tillsammans med sina familjer, för att på nytt återuppliva sommarens äventyr. Foton granskades, manus skrevs och idéer hopade sig. Resultatet skulle sändas till mig och jag skulle få en svår och grannliga uppgift, nämligen att gallra bland alla dessa bidrag till årsboken. Bidrag som skulle ytterligare bekräfta den goda kamratskapen och utåt visa hur trevligt vi har i Göta.

Till min förvåning strömmade inte bidragen in. För att vara exakt, inte ett enda bidrag flöt in. Jag tvingades därför sätta mig vid telefonen och ringa till dem som brukar ställa upp.

Till dessa — ett tiotal av 500 — framför årsboksredaktionen sitt djupa kända tack. Ett tack för att de ännu en gång medverkat till att Götas årsbok fått ett innehåll, som vi hoppas kan vara till både nytta och glädje för medlemmarna.

Ingen nämnd och ingen glömd brukar man skriva. Ingen regel utan undantag heter det också. Undantaget denna gång är Arne Barthelson, till vilken vi vill framföra ett speciellt tack för hans uppoffrande arbete och vars hjälp inneburit att många svårigheter har kunnat övervinnas.

Årsboksredaktionen
Bernt Lysell

GSS' MINNESLISTA 1972

- 24/4 Vårmöte
- 27/5, 28/5 Träningseglingar m. m. vid Jungfruholmarna
- 3/6, 4/6 Mälarregattan
- 23/6 Midsommarträff vid Jungfruholmarna, Lisslö och Finnskär
- 25/6 Jolleläger I börjar
- 3/7 Jolleläger II börjar
- 11/8 Funktionärsträff med damer
- 12/8 GSS's öppna segling
- 13/8 Kräftköret
- 30/9 Korvköret
- 1/10 Eskadersegling
- 27/10 Höstmöte

Mellan här angivna dagar kan under året även andra muntrationer uppträda. Läs därför alla anslag samt GSS-nytt. Vi får inte heller glömma de övriga Sällskapens öppna seglingar. Där gäller det att segla så flitigt som möjligt och GSS avser att även 1972 återbetala startavgifter enligt samma mönster som 1971. Begär därför kvitton på startavgifterna.

FOTO

BILD KONTAKTEN
ARNE BARTHELSON
HEMVARNSVÄGEN 2
141 42 HUDDINGE 2
08/774 2373 - 774 1542



GSS' ÖPPNA KAPPSEGLING FÖR KLASSBÅTAR DEN 7/8 OCH KRÄFTKÖRET DEN 8/8 1971



Som vanligt var det stor fest på Jungfruholmarna och för Sällskapetets funktionärer med damer började den redan på fredagskvällen med supé och dans.

Den öppna kappseglingen gynnades inte av så särskilt goda vindar, men seglingen genomfördes till allas belåtenhet. Som priser hade vi bestämt att varje pristagare skulle få ett foto 18x24 av sin båt. För att genomföra detta fick Arne Barthelsson kämpa hårt genom att först ta bilder och sedan åka hem och framkalla dem samt göra förstoringar. Dessa ramades sedan in i pappramar och försågs med Götas emblem. Priserna uppskattades mycket av samtliga.

På lördagsmiddagen var det lekar för barnen och på kvällen efter det att alla ätit och druckit blev det tombola, lotteri, fyrverkeri och dans.

Söndagens segling, »Kräftköret», drabbades av växlande vindar och något regn. Alla kom dock i mål och prishöret dignade av, förutom vandringspriser, en stor mängd praktiska priser. Vi hoppas alla blev nöjda och återkommer 1972.

RESULTAT 7/8 1971

M 30

1. 69 May-Lou, TSS, L. Söderlund
2. 20 Tösen, SSG, S. Blomqvist
3. 49 Corason, ÅBK, P. Haggren

M 22

1. 88 Colibri, ÅBS, L. Olsson
2. 136 Tallyho, GSS, K. Mathson
3. 53 Till Salu, GSS, B. Svensson

Folkbåtar

1. 532 Häxan, GSS, S. Bergman
2. 1131 Snudd, VSS, L. Ahlkvist
3. 1007 Sjutusan, VSS, P. Jensing

IF-båtar

1. 566 Monique, SSK, M. o. P. Widén
2. 276 Neiti, USS, S. Jansson

Starbåtar

1. 4192 Surfing Star, SSS, H. Gustafsson

Int. 5:or

1. 1 Triona, SSG, K. Winblad
2. 49 Mariba, SSG, S. Andersson

SK 22

1. 268 Sjövivet, ÅBS, B. Preutz
2. 112 Big-Ame, BSS, B. Scheierman

OK

1. 2213 Lisa, KBS, L. Larsson
2. 2212 Patrik, HSS, M. Sjöberg
3. 1609 Kom-Loss, KBS, B. Näslund

RESULTAT DEN 8/8 1971

M 30

1. 69 May-Lou, TSS, L. Söderlund
2. 79 Mintredje, GSS, K. Frimodig
3. 20 Tösen, SSG, S. Blomqvist

M 22

1. 53 Till Salu, GSS, B. Svensson
2. 88 Colibri, ÅBS, L. Olsson
3. 40 Camilla, GSS, L. Ek

Folkbåtar

1. 844 Sophia, VSS, S. Holm
2. 889 Jehu, VSS, P. Wennerström
3. 58 Mysan, GSS, N. Olsson

IF-båtar

1. 276 Neiti, USS, S. Jansson
2. 73 Amanda, KTHSS, P. o. U. Andrén

Starbåtar

1. 5472 Jack-Pot V, SSS, S. Winberg

Int. 5:or

1. 1 Triona, SSG, K. Winblad
2. 2 Marquita, EBS, S.-E. Bränge

OSCR

1. P 3 Fragancia, GSS, Bo Holmgren
2. GS12 Solola, SSGn, S. Steiner
3. S 95 Rene, HSS, H. Kuhn

SK 22

1. 120 Naive, SSK, C. Nilsson
2. 268 Sjövivet, ÅBS, B. Preutz

OK

1. 2212 Patrik, HSS, M. Sjöberg
2. 2213 Lisa, KBS, L. Larsson
3. 1609 Kom-Loss, KBS, B. Näslund

Finn

1. 379 Runan, GSS, L. Rhunström
2. 547 Kula, GSS, K.-G. Holvander

Avslutningsseglingen, »Korv- och paketköret», avhölls den 15/9 under goda förhållanden. Rolf Bäckström med M 30/44 blev den snabbaste båten, men det gjorde ju inte så mycket, för alla fick pris.

Den 16/9 startades eskadersegling hem, deltagarantalet var svagt. Efter en hård kamp med M 30/44, så vann M 30/68, Rune Kristoffersson.



KAPPSEGLINGSPROGRAM 1972

- 23 april Riddarfjärdsseglingen
Klass 5o5 och Trapez
Arrangör: Stockholm 5o5 Fleet
- 6 maj Öppen träningssegling
på Lilla Värtan
Klass: Alla
Arrangör: Vikingarnas Segel Sällskap
- 6 maj LSS Småbåtsregatta,
Lilla Värtan
Klas: Centerbordsbåtar
Arrangör: Lidingö Segel Sällskap
- 7 maj Lidingö Runt
Klass: Alla utom jollar med mindre
än 10 m² krysställ
Arrangör: Lidingö Segel Sällskap
- 11, 13 och 14 maj KSSS Vårseglingar,
Saltsjöbaden
Klass: Alla
Arrangör: Kungl. Svenska Segel
Sällskapet
- 11 maj Kappsegling, Riddarfjärden
Klass: Centerbordsbåtar och kanoter
Arangör: Mälarhöjdens Kanotsällskap
- 13—14 maj forts. KSSS Vårseglingar
- 19 maj Tillfartsegling, Aland Sea Race
Klass: IOR
Arrangör: Norrtälje SS och
Vikingarnas SS
- 20—21 maj Trissjolleregatta
Arrangör: Segelklubben Måsungen
- 20—21 maj Rastaholmsregattan
Klass: Centerbordsbåtar
Arrangör: Stockholms Segel Sällskap
- 21—22 maj Ålands Sea Race
Klass: IOR, Scratch, OSCR och Vega
Arrangör: Norrtälje Segelsällskap
- 27—28 maj Forsbergs Minne,
Sandhamn
Klass: Starar
Arrangör: Rasta Starbåtsflottilj
- 3—4 juni Mälarregattan
Klass: Alla
Arangör: GSS, SSK, SSS och ÅSS
- 3—4 juni VSS Skärgårdssegling
för IOR IV—VIII och NL
Arrangör: Vikingarnas Segel Sällskap
- 3—4 juni Saltsjöbadsregattan
för juniorer
Klass: Centerbordsbåtar
Arrangör: KSSS junioravdelning
- 10—11 juni Saltsjöregattan för jollar,
Stora Värtan
Klass: Trapez, FJ, OK, Moth, Triss
och Mirror
Arrangör: Näsbyvikens Båtsällskap
- 10—11 juni Gäddviksregattan
Klass: Centerbordsbåtar och kölbåtar
enligt inbjudan
Arrangör: Segel Sällskapet Gäddviken
- 10—11 juni Distans- och bankapp-
segling på Norra Björkefjärden
Klass: Kölbåtar, Entyps- och OSCR
Arrangör Segelsällskapet Görvåln
- 11 juni Juniregattan
Klass: Alla
Arrangör: SBK och BSS
- 16—17 juni Havskappsegling,
Alma Race
Klass: IOR I—IX samt enl. inbjudan
Arrangör: Havsörnarna och
Stockholms Segelsällskap
- 17 juni Öppen segling, Lacka Mysingen
Klass: M 25, Neptunkryssare, Folkbåt,
NL och IOR
Arrangör: Nynäshamns Segelsällskap

17—18 juni Vikingaregattan
Klass: Kölbåtar
Arrangör: Vikingarnas Segel Sällskap

18 juni Dagegling
Arrangörer: Havsörnarna och SSS

1—2 juli Trälhavsregattan
Klass: Centerbordsbåtar
Arrangör: Trälhavets Båtklubb

2 juli Gotland Runt
Klass: IOR I—VR
Arrangör: Kungl. Svenska Segel Sällskapet

2 juli Baltic Race
Klass: IOR VS—IX
Arrangör: Kungl. Svenska Segel Sällskapet

8—9 juli LBS Juliregatta
Klass: Centerbordsbåtar
Arrangör: Lerviks Båtsällskap

15—16 juli Liss-regattan
Klass: Optimist, Triss, Trapez och Minijolle
Arrangör: Linanäs Segel Sällskap

21—23 juli Sandhamnsregattan för juniorer
Klass: Centerbordsbåtar
Arrangör: KSSS junioravdelning

29—30 juli Optimistjolleregatta
Arrangör: Flaxenviks Segel Sällskap

29—30 juli Kanonregattan
Klass: Snipe
Arrangör: Stavnäs Snipe Fleet

30 juli—6 augusti Sandhamnsregattan med scratchssegling för havskryssare
Klass: Alla
Arrangör: Kungl. Svenska Segel Sällskapet

5—6 augusti Dalaröregattan för juniorer
Klass: Centerbordsbåtar
Arrangör: KSSS junioravdelning

5—6 augusti Flaxenviksregattan
Klass: Centerbordsbåtar
Arrangör: Flaxenvikens Segelsällskap

5—6 augusti Kålö Race
Klass: IOR och NL
Arrangör: Lerviks Båtsällskap o. TBK

12—13 augusti Öppen segling Jungfruholmarna
Klass:
12 augusti Entypsbåtar
13 augusti Kräftkötet — alla klasser
Arrangör: Göta SS

12—13 augusti Yachtklubbens Distanskappsegling Saltsjöbaden—Sandhamn samt Skärgårdssegling
Klass: Kölbåtar och havskryssare enligt särskild inbjudan
Arrangör: Stockholms Yacht Klubb

13 augusti Optimistsegling, Nynäshamn
Klass: Optimistjollar
Arrangör: Nynäshamns Segelsällskap

19 augusti ÅSS Regatta, Södra Björkfjärden
Klass: Kölbåtar
Arrangör: Årstavikens Segel Sällskap

19—20 augusti Getfotsregattan
Klass: Alla
Arrangör: Segel Sällskapet Brunnsviken

19—20 augusti Måsungeregattan, Duvnäsviken
Klass: Centerbordsbåtar
Arrangör: Segelklubben Måsungen

26 augusti RS årliga internationella kappsegling (Distanskapps. från Ägnö)
Klass: Alla
Arrangör: Segelsällskapet RS

26—27 augusti Kanotregatta
Klass: Kanoter
Arrangör: Föreningen för Kanotidrott

- 26—27 augusti *Silversnipen*,
Stora Värtan
Klass: Snipe
Arrangör: Stockholms Snipe Club
- 26—27 augusti *Viking Cup*
Klass: OK-jollar
Arrangör: Nynäshamns Segelsällskap
- 26—27 augusti *KSSS höstseglingar*
Klass: Alla
Arrangör: Kungl. Svenska Segel Sällskapet
- 2 september *Kaktuskannen*
Klass: Alla med dam som rorsman
Arrangör: Lidingö Segel Sällskaps damsektion
- 2—3 september forts. *KSSS höstsegl.*
2—3 september *OK-pokalen*,
Stora Värtan
Klass: OK-jollar
Arrangör: Lidingö Segel Sällskap
- 2—3 september *DSK:s höstregatta*
Klass: Snipe, FJ, Spättor, Triss och Optimistjollar
Arrangör: Djurholms Segelklubb
- 2—3 september *Furusundsregattan*
Klass: IOR—OSCR
Arrangör: Nortälje Segelsällskap
- 2—3 september *The Scandal Beauty Trophy Race, Riddarfjärden*
Klas: IOR I och II samt NL 8,5 och däröver
Arrangör: Gaff Yacht Society
- 3 september *Ålstensregattan*
Arrangör: ÅBS
- 9—10 september *Vegas Höstregatta*,
Stora Värtan
Klass: Alla
Arrangör: Segel Sällskapet Vega
- 9—10 september *SSS höstregatta, distans Rasta*
Klass: IOR, NL och OSCR
Arrangör: Stockholms Segel Sällskap
- 16—17 september *Skol-DM*
Upplysningar: KSSS kansli
Arrangör: KSSS junioravdelning
- 16—17 september *Höstregatta*,
Stora Värtan
Klass: Snipe
Arrangör: Stockholms Snipe Club
- 16—17 september forts. *SSS höstregatta, Rasta*
Klass: Alla
Arrangör: Stockholms Segel Sällskap
- 16—17 september *Höstrusket*
Klass: IOR I—IX, Shark 24, NL, Sk 22, Sk 30 samt handicap enligt Portsmouth Yardstick
Arrangör: Lerviks Båtsällskap
- 23—24 sept. *KTHSS Höstregatta*
Klass: Snipe 505, OK, Cat, 420, Trapez, Fj och Moth
Arrangör: Kungl. Tekniska Högskolans Segel Sällskap
- 30 september—1 oktober
Oktoberpokalen, Rastaholm
Klass: Starar
Arrangör: Rasta Starbåtsflottilj
- 30 september—1 oktober
Stocksunds BK:s jollekappsegling
Klass: Centerbordsbåtar
Arrangör: Stocksunds BK
- 23—24 september *Inbjudningssegling Lilla Värtan*
Klass: IOR IV—IX
Arrangör: Vikingarnas Segel Sällskap
- 23—24 september »*Görvåln Cup*»
Klass: OSCR
Arangör: Segelsällskapet Görvåln
- 1 oktober *Småbåtsregatta, Ulvsundasjön*
Klass: Centerbordsbåtar och kanoter
Arrangör: Huvudsta Kanotklubb

Obs! Våra Ungdomar

Alderbäck, Marcus
Andersson, Susanne
Annerwall, Eva
Annerwall, Karin
Backman, Jörgen
Backman, Kristina
Barthelson, Ola
Bergau, Annika
Bergau, Gunilla
Bergau, Stefan
Blomquist, Karin
Blomquist, Per
Borén, Kerstin
Borén, Lars
Bäckström, Jeanette
Dahlberg, Anna
Dahlberg, Jan
Dahlquist, Eva
Dalunde, Jerker
Dogsé, Peter
Ejdestam, Helene
Ejdestam, Håkan
Forsman, Magnus
Friberg, Clary
Friberg, Roger
Frimodig, Pia-Maria
Gåling, Anne
Gåling, Gunnar
Gåling, Ylva
Hedenskog, Mona
Hejdenberg, Lennart
Hellgren, Hans Kristian
Hellgren, Thomas
Irebjer, Joakim
Kempe, Mats
Kempe, Ove
Klintström, Magnus
Kristoffersson, Per-Johan
Liljeroth, Thomas
Ling, Jan-Olof
Lehnert, Emil
Lingons, Monika
Lingons, Ylva
Odehammar, Jeanette
Oscarsson, Björn-Ove
Palmertz, Tomas
Palmqvist, Åke
Roos, Annika
Roos, Ylva
Schwartz, Katarina
Skoglund, Theresia
Sivborg, Per
Strått, Katilla
Urbom, Johan
Westman, Mikael
Örtengren, Jan

positivt

Yr Måller!

På Yrllskapet
någor äs en
göng:

Est varmt hec
för den donerade
liberakuron.

Redaktionen.



Vem..?

Ägaren av 75:an Unite och även KR 104 Ninnl. Lämna Göta 1938.
Det först rätt öppnade svaret får på paketkörtet — pris.
Svar sändes till Bildkontakten »Oldtimern», Hevärnsvägen 2, 141 42 Huddinge.

Det finns fortfarande möjlighet att inhandla gruppafotot från jubileumsfesten.
15 bagare eller uteblivna 5 plätöl. Men några detaljförstoringar av glada prissar
eller bortretusch av någon som du är förebannad på göres icke.
Pussel får ni göra själva. Ring redaktionen 774 23 73.



GÖTA SEGEL SÄLLSKAP





Hon

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

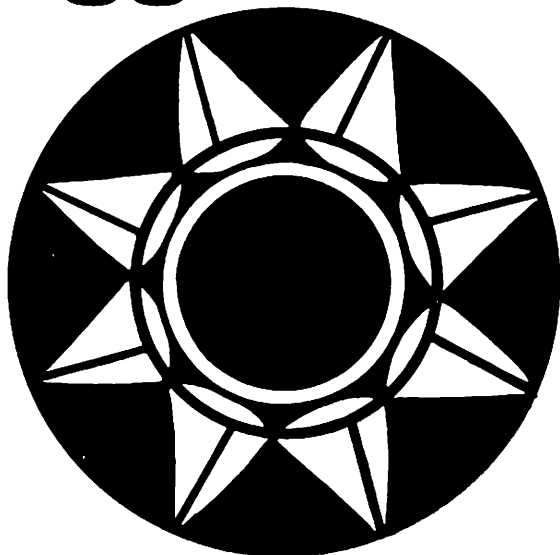
AB Alfort & Cronholm
Långholmsgatan 5 Stockholm
Tel 68 88 01

AB Asta Färghandel
Sjöbjörnsvägen 1 Gröndal
Tel 19 89 89

ALCRO
AB ALFORT & CRONHOLM



Mästersömmare -riggmästare



SKARVENS segel&rigg

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

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



Följande medlemmar har för alltid lämnat vår kamratkrets:

Erik Nilsson, 74 år, avled 4/6 1971. Han var medlem sedan 1923 och ständig ledamot. »Jerker», som var hans namn bland seglarna, hörde hemma i Stockholms Segel Sällskap, där han började som kanotseglare som skolpojke. Han har varit galjonsbild för målarseglarna under många år och även hjälpt oss vid många tillfällen. Han var en mycket skicklig kappseglare och konstruktör av både segelkanoter och Skärgårdskryssare. E-kanotklassen är hans skapelse. Hans mycket vackra och snabba 22:or och 30:or seglar ännu med framgång både här i landet och i Australien, Sydafrika och Amerika. Förfrågan om nya konstruktioner har kommit under senare år.

I Mälarens Seglarförbund anlätades han som teknisk expert från mitten av 30-talet och har som ledare av tekniska kommittén handhaft klassning, klassregister och ändringar av ritningar och bestämmelser för M-båtarna. M 25 har han konstruerat. Han valdes till förbundets sekreterare 1948 och ordförande 1951 samt till Hedersordförande 1968. I Svenska Seglarförbundets styrelse har han suttit som vår representant i många år. Som skicklig båtkonstruktör på fritid har han alltid varit en mycket trevlig kamrat, som gärna diskuterade båtar. Han fick därigenom många goda vänner även hos oss.

Arvid Jonsson, 70 år, lämnade oss den 3 sept. 1971. Han var medlem sedan 1922 och ständig ledamot. »Affe», som vi kallade honom, hade på senare år motorbåt och hörde till pensionärsgänget på Jungfruholmarna. Han älskade att diskutera båttrimning och fick där många unga vänner, som fick tips av honom. Under många år var han vår främste kanotseglare som bl. a. erövrade Kanotpokalen, den tidens SM. Dessa seglingar gick i kanotklass 3 B, en liten och känslig kanot, som fordrade stor skicklighet vid rodret. Senare gastade och seglade han som rorsman på våra framgångsrikaste Skärgårdskryssare med mycket stor framgång. Affe blev en slags seglingsprofessor, som anlätades mycket som rådgivare betr. båtar av våra kappseglare. Kamratkretsen förlorade med honom en god och uppskattad medlem.

Georg Gillberg, 77 år, avled den 1/9 1971. »Skridskogillberg», som han kallades av oss, ty han hade konstruerat och tillverkat rörskridskor, blev medlem hos oss 1934 och hade då motorbåt. Under ett 20-tal år verkade han som ledare för de motorbåtsägare, som tävlade med sina båtar. Han ordnade motorbåtsävlingar i sällskapet och representerade oss på främmande banor. Uppfödd på Reimers holme och alltså i nära kontakt med Göta från barnsben hade han en stor vänkrets i sällskapet och skaffade sig med sitt trevliga sätt ännu fler vänner i vår kamratkrets. Under senare år följde han vårt liv på Jungfruholmarna från sin villa på Vårbyberget.

Bengt Eriksson, 62 år, lämnade oss den 24 juli 1971. Han låg många år på Gröndalsvarvet med sin campingbåt och blev en mycket uppskattad kamrat. Han var kantor i Högalids församling och en uppskattad sångare och körledare. Vid flera tillfällen bidrog han med uppskattad sång.

John Carlsson var medlem sedan 1923 och ständig ledamot. Han gastade i äldre tider mycket på sin dåvarande arbetsgivares båt. Han arbetade hos Karl Larsson med Jo-Jo-båtarna. Han blev god vän med den tidens götaseglare. Han kom sedan igen med motorbåt på Gröndalsvarvet.

Erik Jansson

I DN Båtextra den 27/2 1972 står på sidan 2 inom svart ram en liten artikel rubricerad Gasolvarning som ej bör få stå oemötsagd.

SPRANGÄMNESINSPEKTIONEN
Avd för gaser och explosiva varor
I tjänsten

BENGT SANGBERG

DN:s båtreporter Anders Ohman kommenterar:

Gasol är livsfarligt i täta plastbåtar, där gasolen inte har någon möjlighet att försvinna. Sprängverkan blir kolossal. Sjöfartsverkets fritidsbåtprovning utreder nu om gasol skall förbjudas i fritidsbåtar. De moderna T-sprittöken är under alla omständigheter säkrare än gasolöken.

Gasolvarning!

Varning för gasol i högtryckstuber! Sjöfartsverket godkänner inte dessa för användning i bruksbåtar. Massor av fritidsbåtar använder emellertid dessa högtryckstuber därför att enhetliga bestämmelser för gasol saknas.

Lågtryckstuber med tändsäkring är det enda säkra alternativet om båtägaren vill ha gasol ombord. Primuskök som drivs med T-sprit är ett utmärkt, och mindre brandfarligt alternativ. T-sprit kan släckas med vatten, gasol har en fruktansvärd sprängverkan.

☐ Båtplats på lika villkor

De statsbidrag för småbåtshamn som gäller säger klart att samtliga människor — oavsett kommun eller klubbmedlemskap — på lika villkor skall beredas båtplats. Det är helt fel att lämna företräde till "de egna" eller ta högre avgift av "de andra" båtägarna, säger bestämmelserna.

De kommunala bidragen behöver inte innehålla sådana villkor.

KLIPP

DN 27/2

— Båtporten har stort socialt värde, säger Katrin vidare. I utredningen ifrågasätts båtklubbarna — kan man lita på deras vilja till frivilligt ideellt arbete i framtiden?

Danska Flipper av scow-typer tillhör de absolut snabbaste småjollarna för vanligt folk — och det ser ut att bli konkurrens om köpargunsten. Fullt färdig kostar den från Fablon Plast 3 635 kr, från Finessa Båtar 135 kr mindre. ☐

Erik Kylén

...res intressen, tyvärr...
va upp till byggherrns intressen.
Här kommer Vinterviken in i bilden: som kompensering för en förlorad tunnelbanestränd erbjuds vi den för den stora allmänheten mycket mindre värda Vinterviken. Myndigheterna vill att vi ska acceptera Vinterviken som ersättning för att de får förstöra tunnelbanestränden med ett par kolossalhus, som precis lika gärna kan ligga någon annanstans i Stockholm.

DN Sv. 18-3

I miljöskyddsgruppen RÄDDA TREKANTEN svarar vi att det är tio gånger så angeläget att tunnelbanestränden först får räddas, för sjöområdet är tio gånger så populärt och användbart som Vinterviksdalen. Därmed inget förkl...

Det är stor skillnad på båt-klubbslivet på öst- och västkusten.

På östkusten är de flesta båtägare med i någon båtklubb för att få båtplats. Det renodlade klubbslivet är mer vanligt på västkusten.

SVERKERS KORV HALLER
SIG I SKINNET!



Välkommen till Båthuset ALBIN

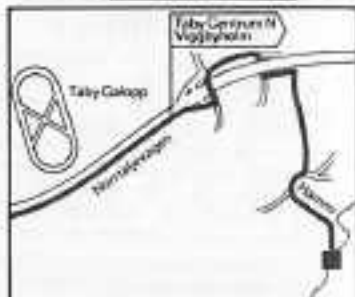
Med utställningshall för alla ALBIN familjebåtar: motorbåtarna ALBIN 21 och ALBIN 25, årets segelbåt ALBIN-VIGGEN, havskryssarna VEGA, SINGOALLA — snart också nya halvtonnaren BALLAD.

Rymlig butik med stort sortiment båt-tillbehör, välutrustad serviceverkstad, kajanläggning med modern sjösättningskran.

Kör Norrtäljevägen förbi Täby Galopp och ta av mot Viggbyholm (se skissen).



Hamnvägen 6, 183 63 Täby
Tel 08/756 01 95



D U



Flickan å Flaskan



**..ta hem dom igen från
holmar och skär**

Göta Segel Sällskap



F-
51120
F-
05112

F
5876

SÄLLSKAPET

FRÄMMLIDET

BÄTTEN