


ORGAN FÖR DET AKTIVA SÄLLSKAPET

Götarna



 GÖTA SEGEL SÄLLSKAP ÅR 1975



Årsbok 1975

Göta Segel Sällskap

Stiftades den 10 aug. 1895

INSIDORNA

Sid.	
2	Annonsförteckning
3	Göta SS inför 1975
4	Verksamhetsberättelse
6	Styrelse
8	Kostnader
10	Avgifter
12	Hälften så dyr tre gånger så . . .
16	Segel i stan om våren
18	SM Folkbåt
20	VM Finnjolle
22	Högtidsseglingen/Kräftköret
24	VM Moth
28	Seglarlägren på Jungfru- holmarna
32	Elsa och Tore Stark
33	500 år på Långholmen
40	Double scotch please
47	Man över bord
48	Malmö—Stockholm enkel
52	GSS arrangemang
53	Den Akterseglade
54	Våra ungdomar och »minijorer»
55	F 1217
56	Korv- och paketköret
58	Varför just en trimaran?
60	Hos en tollare . . .
62	Båtregister
66	Göta-blandat
68	Julfesten
69	Redaktionell synvinkel
70	Medlemsregister
80	Der Yacht Fahrbericht . . .
84	Korsord »Kryss i hemmahamn» Pristävling

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.

- 13 Erlandsons Byggplast
- 14 Bennis Båttillbehör
- 17 Alfort & Cronholm Färg
- 27 Kanonsegel Peder Cederskiöld
- 31 Larssons Marin
- 37 Biresack Livsmedel
- 38 Enskede Glas
- 39 Astra Färghandel
- 44 Prisma Foto
- 45 Ekens Båttillbehör
- 47 Hans Lindvall Uraffär
- 49 Wallin & Co Batteri o. Belysning
- 51 Starex Båttillbehör
- 55 Thörns Båtbyggeri
- 59 Truckservice
- 61 Extronic Larm
- 65 Arvid Anderssons Järnhandel
- 67 Sjösäcken Skeppshandel
- 79 FM:s Rostfria
- 81 Fisksåtra Vary
- 82 Bergsunds Färghandel
- 82 Forsbergs Släckare
- 83 Malmgrens Motor

Redaktionen:

Arne Barthelson och Gunnar Olsson



Så står vi igen inför ett nytt år. Att sja om vad som skall hända är svårt men vi har ju våra »gamla problem» som kvarstår. Därmed är dock inte sagt, att det ej blev något utfört 1974, långt därifrån. Med »gamla problem» tänkte jag främst på varv och hamnar. Det är ofrånkomligt att vi för varje år som går, kommer närmare den dag då det händer något från myndigheternas sida. Och vad händer? Ja, det vet vi ej, det sägs t. ex. att gamla Ekensbergs varv skall bli en stor båtuppläggningsplats och det ges antydningar om Vinterviken som hamn. Det torde därför vara dags nu att GSS gör något aktivt. Styrelsen har budgeterat medel för en utredning i ämnet och vissa personer är vidtalade att gå igenom GSS' nuvarande läge och behov samt kartlägga framtida möjligheter. GSS måste även i denna fråga börja propagera i egen sak. Målsättningen bör vara att »få» Vinterviken, både som hamn och varv. Med en sådan lösning borde Sällskapet kunna expandera avsevärt om detta så önskas. Dock måste vi vara beredda att acceptera andra lösningar, t. ex. att dela varv med andra klubbar men behålla hamnarna.

En annat »gammalt problem» är utbyggnaden av hamnen i Gröndal. Frågan började utredas 1963 och blev klar med positivt svar för ca 5 år sedan. Därefter har inget hänt. Myndigheterna har skyllt på brist på arbetskraft,

dålig is etc. Vi har nu med ny kraft angripit problemet så det borde bli klart i år.

Ytterligare ett »gammalt problem» är frågan om uthamn i Saltsjön. Jag har flera gånger vädjat om tips i frågan, men sådana har ej kommit. Jag undrar faktiskt om frågan är aktuell fortfarande.

Aktuell är emellertid Fritidsbåtutredningen som kommit på remiss. Att vi inte tycker om registrering noterade vi redan för två år sedan, men registrering tycks det bli. Något som kommer att upptäckas i och med registreringen är, att det inte finns så många segelbåtsägare som man trott.

Det är ju ofta så att man är medlem i flera klubbar, men detta framkommer ju ej i de olika klubbarnas deklarerationer till SSF. Emellertid måste vi protestera mot de flesta av utredningens förslag, speciellt de som berör segelbåtarna. Det är ju dårskap att registrera t. ex. Optimistjollar och betala avgift för dem. Det borde finnas andra arbetsuppgifter för våra makthavare, men syftet är allt för tydligt pekande mot båtskatt, så detta är bara början. GSS' svar till SLSF, f. v. b. kan läsas på sekretariatet, liksom »betänkandet av Fritidsbåtutredningen».

På annan plats i denna årsbok finns en nekrolog över Elsa och Tore Stark. Vi har verkligen saknat dem på Jungfruholmarna och i övriga sammanhang.

forts. sid. 33



VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 1974

Styrelsen för Göta Segel Sällskap får härmed avlämna följande verksamhetsberättelse för år 1974.

Sällskapet hade vid årets slut 533 medlemmar varav 99 damer. Därav 86 redovisade i ungdomssektionen (55 pojkar och 31 flickor).

Antalet båtar var vid årets slut 260, av dess 183 segelbåtar, 3 kanoter, 28 centerbordsbåtar och 46 motorbåtar.

Styrelsen har bestått av följande personer: ordförande Sven Ejdestam, vice ordförande Leif Wiegurd, sekreterare

Inger Hallberg, kassör Dieter Bergau, ungdomsledare Rolf Roos och suppleant Sven Erik Friberg.

Under året har 3 allmänna möten och 7 styrelsemöten hållits. Arsmötet hölls den 22 februari i Hågerstens Medborgarhus.

Göta Segel Sällskap var som tidigare år medarrangör av Mälaregattan, som i år hade ovanligt lite deltagande båtar. En informell eskadersegling i Mälaren anordnades i pingsthelgen, endast 6 båtar ställde upp på denna.

Däremot så var GSS Högtidssegling «Kräftkötet» den 10—11 augusti välbesökt såväl på kappseglingen som festligheterna på dagen och på kvällen. Till Segelbåtens Dag, som Sv. D. och GYF anordnade den 7—8 september ställde GSS upp med följebåt + besättning och 1 övrig funktionär. Jungfruholmarna erbjöd «tilläggsplats» för seglarna.

Vidare hade kappseglingskommittén ordnat 4 kvällsseglingar i maj, dessa utföll till belåtenhet och bör alltså fortsätta kommande år.

På Jungfruholmarna har uthyrningsstugorna fått en upprustning. Nya kojor med polyeterdynor och nya filtar har anskaffats. De gamla borden har bytts ut mot nya och nya stolar har inköpts. Sopugnen har fått en ny skorsten och en av septie-tankarna till toaletterna har reparerats. Golvet i klubbhuset har fått en lätt avslipning samt plastbehandlats. Även ett nytt signalställe har inköpts. Två flipperlager har hållits under sommaren och båda var fullbelagda. Som vanligt blev lägren mycket uppskattade av deltagarna. Flipprarna har under året inte kappseglat så flitigt men på Segelbåtens Dag seglade flipprarna och fick bra placeringar däribland en 1:a plats.

Styrelsen tackar alla som under året hjälpt oss i vårt arbete eller på annat sätt varit Sällskapet till nytta.

Stockholm den 21 mars 1975.

Sven Ejdeman

Leif Wiegard

Inger Hallberg

Dieter Bergau

Rolf Roos

Sven Erik Friberg

Ungdomssektionen hade vid årets slut 86 juniorer varav 55 pojkar och 31 flickor.

Julfesten hölls som vanligt i januari och det var Joan Yttermans sista jobb som ungdomsledare.

Undertecknad tog sedan över och har försökt att fortsätta med det fina arbete som Poan under en följd av år bedrivit med våra ungdomar.

Vi gick ut lite löst med några träffar på Borgargatan under våren, innan det var dags att sjösätta flipprarna som nu började bli lite skamfilade efter alla läger och kappseglingar de tjänat på, men det gick att få trim på båtarna igen efter ett par dagars gemensamma ansträngningar.

Sommarlägret hölls som vanligt veckorna efter midsommar, det första lägret hade 23 deltagare, det andra 21. Lägret sköttes som förra året av Lefte «Sotarn» Svensson och Harry Aaltonen och Roffe och Lena Wiegurd. I köket var Majvor Bergau och Helena Aaltonen. Alla deltagare var verkligen nöjda.

Det har varit dåligt med kappseglingar under hösten men vi var med på Segelbåtens Dag där vi lade beslag på platserna 1, 3, 5, 7, 9.

Hösten tillbringade vi på Borgargatan med diverse aktiviteter, där Lefte Svensson, Roffe och Lena Wiegurd, Harry Aaltonen och Roffe och Söllan Roos lärde ut att läsa sjökort, knyta knopar, kappseglingsregler, sjövätt o. s. v.

Tack alla Ni som hjälpt till i vårt arbete. Vi fortsätter 1975.

Stockholm januari 1975.

Rolf Roos

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Sekretariat: Borgargatan 14.

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

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, Norrskogsvägen 43, 145 72 Norsborg.
Tel. 0753/737 10.

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

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

Ungdomsledare: Rolf Roos, Saltvägen 39, 1 tr., 123 56 Farsta.
Tel. 94 17 54.

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

Hammchef Långholmen:

Sven Palén, Nybohovsbacken 93, 2 tr., 117 44 Stockholm. Tel. 19 39 68.

Tillsyningsman för Jungfruholmarna:

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

Jungfruholmskommitté:

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

Wilhelm Sandberg, Klas Isaksson, Göran Andersson, Karl Olsson, Gösta Berndtson,
Åke Thorbjörnsson, Cary Florén.

Kappseglingskommitté:

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

Rune Kristoffersson, Erik Tohr, Bo Eriksson, Clas Siltberg, Nils Olof Olsson,
Svante Nordström, Gösta Andersson.

Festkommitté:

Bo Eriksson, klubbmästare, Örnstråbacken 73, 126 37 Skärholmen. Tel. 97 62 11.
Arne Sandberg, Laila Wiegurd.

Valberedningskommitté:

Lasse Hagberg, sammankallande, Hallunda Gårds väg 32, 145 73 Norsborg.
Tel. 0753/806 06.

Keijo Aaltonen, Per Ove Bergström, Kjell Emilsson, Per Johan Ytterman.

Varvskommitté Långholmen:

Arne Hallberg, varvschef, Värudsringen 62, 127 41 Skärholmen. Tel. 710 85 95.
Gunnar Hagliden, Stefan Kindborg, Karl Åke Wastesson.

Varvskommitté Gröndal:

Per Lantz, varvschef, Storskiftesvägen 68, 145 60 Norsborg. Tel. 0753/763 68.
Bengt Odeltänmar, Bengt Sandberg.

Ungdomsarbetsgrupp:

Rolf Roos, Saltvägen 39, 1tr., 123 56 Farsta. Tel. 94 17 54.
Solveig Roos, Lennart Pettersson, Marianne Kling.

Uppvaktningsgrupp:

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

Arbetsredaktion:

Arne Barthelson, sammankallande, Hemvärnsvägen 2, 141 42 Huddinge 2
Tel. 774 23 73.

Gunnar Olsson. Tel. 69 66 27. Ove Nilsson, Björn Undén.

Revisorer:

Naj Widström, Kvarnhagsvägen 94, 145 60 Norsborg. Tel. 0753/782 30.
Bertil Frisk, Vindragarvägen 4, 117 40 Stockholm. Tel. 68 39 91.

Revisorssuppleant:

Gunnar Bergström, Båtmansklevet 13, 126 57 Hägersten. Tel. 88 46 08.

Radioombud:

Sture Ahlbin, Bilduggarvägen 17, 3 tr., 121 44 Johanneshov. Tel. 59 89 92.

Kostnader

INGÅENDE BALANS KONTO 1974-01-01

Tillgångar

Kassa	1.195: 79
Postgiro	616: 86
Bank, sparkonto	16.302: 35
A konto fordringar	500: —
Jungfruholmarna	1: —
Långholmsvarvet	1: —
Gründalsvarvet	1: —
Inventarier	1: —

Kronor 18.619: —

Skulder

Kapital	3.710: 33
Investeringsfond	11.175: —
Dansbanefond	1.825: —
Banklån, checkkredit	1.908: 67

Kronor 18.619: —

VINST- OCH FÖRLUST RÄKNING 1974-12-31

Utgifter

Jungfruholmarnas omk.	3.228: 18
Hamnomk. Långholmen	7.445: 60
Hamnomk. Gründal	3.565: —
Varvsomk. Långholmen	19: 20
Varvsomk. Gründal	692: 10
Arkivomkostnader	1.039: 35
Kapsseglingar	2.329: 95
Målarregattan	583: 45
GSS-nytt och årsboken	8.413: 50
Utgiftsräntor	201: 77
Skatt	851: —
Elavgift Malten	1.100: —
Elavgift Långholmen	814: 80
Elavgift Gründal	1.030: 80
Elavgift Jungfruholmarna	922: 35
Telefonavgift Långholmen	486: 20
Telefonavgift Gründal	470: 60
Telefonavgift Jungfruholm	101: —
Administration	5.559: —
Sammanträden	168: 75
Fester	3.863: 75
Porto	2.762: 20
Försäkringar	1.707: —
Uppvaktningar	780: —
Avgifter till förbund	1.472: —
Ungdomssektionen	1.538: 70
Jollarna	1.082: 30
Övriga kostnader	4.372: 80
	56.401: 35
Avsläppts till invest.fond	11.825: —
Overskott	4.306: 15

Kronor 72.532: 50

Inkomster

Arsavgifter	14.865: —
Straffavgifter	316: 50
Sköp- och bodavgifter	1.730: —
Integreringsavgifter	2.365: —
Arbetsplikt	600: —
Båtavgifter	39.778: —
Gåvor och anslag	7.295: 60
Intäktsrutor	2.695: 85
Standertar	733: 05
Jollegåret	2.153: 50

Kronor 72.532: 50

UTGAENDE BALANS KONTO 1974-12-31

Tillgångar

Kassa	1.605: 71
Postgiro	3.528: 27
Bank, sparkonto	10.634: 40
Bank, kapitalräkning	15.059: 40
A konto fordringar	2.009: 70
Jungfruholmarna	1:—
Långholmsvarvet	1:—
Gröndalsvarvet	1:—
Inventarier	1:—

Kronor 32.841: 48

Skulder

Kapital	8.016: 48
Investeringsfond	23.000:—
Dansbanefond	1.825:—

Kronor 32.841: 48

**Långholmen
Gröndal 1895**



AVGIFTSBESTÄMMELSER 1975

Inträdesavgifter:

Senior	75:—
Junior fr. o. m. 15 år och familjemedlem	15:—

Nyttjanderätt:

Uttages av senior när denne första gången utnyttjar hamn eller varv	200:—
--	-------

(Gäller ej tidigare junior.)

Avgifter per år:

Medlemsavgift:

Senior	50:—
Junior fr. o. m. 15 år och familjemedlem	25:—
Junior t. o. m. 14 år	5:—

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)	250:—
Kanothryggan (för kanot eller jolle som ej utnyttjar sällskapets varv)	100:—
Skäp i mån av tillgång	25:—
Bod i mån av tillgång	50:—
Uppdragning av boj enligt ordningsregler för hamn	100:—

Varvsavgifter per kunn:

Långholmen	16:—
Gröndal	18:—
Reimersholme, Ungdomssektionen (endast segelkanot och jollar)	10:—

(Ovanstående varvsavgift innefattar hamn-, varvsplats och båtavgift. Pensionärer betalar halv varvsavgift.)

Grundavgifter för samtliga varv	75:—
Båt som ligger uppe på varvet mer än 10 dagar under tiden 1 juni—15 september erlägger halv varvsbyra (gäller ej aktiva kappseglingsbåtar och jollar).	
Sliptagning (tillfaller slipskötaren)	15:—
Arbetsplikt*	100:—

* 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 varvsstädning och takskotning inräknas inte i denna arbetsplikt utan skall i eget intresse utföras av dem som använder varven. Dock skall om någon uteblir från dessa kollektiva arbeten extra arbetspliktsavgift uttagas.

Jungfruholmarna:

Fyra för husen:

Per påbörjat dygn 10: —

Per vecka 60: —

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

Junior:

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

Värnplikt:

Medlem som utför värnplikt erhåller avgiftsbefrielse under ett kalenderår om ansökan i förväg 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.

Estavgift: 1 januari—31 december innevarande år.

Hamnavgift: Erlägges i förskott för innevarande år.

Varvsavgift: Fr. o. m. uppdragningen på hösten föregående år t. o. m. sjösättning på våren innevarande år. Inkluderar även hamn för sommaren.

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

Märken:

Standertar:

Jollar och kanoter 8: —

Segelbåt 10: —

Segelbåt, större 12: —

Segelbåt (i spridare) och motorbåt 15: —

Bordstandert av siden 15: —

Stävmärke 10: —

Mönmärke kpl. 25: —

Nål för kavaj 10: —

Nål för kavaj, med krans (ständig- och hedersmedlem) 15: —

Broderat kavajmärke 15: —

Nycklar 15: —

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

Hälften så dyr tre gånger så snabb, eller ?



Intill Kimsta gård ca 5 mil norr om Stockholm. En snöig söndag rullade redaktionens reportagebil upp mot gården för att bese tillverkningen av M 30:an i plast. Denna klassiskt vackra målarbåt. I lokalen, som var rymlig och ljus, mötte Rune Kristofferson och Berndt Lysell. De var först, denna tidiga söndagsmorgon.

Medan sugfläktarna monotont avluftade lokalen fick vi en pratstund med »Nybyggarna».

Projektledaren heter Roy Sandgren, vilken inte är helt okänd i M 30-kretsar. Han tyckte liksom andra att träbåten knappast skulle få någon nyrenässans varför hans dåvarande M 30/30 fick stå modell för en ny skapelse. Denna blev så lyckad att dess anhängare kunde få den inmätt på dispens och klassad som en M 30:a.

Idag kappseglas M 30 i plast mot sina gamla systrar av trä. För att kunna göra detta måste båtens skrov och vikt hållas inom föreskrivna toleranser. Det är således inget bygge för den som vill slarva igenom efter eget gottfamnande. Vad som gjorde att båten fick så många anhängare redan i starten berodde på att flera försökt sig på att framställa en 30:a till rimlig kostnad och med goda seglingsegenskaper. Då de visade sig vara hälften så snabba och tre gånger så dyra blev det helt enkelt bara M 30:an kvar.

Två veckors form- och lokalhyra kostade vid årsskiftet 4.000 kronor/båt.

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

RIGGAR MASTER BESLAG



Benn's Industri- och Skeppsmateriel AB

Brännkyrkagat. 98 - 11723 Stockholm - Tel. 08/68 68 43, 68 68 53



Därefter har man ytterligare fyra veckor på sig att gjuta in plastdetaljer i skrovet. Detta sker i en annan lokal i Vinsta, som ligger närmare till.

Den beräknade kostnaden för färdig båt ligger omkring 30.000 kronor. Järnkölen tillverkas i Eskilstuna.

Under hela den tid plastningen pågår finns uppgjorda dagsprogram att följa. Sandgren kan också kontaktas och ställer gärna upp om tveksamhet i arbetsmoment skulle uppstå.

Innan årets slut beräknas att tjugo M 30:or plastats upp. Två är redan klara och godkända av Seglarförbundet.

Under vår pratstund med Rune och Berndt hade också Erik Thor och Nils Olsson »dykt upp». Deras båtar är i



det närmaste klara att lämna lokalen varför deras försening var ursäktbar. Erik hade bara några »smådetaljer» att fästa i botten, därmed skulle hans plastningsarbete här i Kista vara avslutade. Nils hade en sista översyn innan flyttningen skulle ske.

Vi stannade några timmar och följde Rune och Berndt i deras upplastningsarbete av däck och överbyggnad. Man blir verkligen imponerad över hur snabbt en båt växer fram.

Det var till och med så att besökaren Sven Palén fick sig en funderare. Hur var *den* nu, var den hälften så snabb och ...

Vi får önska dem alla ett »Lycka till». Gunnar skrev, Bartel fotograferade



Segel i stan om Våren

Segelsugna som vi är har gamla traditioner åter upplivats. Våren med öppet vatten är oemottändlig. Helst skulle masten vara på när båten går i sjön och stöven sättas för att segla från slippvagnen. Ja varför inte, segla redan på vårens ljusa kvällar. Nu när båten är tom och snabb. Känna lukten av finish, löva saset i riggen som vintervänt. Fundera, står han som han ska, masten? Han sticker iväg — tytt runt udden. Skrockande ovana under flyr in under pilträden. Ler för sig själv — va skönt och inge vatten oppför smälbenen.

I kappsegelingskommittén tog Erik Thor upp intresset och varje tisdagskväll skulle det seglas. Seglas efter en utlagd bana som skulle vara anpassad efter de vindar som råder på Riddarfjärden. Där »syns» aktiviteter från

land. Den nya följebåten förseddes med nödvändiga attiraljer. Grabbarna turades om men Nisse tog korpaket köret till hösten i stället. Starter skedde i känd stil klassvis. En kväll var det extra trångt och dragit vid Västerbron. Strax före skott glömde Gösta bort skapelsen från 1939 i nitat stål och plötsligt blev en folkbåt en stegrande häst i flera knops fart. Resultatet, Thörn fick en mastorder och Solvalla en kund mindre. En annan kväll rädde nästan myteri i Ingemars båt. »För mycke folk» hette det men på SM skulle det bli för lite.

Trimning från början — självkänslan var och är otubbad inför säsongen. Man skildes i skymningen sedan kylan avbröt eftersnacket. Traditionen går vidare med nya ock fler båtar. Men skönhetsrådets bidrag väntas troligen.

Gösta Sjurs



Lättstrukna Skagerak

*båtvårdsserien från Alcro.
- den hårdlestade*

Skagerak är utvecklad för att göra vårrustningen lättare för dig. Färger, fernissor, spackel m.m. som går att stryka i låga värtemperaturer och som tål vårt skiftande klimat och våra vatten. Kom in till oss. Vi hjälper till med tips, råd och rätt val av Skagerakprodukt.



HJERNE & SON
FÄRG-VÄGG-INTERIÖR
BERGSUNDS STRAND 40 TEL. 081101 1 HÖRNSTULL

ASTA FÄRGHANDEL
SÖBJÖRNSVÄGEN 1 GRÖNDAL TEL. 19 89 89



ALCRO
färgbutik

Långholmsgatan 5 Tel. 68 88 01

SM Folkbåt

Landets mest aktiva folkbåteseglare togs om hand av Vikingarnas SS som jubilerande arrangör. Det gällde Svenska Mästerskapet i folkbåt. Julisemesterns stora upptakt här i Grisslehamn gjorde fanen husvill då hela kajen behövdes. Och lågtrycken infann sig.

Den fuktiga sydosten tog kål på den fagra sol som sken på fredagen den 4 juli. Sent på lördag anländer Ingemar med övriga eftersläntare. Vinden hade mojnät. Knutte, »Knut» den gläde gästen, kom från seglingar i Sandhamn. Väl inklämda och förtöjda snubblar de in i gistsvallens virrvarr som upplåtits som tältområde. Redan blöti förtäljer skvättande fötter. Knutte som ideligen snavar har upptäckt en segelpåse som blivit ihopknuten med en sko.

Det gamla strävsamma paret Mary och Gösta hade packat opp i andra ändran av vullen.

Nisse och Kent blev grannar och höll front mot Nynäs-gänget. Hamnen var full av båttömmare som kryssade mellan sneglande flanörer.

Närmare 50 mm regn ramlade ner till söndagsmorgonen. Allmän »provtryckning» av tält och nerver inleddes. Tävlingsnämnd och funktionärer slet programenligt. Måndagens första start förbereddes och 48 båtar försvann ut till havs.



Hemmavarande kajtrampare kunde följa ställningarna på en deltagartavla där placering och tid angavs efter anvisning på radio. Lyckat!

Starten gick. Gösta kom iväg lite före tidigt och fler med honom. En vädlig vändning. Jag följde detta spännande





avsnitt med filmkamera så jag vet inte var de övriga Götabåtarna kom. Trolligen mer i lovert. Snart visar sig Bohusbåtar med 3-mansbesättningar. Nisse med 875 kommer alltmör öppat denna vecka. Som tredje man i denna båt är Erik Thor. De övriga faller tillbaka, dock inte av sjösjuka.

Tisdagens kör blir ödesdigert för Nisse och Co. I en vändning fastnade riggen i en mötande båt i den grova sjön och pang i spridarn. Bogsering hem med reparation och dagens 2 kör förlorade. Alvar, Nisses pappa rycker in. Det blev ingen säkfest här inte! Avmastning och resa till Norrtälje och svetsa ihop spridarn.

Ingemar gick ej ut men Gösta hade tagit mer lärdom denna blåsiga och grova tisdag. Trötta kojade Gösta och Mary i båten, det var torrare där än i regattor.

Sista dagen bjöd på bleke och uppskjuten start, sedan bris, vindkantring, dimma, sol och jag såg ej i syne. Det var en Götabåt, 875 Natalia, först i mål. En fin revansch på flera bl.a. från Vikingarna.



Segling:

GRISLEHAMN: 8 MI folkbåt, femte seglingen: 1) H Ojseon, Stockholm, 2) K G Junström, Linköping, 3) G Wikström, Stockholm, 4) G Andersson, Marstrand, 5) I Björck, Jönköping, 6) K Engvall, Lidingsö, 7) N Malm, Nynäshamn, 8) R Thunell, do, 9) L Ernkviist, Stockholm, 10) J Siebolds, do.

Slutresultat: 1) L Larsson, Sö Gullmar, 2) R Uppström, Uddevalla, 3) B Jarfelt, Hjuvik, 4) G Andersson, Marstrand, 5) I Björck, Jönköping, 6) K

Det blev prisutdelning i kvällssol och ångbåtsböl. Och kvällens gala på hotell Havsbaden avnjöts i decibell och deciliter. Bryfen smalt till det exilenta gänget från Bohuslän. Så hurrades för folkbåten. Utanför rann de över i Valhall. En del somnade med öskar på fötterna.

Text och foto: Arne Barthelion



VM Finnjolle

När det blev klart att 1974 års Finn-VM skulle gå i soliga Kalifornien var det nog många svenska finnjöllekillar som drömde om att kvalificera sig för resan, så även jag. Elva man skulle få resa så konkurrensen var stenhård. Sverige är ju tack vare den hårda inhemska konkurrensen världens bästa finnjöllenation. Efter sju sorger och åtta bedrävelser lyckades jag dock klämma mig in som elfte man i truppen.

VM:et skulle börja den 10 augusti men

Här ett något tunnare fält efter en vändning jag minns. 550 Svante Björkman/Oxelösund är pressad vid rundningen.

vi anlände till Long Beach, en förstad till Los Angeles, redan den 4 för att få tid att trimma in båtarerna och känna på vatten, tyvärr visade det sig att den amerikanska tullen behöver minst lika mycket papper som den svenska för att fungera, så vi fick några extra dagar för sightseeing. Vi hyrde en stor »amerikanare» och åkte runt till Disneyland, Hollywood, Mainland i San Diego och Tijuana i Mexico. Vilka oförglömliga minnen!



Så var det dags för första seglingen: Vi hade lärt oss en hel del vind och vatten under den tid vi varit där så vi visste att vid denna tid på året är vinden alltid sydvästlig, mycket svag på morgonen, ökar vid 12-tiden till 3–4 sekundmeter för att vid 16-tiden ha nått upp till cirka 10 sekundmeter. Eftersom vi bara skulle segla en segling per dag med start klockan 13 skulle det bli bläsa hela seglingen. Vidare hade vi märkt att när man kunde bortse från strömmar och vindvridningar skulle det bli rena fartseglingar. Solen sken hela dagarna från en helt molnfri himmel men det kalla havsvattnet gjorde det behagligt att segla. Något som däremot var besvärligt var diset »smoggen» vi såg inte land från banan och måste lita till kompassen för att hitta märkena. 96 båtar från 26 länder kom till start och det visade sig snart att toppstriden skulle stå mellan svenskar och amerikaner. Efter en mycket spännande finalsegling stod amerikanen Henry Sprague III som slutsegrare med svenskarna Gary Liljegren och Kent Karlsson som 2:a respektive 3:a. Självt hade jag väldigt god fart på kryssarna, fullt i klass med toppgubbarna, däremot tappade jag väldigt på slörarna, en gammal grodhavsseglare som jag har nu aldrig fått lära mig segla fort i havsvid. På de sju seglingarna hade jag en

sämså, totalt blev jag 25:a (5:a bland svenskarna) en placering som jag är nöjd med. Det var ju första försöket i ett Finn-VM. Så jämna placeringar blir resultatet när enbart farten är avgörande och seglingarna är tillräckligt långa så att missen efter en eventuellt dålig start eliminerar. Jag måste nog säga att de alltid mer eller mindre chansiga seglingarna som vi har här hemma är mycket roligare, hur mycket man än brukar svära, än de seglingarna som det var under VM. Alltnog, 75 års Finn-VM skall gå i Malmö, så jag får väl se till att piska upp gubbarna på »hemmavatten»?

Efter en väl genomförd avskedsbankett ombord på den gamla Atlantångaren Queen Mary satte jag mig på en Greyhound-buss för färd tvärs över den jättelika kontinenten, en bussresa är alltid det bästa sättet att få se så mycket som möjligt om man har tid att stanna någon dag på de ställen man finner intressanta. Så småningom hamnade jag i Boston, där jag fick följa med på några dagars kryssning längs Maines kust ombord på släktingars Columbia 55:a, en jättesjuskig båt som han vintertid seglar charter i västindien med, vilken strålande avslutning på den 4 veckor långa drömresan, som jag är mycket tacksam att jag fått göra och ett speciellt tack till GSS:s styrelsen som välvilligt ställde upp med ett bidrag till reskassan.

Lasse Ek



HÖGTIDSSEGLINGEN



Vår högtidssegling »Kräftköret» blir allt mera populär. Det var 120 anmälda båtar och man bör därvid lägga märke till att det var över 100 st kölbåtar. Vind och väder var bra, dock blev kryssarna något korta och chansartade. För första gången så räknades lördagens och söndagens seglingar ihop och seglingen gällde även som mästerskapssegling för S 30:or. Denna klass hade samlat 14 anmälda båtar och 11 startande. För arrangemanget av dessa mästerskapsseglingar erhöll GSS många lovord från deltagarna och en standert från Sv. S 30-förbundet. Dessutom erhöll vi från Sv. Seglarförbundet kr 800:—. Även festligheterna i övrigt kring seglingarna avlöpte utan anmärkning och var mycket trevliga.



'köret'

STOCKHOLM: Seglingar på Jungfruholmarna, Göta segelsällskap: S 30:or: 1) Carina II, Olof Hildebrand, KSS, 2) Soli, Bengt Horn, do, 3) Matilda, Olle Bengtsson, SSS. M 30:or: 1) Udo, Erik Thor, GSS, 2) Min tredje, Kent Frimodig, GSS, 3) Mayjou, Lars Söderlund, GSS. M 22:or: 1) Colibri Lennart Olsson, ABS, 2) Manick, Erik Ihrenmark, KSS, 3) Mastrot, Sten Thoyrold, GSS. Stårgårds-30:or: 1) Inga Britt, K G Kläms ÅBK, 2) Lindagull II, Thomas Almqv, VSK, 3) Pilen Jan Erik Nystedt, Stocksunds BK.

M 23:or: 1) Charlotta, Otto Andersson, SSK, 2) Graciele, Gösta Göran Wallin, Strandlidens BK, 3) Felicia, Roland Holmlund, ÅBK. Int 5:or: 1) Bakvena, Erik Mellström, Kvarnvikens BS, 2) Fågel Bris, Stefan Kindborg, GSS, 3) Navicula, Tom Ruffman, Sällstuvikens BS. Neptunkryssare: 1) Jenny, Lolf Skoglund, SSK, 2) Lolita, Stefan Hugosson, KSS, 3) Scylla, Roger Månsson, SSK. H-båtar: 1) Fluttjack, Dieter Bergan, Göta SS, 2) Rut, Sture Alvin, GSS, 3) Scoopy, Tommy Spik, GSS. M 15: 1) Solrosen, Roland Cederblad, SSK, 2) Solglint, Håkan Ewanström, GSS, 3) Favor, Alfred Kuhn, Ludvika SS. IF-båtar: 1) Apertif, Bertil Lapidus, SSS, 2) Monique, Per Widén, SSK, 3) Tiffany, Kurt Wahlström, SSK. Folkbåtar: 1) Tåget, Tage Tjörnbo, VSS, 2) Snudd, Loff Ahlqvist VSS, 3) Natalia, Nils-Olof Olsson, GSS. Flippersjolar: 1) Harry och Håkan, GSS, 2) Mats och Ann-Kristin, GSS, 3) Ylva och Mikael, GSS. E-kanot: 1) Komfort, Lars Torbjörnsson, SSS, 2) Elita, Mats Edtner, MKS. OK-jollar: 1) Dark Lady, Claes Lundin, IK Baggen, 2) Valter Sarristu, MKS, 3) Export, Claes Nylander, SSS. Seandcap: 1) G5, C-A Wastesson, GSS, 2) Rapid, Gunnar Hagliden, GSS, 3) Safir, Lars Nilveus, GSS.





I fjol vintras var jag ivrigt sysselsatt med att bygga min i ordningen 5 moth-jolle. Detta bygge ledde slutligen fram till mitt deltagande i 1974 års världsmästerskap för Moth-jollar. Tävlingen seglades på Stora Värtan första veckan i augusti. Jag skall försöka spegla den stämning och spänning, som en sån här segling innebär för dem som inte får chansen att vara med. Mothen brukar karaktäriseras som en racerjolle. Båten är i en konstruktionsklass med få begränsande mått vad gäller skrovets utseende. Längden och bredden får inte överstiga 3,35 resp. 2,25. Båten får inte vara av flerskrovstyp — i övrigt är det öppet för ett eget tänkande. Detta gör Mothsegelaren till en person som vanligtvis också besitter färdigheter inom konstruktion och byggnadsätt.

Resultatet blev en Moth byggd av formacell som troligen var en av VM:ets lättaste båtar. Vattenlinjen som inte överstiger 55 cm på bredaste stället var det smalaste av alla 70 startande båtar. Allt detta lättvindstänkande gjorde att jag förmodligen skulle få den rankaste båten av hela fältet, vilket också bekräftades när jag första gången skulle provsegla »spjutet» som båten fick heta, enligt namnförslag från klubbens optimistjollesegelare Stefan Bergman.

Den första seglatsen beseglades med ett dopp.

VM-veckan var för mig och de andra deltagarna en händelse utan motstycke. 70 st Mothar i stort sett olika hade samlats i det hittills största VM-fältet. Deltagare ställde upp från 9 nationer. Australien, Japan, Tjeckoslovakien, USA, Schweiz, Tyskland, England, Danmark och Sverige.

Eftersom det befarades lätta vindar under veckan gick försnacket om vilka länder som hade de största lättvindsförutsättningarna. Schweizarna var som vanligt fruktade i detta sammanhang.

Däremot var respekten icke så stor för engelsmän, japaner, australiensare på grund av att de normalt är vana vid havssjö och vindstyrkor som ligger betydligt högre än våra normala vindar. Australiensarna sade mig att de sällan seglar en kappsegling under 10 m/s och att de normalt är ute och planar i vindar närmare 15 m/s.

Detta är naturligtvis mycket extremt men det visar på ett riktigt sätt hur olika förutsättningarna är och som konsekvens härav hur olika båtar bör se ut. Valet av Stora Värtan som en plats där man skall segla ett VM fick

initialt mycket kritik. Det finns ju så många andra ställen i Stockholms närhet som hade varit bättre. Emellertid visade det sig att alla var mycket nöjda med seglingarna och den service som seglarna hade i land. Badstranden vid Näsby-Park disponerades och tälten stod täta med båtarna direkt utanför tältöppningarna.

Näsbyvikens båtsällskap (NBS) stod för mycket fina arrangemang och alla var nöjda.

VM:et innehöll 6 seglingar varav de 5 bästa räknades. Skulle bara 5 seglingar genomföras skulle i alla fall en få räknas bort, däremot inte om bara 4 kunde genomföras.

På måndagen skulle 2 seglingar seglas. Den första seglingen genomfördes i en mycket svag vind. Banan var av Helleruptyp alltså en olympisk, där man skärvat på en läns och en kryss. Maximitid var 2 timmar.

Starten gick och jag ledde fältet redan vid första kryssmärket. Jag ökade på ledningen hela seglingen, men stod nu inför det faktum att kanske inte klara maximitiden. När 50 meter återstod hörde jag hur målfartyget räknade ner sekunderna 60—59, 58 o. s. v. När jag klar mållinjen hade jag klarat tiden med en marginal på 29 sekunder — otroligt. Utav dessa 2 timmars segling hade jag 29 sekunder tillgodo. Tvåan i mål var Tjeckoslovariens Tokos, slagen med 8 minuter. De båtar som inte passerat mållinjen inom 30 minuter från det att segraren gått i mål räknas som utgångna. Denna regel medförde att närmare hälften av deltagarna uteläts.

Efter seglingen var uppståndelsen naturligtvis stor och det var ett fantastiskt ögonblick för mig.



Den andra seglingen var på eftermiddagen och vinden var fortfarande svag ca 2—4 m/s.

Jag gjorde inte någon bra start men fick efter första kryssen kontakt med tåtklungan. Striden stod hård ett tag mellan exvärldsmästaren Ian Brown från Australien, Dag Böhlenius och mig. Jag gick emellertid segrande ur striden följt av Dag och sedan kom någon schweizare. Exvärldsmästaren kom på fjärde plats.

På tisdagen var det inte lika roligt. Vindstyrkan var närmare 15 m/s och byig. De som nu var glada var australiensarna som enligt uppgift sjungit på slöfarna. Själv gick jag ut för jag måste ju försvara min position. Efter en tipp och en mängd diverse andra skräckupplevelser tänkte jag att det är bäst att återvända till basen. En segling får ju räknas bort och det blåser kanske mindre på eftermiddagen. Jag får komma igen då.



Vann gjorde exvärldsmästaren Ian Brown med en marginal på 7–8 minuter över tvåan Robert O'Sullivan, också från Australien. Deras båtar som har en mycket platt vattenkropp bokstavligen flög fram på vågtopparna på slöarna.

Dessa hårdvindsmothar som är klockade i farten kring 20 knop hade ingen som helst konkurrens.

Jag satt nu i en prekär situation. En segling borträknad betyder att jag måste ställa upp och gå i mål hur mycket det än blåser på övriga kör. Det visade sig att vinden på eftermiddagen om möjligt hade ökat och vindtoppar på upp till 17 m/s hade uppmäts. Bara utseglingen var en otrolig kraftanstängning. Överallt låg Mothar som inte längre hade masten uppåt. Efter en tipp kom jag dock i väg när startskottet gick. Min enda målsättning var att ta mig runt denna i mitt tycke oändligt långa bana. Australiensarna och några andra kanoner försvann snart bort i fjärran. Det jag var mest rädd för nu var att båten skulle vridas sön-

der. När man bygger en båt och i varje läge pressar vikten på det material man lägger på innebär detta att båten kan bli ganska svag. Den lättaste Moth som jag hört talas om vägde endast 28 kg fullt segelklar. Det visade sig dock att den blåste sönder vid första blåsta hårdvind. Det gäller alltså att söka en optimal lösning mellan vikt och styrka. Båten höll hela seglingen och jag kom in som 23:a.

Efter tisdagens seglingar hade jag trots mina svaga insatser dock en liten ledning.

Onsdagen var seglingsfri.

På torsdagen skulle en segling köras och vinden var ca 8 m/s.

Alltså egentligen för hård för att passa mig.

De två australiensarna var snabbast, sedan kom några schweizare. Själv hamnade jag på 11:e plats. Nu hade jag emellertid åkt ner till en 5:e plats totalt, vilket var litet snöpligt efter den lyckade upptakten i början av veckan. På fredag gick den sista och avslutande seglingen.

Utgångsläget var sådant att den som vann den sista seglingen i princip var totalsegrare — så små var differenserna i toppen.

Starten gick något uppskjuten på grund av dålig vind. Vid första kryssmärket var jag först tillsammans med en schweizare och en tjeck. Sedan dog vinden ut — i 45 minuter hände ingenting sedan kom det lite vind och vi började driva lite fortare. Jag låg nu på en femte plats men jag tog hela tiden in på de framförvarande.

När maximitiden gått ut hade vi fortfarande en läns-kryss kvar och då var jag endast 75 meter efter ledande tjecken Tokos.

Hur som helst, fredagens segling ogiltigförklarades och jag var sur.

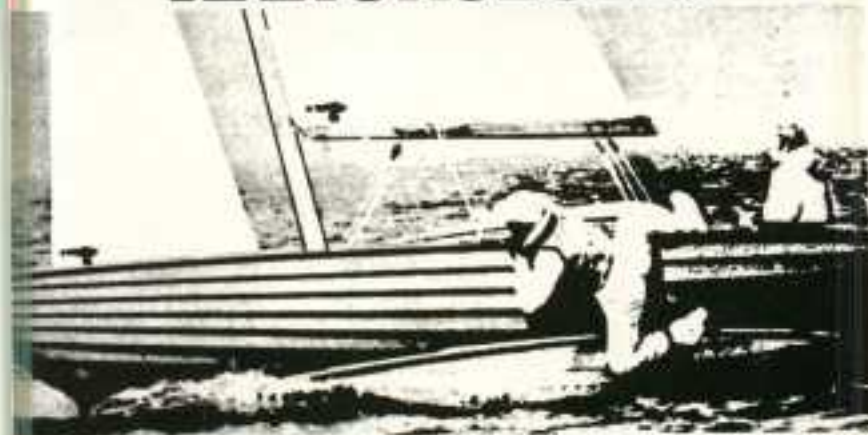
Slutresultat:

- 1 Robert O'Sullivan, Australien
- 2 Ian Brown, Australien
- 3 Tokos, Tjeckoslovakien
- 4 Bruno, Schweiz
- 5 Rolf Wiegurd, Sverige

Av de övriga 12 svenska deltagarna kom Lennart Lind bäst på 13:e plats. Det är klart att jag är mycket nöjd med min 5:e plats och 1975 åker jag till Schweiz och seglar EM på Bodensjön. VM 1975 går i Japan, men när man inte får någon ekonomisk hjälp måste man tyvärr säga nej till en sådan resa. Två fotografer var lejda för att under VM-veckan ta upp seglingarna på film. Filmen som kommer att få hyras visas på någon av våra seglarträffar för juniorerna.

Rolf Wiegurd

KANONSEGEL!



Peder Cederschiöld



Galärparken, Norra Galärskjulet. Box 24027, 100 57 Stockholm 24. Tel. 08/60 55 05

Seglarlägren på



*Anders Eriksson och Björn Holmberg
hissar på.*

*«Äpple» i stüven och Micke hämtar
proviant från Tråkvista.*



Jungfruholmarna

Som vanligt hölls två läger under sommaren. Det första lägret var mer än fullsatt av pigga pojkar och flickor, som i stort sett var helt nybörjare. Jag hade själv inte möjlighet att vara med på det första lägret då Leif (Sotar'n) Svensson var s. k. lägerchef. Emellertid hade jag tillfälle under helgen då lägret led mot sitt slut att se det glada lägerlivet på närmare håll.

De intryck man får, vilket jag även fick under lägret 1973, är att ett nybörjarläger måste betraktas inte som en seglarskola där målsättningen till varje pris är att under en kort vecka lära en grupp på över tjugo 10-åringar att segla. I stället måste nybörjarlägret ses som en slags förskola, där intresse och kunskap på ett naturligt kamratligt sätt kan förmedlas till ungdomarna.

Det andra lägret, också det fullt av pigga och glada ungdomar, är inte att betrakta som ett nybörjarläger. Där ställer vi krav på att deltagarna skall besitta vissa grundläggande färdigheter, varför också de teoretiska såväl som de praktiska momenten i utbildningen kan bedrivas mer aktivt. Ett led i denna träning är att låta deltagarna kappsegla relativt mycket. Dels framtvingar kappseglingen många situationer där man måste använda de teoretiska kunskaperna och dels ger den en snabb praktisk infärdning.

Det är ingen tvekan om att deltagarna efter veckans slut har lärt sig mycket.

Arbetsdagen börjar ju när man väcks och slutar först när man går och lägger sig.

Som ett tillräckligt bevis på att lägret är omtyckt av alla räcker väl det faktum att såväl deltagare som ledare år efter år återkommer till flipperlägret på Jungfruholmarna.

Rolf Wiegurd



*Stefan är lycklig när han får skivas
följebåten.*



*Leif Gråns fyller 14 år. Eva och Bir-
gitta har gjort en lövkrans åt honom,
som han skulle ha hela dagen. Frukost
på sängen av flickorna, sen åter till
seglingsteori.*

Foto: Dieter Bergstr.



MARIN AB ARNE LARSSON presenterar

YAMAHA UTBORDARE-75



Nu har 1975 års modellprogram kommit. Ny färg och formgivning, elegantare. Prestanda och driftsäkerhet i topp. — På kort tid har den Svenska båtägaren upptäckt att Yamahakvalitet är lika med absolut toppklass. Det märks på den snabba starten och den jämna gången på alla varvtal. Yamaha tillhör de tekniska ledarna av tvåtaktsmotorer. Det har man bevisat bl. a. på tävlingsbanorna världen runt. — Tag kontakt med oss så får du ta del av den test som publicerades i Expressen och Aftonbladet i somras. Där bevisas att Yamahas hk är de mest ärliga.

I år presenterar vi följande modeller: 2 hk, 3,5 hk, 5 hk, 8 hk, 12 hk 15 hk 20 hk 25 hk och 55 hk



YAMAHA

Generalagent AB Isakson & Co,
Östersund

Ockelbo svensk handupplagd båt



ARNE LARSSON

Distributör för mellan-Sverige:

MARIN AB ARNE LARSSON

Postadress Box 20010 • 104 60 Stockholm 20

Försäljning växel 08/82 33 75 Verkstad

Marinanläggning: HUFVUDSTA GÅRD - SOLNA



Tore Stark, GSS:s äldste ledamot, medlem sedan 1912, avled den 24/8 1974, endast 3 dagar efter att på sjukhus firat sin 80-årsdag. Sällskapet uppvaktade honom där. Som alltid hade han humöret uppe, trots att han synbarligen var svårt sjuk.

Han kom med i seglingen och GSS redan som pojke. Hans farbröder hörde till stiftarna av Sällskapet och hade båt. Tore fick tidigt vara med på sjön. När vårt första varv anlades på Reimers holme, arbetade han så ihärdigt där, att han tillerkändes fritt medlemskap 1914. Dåtidens hedersbevisning. Tore blev en mycket eftersökt gäst på våra kappseglande båtar. Under många år hörde han med familj till besättningen på vännen Nils Frimans »Bölja». Vid större regattor mönstrade han på som gäst på våra framgångsrikaste båtar. Tillsammans med Karl Larsson seglade han en rad av våra lottbåtar och deltog i många Sandhamnsregattor. 1925 var han med på Kielregattan, där vår lottbåt hade stora framgångar.

Omkring 1940 köpte han en 22:a, trimmade upp den och seglade många år egen båt. På 50-talet köpte han motorbåt, som han hade kvar till sin död. Under senare år låg han, tillsammans med sin fru, hela säsongen vid Jungfruholmarna. Han blev en institution där som medelpunkt i pensionärsgänget. Han fick dock även många vänner bland de yngre båtamatörerna för Tore trivdes tillsammans med allt båtfolk och de trivdes med honom. Alltid var han villig ge ett handtag, när så behövdes, både till Sällskapet och kamraterna.

Sällskapet valde in honom i styrelsen och under många år var han vice ordförande i GSS. 1959 avsade han sig uppdraget och kallades till Hedersledamot.

Ingen medlem har så länge verkat i vårt sällskap och därför fått så många kamrater hos oss. Hans alltid glada och trevliga sätt gjorde honom populär hos flera generationer götamedlemmar. Vi kamrater sörjer honom djupt men har ett ljus minne av den alltid gode och trevlige kamraten.

Elsa Stark avled endast några månader efter sin man *Tore*. Hon kom tidigt med *Tore* på sjön och hörde till de första damerna, som fanns med i våra segelbåtar. Tidigare hade båtarna bara manlig besättning.

Trots att hon tyvärr under senare år fick allt sämre syn och blev närmast blind, levde hon båtliv under somrarna ända till sista året. Hon och *Tore* bodde flera månader i sin kära båt. Under de senare åren låg de dock för gott vid *Jongfruholmarna*. Det var rörande se *Tore* ta hand om henne, så att hon kunde vara med. Hon hade ett strålande humör och trivdes bland sina båtkamrater och de trivdes med henne.

Hon efterlämnar ett vackert minne och har alltid tagit det ibland obekväma båtlivet med gott humör.

Erik Jansson

forts. från sid. 3

Med sitt ungdomliga sinnelag var de alltid till glädje och av dem kunde alla få ett vänligt ord på vägen. Personligen har jag i flera svåra föreningsfrågor fått stöd och uppmuntran. Jag är därför glad att vandringspriset för »bästa prestation» tilldelades *Elsa* och *Tore Stark* vid årsmötet 1974.

I övrigt så fyller Sällskapet 80 år i år, men något stort jubileumsfirande blir det ej. Vi väntar till 1995. GSS har dock tilldelats SSF:s standar för mångårigt och initiativrikt arbete. Det sistnämnda tycker jag vi skall fortsätta med. Alltså friska tag på alla fronter!

Sven Ejdestam

500 år på Långholmen

»Engelbrekt sig uppå Långholmen lade, Wäsmän och Nerikar med sig hade. Detta står att läsa i Rimkrönikan och är det första omnämmandet av Långholmen. Det var år 1435 och Engelbrekt slog läger här med 4.000 man före ett planerat anfall på Stockholm. Senare visade Gustav Wasa ett visst intresse för ön, då han år 1523 lade en flottbro mellan Kungsholmen och Långholmen och tog över sina trupper vid belägringen av Stockholm.

Frånsett ev. forntida besättning bör Långholmens första bebyggare ha varit de anställda vid sjötullen. »Lilla tullen», d. v. s. tullen på till staden från landet införda varor kom till 1622. År 1647 skänktes Långholmen av drottning *Cristina* till staden med enda förbehåll att Kronan där skulle få ha sin tullplats. Tullhusen förlades i en vik på öns norra sida. På 1780-talet flyttades tullen 200 m västerut till en plats som på karta från 1773 kallas stålfabrikör



Sjökort över Långholmen, Reimersholme och Bergsunda. Långholmen 1879.

Olof Becklins tomt. Där uppfördes en vacker stenbyggnad som fortfarande finns kvar under namnet Sjötullen.

År 1649 arrenderades Långholmen av tysken Jockem Allstädh Bryggare för 14 daler silvermynt till mulbete och fiske. Senare fick han vid ett förnyat kontrakt rättighet att bebygga ön för att där anlägga bryggeri, mälteri samt fiskdammar; »Varest man alltid inländsk och främmande fisk kan bekommas». Dessa 5 fiskdammar voro belägna i Pålsundet invid Långholmsbron. Jockem Bryggare lät även uppföra en magnifik malmgård, Allstavik med ladugård, stall och andra ekonomibyggnader samt en praktfull trädgård. Långholmen som på den tiden mest bestod av kala klippor omskapades av Ahlstedt, som lät frakta dit 1000-tals lass fyllning och matjord. Ahlstedt dog som en rik man. Endast gravölet kostade den fantastiska summan 5.431 daler, för vilket man på den

tiden kunde få en präktig gård på egen grund i Stockholm.

Malmgården Allstavik blev 1724 det första »rasp- och spinnhuset» då Stockholms stad inköpte egendomen. Rasphuset har fått sin benämning av att de manliga fångarna skulle raspa bresiljeträ vilket användes till brun och rödfärgning av garn. De kvinnliga fångarna sysselsattes med ulls kardande och spinnande. De intagna utgjordes enligt spinnhusstadgar av »slättingar» och tjänstlösa personer (arbetslösa), jämväl alla lösa kvinnspersoner, vilka töpa med korgen kring gator och i husen, soldat- och båtsmannabarn av 9—12 års ålder som tiggat på gatorna, gamla och bräckliga tiggare och slutligen kvinnor som först undergått kroppsstraff för grövre brott. Arbetet pågick från 5 på morgonen till 8—9 på kvällen. Fångar har även under åren arbetat med byggandet av mindre bå-

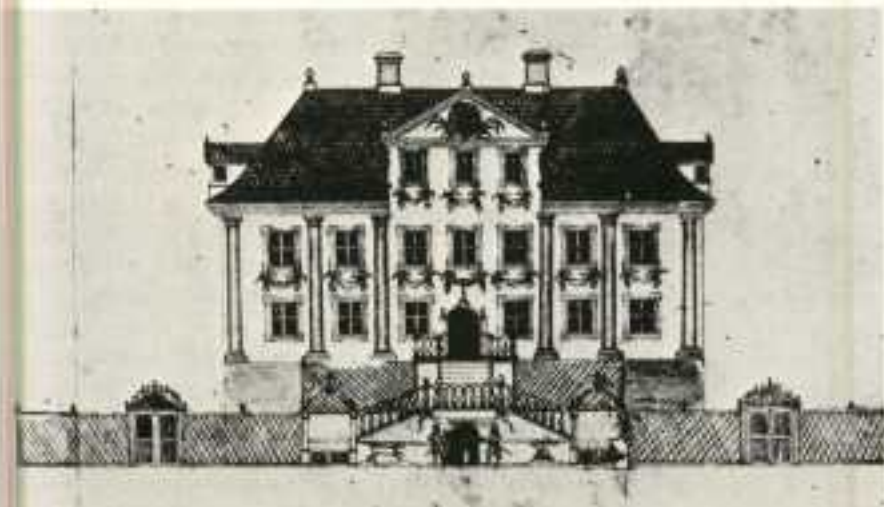
tar på det s. k. Skutskeparvarvet på östra delen av ön.

Bellman skriver ibland i sin diktning om Långholmen och spinnet, vilket han kallar »Fröjas tempel» och som ligger »ned om den gläsa skog, där Mälarens bölja ler och asp och lönn vid sjön sin gröna skugga ger, där Fröjas tempel syns, som ögats bränd hetsar, kringvärvat av höga plank med taggar, spjut och spetsar».

På 1800-talet började man med stenbrytning och huggning av gatsten. Spårren därav kan vi skåda i bergen bl. a. vid Götas uppläggningsplats. Mot slutet av 1860-talet arbetade de flesta fångarna, 230 manliga och 65 kvinnliga på Stockholms yllefabriks AB på Reimersholm. På hösten 1867 byggdes en bro mellan Långholmen och Reimersholme. Den lades i förlängningen av den allé som från kronohäktet går ned mot Långholmsviken, alltså där

den s. k. påruden inom Göta SS hamnområde ligger. Vid återmarschen till Långholmen bar varje fånge om vinterkvällarna en liten lykta så att taget liknade en lång lysande orm.

Insmugglingen av brännvin, lönnbränningen och repressalierna vid upptäckterna hade i alla år varit ett problem, då det ofta orsakat bråk och upplepp. Det allvarligaste var myteriet på luciadagen 1854. Orsaken var att man fått en ny kommandant, den hårda skolans man, Frans August Tellander. Han beskrevs som jättestark och slogs med en speciälkäpp, en »dagg» som han alltid bar på sig. Efter att ha druckit sig redlösa på brännvin började fångarna bryta sönder inredningen och bränna. Alla fångarna tog sig ur sina celler och kom ut på yttre Borggården, där vakterna fick retirera. Man sprang upp i staden för att skaffa hjälp. Första hjälpen kom från Bergsunds mek. verkstad.



Jochum Bryggares malmgård Allstavik 1681. Byggnaden finns kvar och ingår i fångelsekomplexet.

Arbetarna där ryckte ut med yxor och släggor och besatte Långholmsbron tills trupper hann anlända.

Långholmen hade på sjösidan varit en kal och bergig ö, och några gröna partier såg man inte från Mälarsidan. På 1870-talet tyckte stadens myndigheter att det skulle se trevligare ut för alla resenärer som passerade Långholmen om man fick se lite grönt i stället för kala klippor. Man muddrade upp Pål-sundet och Klara sjö och utbredde detta mudder över Långholmsbergen för blivande planteringar. Det är detta som Strindberg skildrar i sin berättelse: *När träsvanen kom i Getapeln.*

I Oskar den förstes tid var berget icke grönt. Det var tvärtom grått och kallt, ty där växte ingenting, varken mossor eller styvmorsblommor. Där var bara grästen, och gråa människor, som sågo förstenade ut, högg i sten, sprängde sten och buro stenar.

Ären svann. Det hade blivit en ny kung och det skulle göras nytt farvatten i staden. Därför utkommenderades fångarna på prämar för att muddra. — Så började de hissa upp allt orent, som fanns på sjöbotten. Där kom deänkta katter och gamla skor, ruttet fett från stearinljusfabriken, färgfibrer från färgeriet Blå Hand, garvarbark från garveriet och allt mänskligt elände, som tvätterskorna i hundra år sköljt ut från klappbryggan. Och det kom en lukt av svavel och ammoniak, som var så outhärdlig, att endast en fånge kunde stå ut med den.

Men när prämen var lastad, undrade fångarna var all denna smuts skulle avlämnas. Svaret fick de när båt-föraren styrde kurs på deras egen klippa. Där lastades dyn ut och kastades på berget, där luften snart var förpestad.

Och de vadade i smuts, och de smutsade sina kläder, händer, ansikten. Detta är helvetet sade fångarna. I ett par år muddrade de och lossade på klippan som slutligen var försvunnen. Tiden gick och när en man som varit borta från Långholmen i tjugo år kom ned på udden, såg han icke mer någon klippa utan en ljuvlig grönskande lund, där löven glittrade i vinden. Där voro löga vita björkar och skälvande aspar, och i stranden stodo alar, och under träden viskade gräs och och nickade blommor, och där flögo humlor och fladdrade fjärilar. Förbannelsens berg var vänt i vältigelse.

En invasion som vida överträffar Engelbrekts dräbade Långholmen under det stora brännvinskriget 1877. Kriget som var ett priskrig på brännvin stod mellan spritfabrikören Calle Smith och Utskänkningsbolaget i Stockholm. Smith som studerat rening av brännvin i utlandet, propagerade för sin metod att få ett »hälsosammare» brännvin än den gamla finkelsprit. Då myndigheterna och Utskänkningsbolaget ej ville anta hans nya metod, slog han till. Eftersom Smith ej fick dumpa priserna i Stockholm hyrde han ångbåtar som fraktade folk till sitt lantställe Karlshäll på Långholmen. Därifrån gick man över Långholmen, över gångbron till Reimers. Där köpte man 5-dubbelt och 10-dubbelt renat brännvin till reapriset 1: 60 resp. 1: 75 per liter. Eftersom Reimersholm hörde till Brännkyrka höll man sig på rätt sida om gränsen — och lagen. Det blev succé. Fina dagar räknade man 25.000 personer som bar brännvin i hinkar, dunkar och mjölkflaskor. Stockholms krogar gick med förlust och utgången av kriget var given. Smith's lantställe



Betjänings-Butiken 68 79 10

Karlshäll som ligger på västra delen av Långholmen strax intill Sjötullstomten var på den tiden en enda stor botanisk trädgård. Smith som hade trädgårdsskötsel som hobby hade under sina utlandsvistelser hemfört mängder av sällsynta växter och blommor som han med framgång odlade i soliga lägen i bergsskrevorna. Överallt i bergen fanns fruktträd, ofta ädla sorter, drivbänkar med grönsaker, prydnadsväxter som rosor, syren, kaprifol m. m. En halvt igenvuxen svandamm kan man ännu ana i det nu djungelliknande området. Karlshäll som under kriget var ett hem för sjuka finska barn, fungerar fortfarande som sjukhem.

Under 1900-talet kom båtclubbarna till Långholmen. Göta SS kom hit 1922. Man kan gott säga att båtsporten

har gett något positivt till trakten. Motorbåtar, seglare och roddare ger under alla årstider liv åt ön och omgivningen. Söders befolkning tar gärna en promenad ner runt stränderna, tittar på båtägarnas pyssel, solar i bergen och gläds åt grönska och frisk luft och frånvaron av bebyggelse. Det är som om man inte säg, den fula stenhögen »Fängelset». Alla vet ju att anstalten skall upphöra, men ingen vet när och vad som skall komma i stället.

Många förslag har kommit under åren alltifrån nöjesfält till skivhus. I brist på egna idéer utlyste Stockholms stad för några år sedan en pristävling om bästa förslag till exploatering av Långholmen. Resultatet visades på en stort upplagd modellutställning. I sin ritarkiver hade de flesta idégivarna missat

att Långholmen just inte behöver fler funktioner än den redan har. Låt ön förbli den naturpark den är. Riv ner de fula fängelsebyggnaderna och murarna, lämna möjligen kvar den 1600-tals malmgård som fortfarande finns kvar därinnanför och ge båtklubbarna möjlighet att rusta upp och bygga ut sin verksamhet. Vilket eldorado för båtsport skulle man inte kunna bygga för den framtid som borde välkomna alla slags aktiviteter, som inte förbrukar dyrbar energi: segling, rodd, paddelsport, annan motionsidrott, bad. Redan på 1800-talet badade man på Långholmen. Det var visserligen förbjudet att bada inom Stockholms hamnområde på andra ställen än i de s. k. badsumporna, men eftersom detta kostade en slant var det många av söders arbetarbefolkning som satte sig över det förbudet. Under ett par de-

cennier på 1900-talet var Långholmen Stockholms enda öppna friluftsbad. När vattnet även där blev så dåligt att envar utan mikroskop kunde konstatera detta, blev det slut med plaskandet.

Den som nu håller till vid Stockholms stränder har inte undgått att lägga märke till hur mycket bättre vattnet har blivit väster om slussen. Det är de sedan ett 15-tal år inkopplade reningsverken som har åstadkommit detta.

Till min glädje läser jag i tidningen hösten 1974 under rubriken: »Nio nya Mälärbad nästa år. Snart är Stockholms vatten så rena att det är möjligt att anlägga nya strandbad och öppna en del gamla.» I artikeln omtalas att man sedan i maj tagit vattenprover på nio tänkbara badplatser i Stockholmsområdet. Långholmen är en av de tänkbara.

Gunnar Keijser



**ENSKEDE
GLASMÄSTERI**

**Glas till fönster och glas
till dörren R. Thorslund
glasar större fönster än
Du tror glas spegla inte
glas refla plan kristallen
glas för fiskar tjyvtjockt
ram glas blyinfattades
kom in för glasning**

Stora Gungans Väg 6
122 31 Enskede
08/49 11 71

Kör med GUL botten i år



Tänk dej din båt med gul botten och effektivt bevaxningsskydd, "polarbar" till snabb perfekt yta. Tål att ligga på land. En ny medlem i den välkända Inter-Racing-familjen.



Finns hos oss

ASTA FÄRGHANDEL
Sjöbjörnsvägen 1 · Gröndal · Tel. 19 89 89

Double scotch please!

Ett försök till beskrivning i ord och några bilder av Indean KRS 795, Minervas sommarsegling 1974.

Tid: 1974-06-15—1974-08-09

Rutt: Stockholm — Kiel —
Brunsbüttelkoog — Aber-
deen — Wick — Orkney-
öarna — Shetlandsöarna
— Bergen — Norska
Västkusten — Kristian-
sand — Bohuslän — Gö-
teborg — Göta älv —
Göta kanal — Stockholm
ca 2 500 distansminuter

Distans:

Besättning: Björn Undén med seglar-
kompisarna Roland Eng-
kvist och Sven Grimberg
från Göteborg respektive
Liddevala

Tanken på resan dök upp sommaren 1973 efter ett magnifikt medvindsseglande Stockholm — Bohuslän tur och retur, runt kusten. Roland var med mig på den resan och på återvägen till Stockholm kom vi överens om att försöka oss på en Nordsjö-segling sommaren '74. Tre man skulle vi vara, för att kunna umgås lite grann även till sjöss. Vid långsegling på två inskränker sig umgänget till vaktskiftena.

Tiden fram till sommaren '74 blev arbetsam. Rutten planerades med hjälp av alla upptänkliga källor. Stor hjälp hade vi av konstnären Roland Svenssons bok »Ensliga öar» samt av den engelska publikationen »Cruising Association Handbook».

Under den milda vintern fick Minerva en grundlig översyn. Hon byggdes om och förstärktes och försågs med en

mängd nya prylar. Sjökort och nautiska publikationer införskaffades och en Nordsjö-försäkring på två månader tecknades.

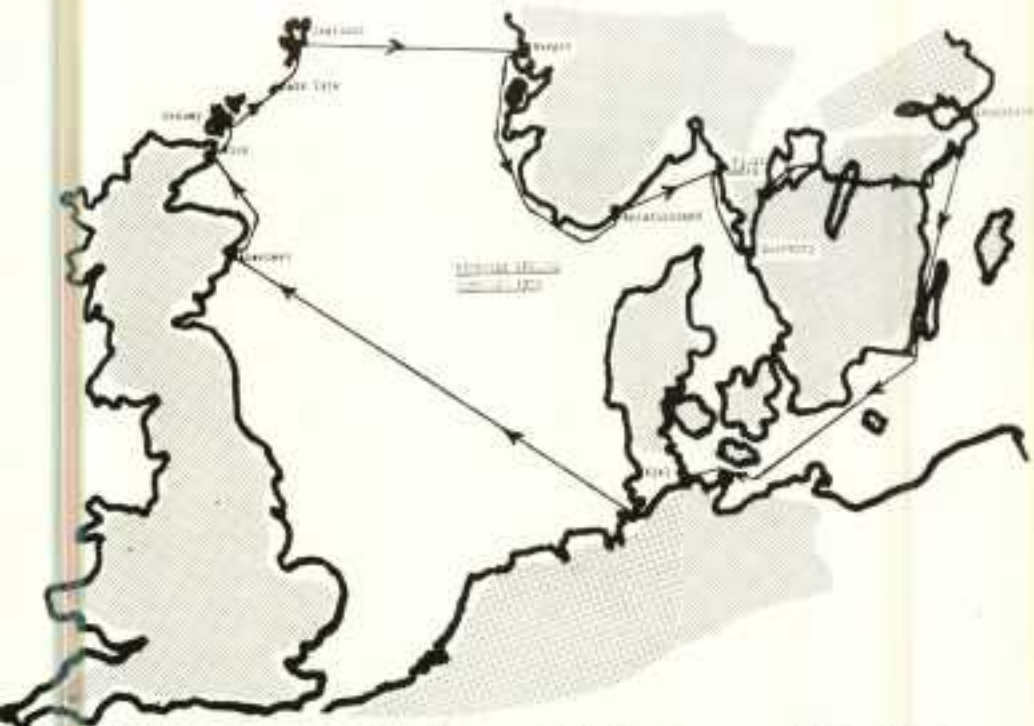
Avseglingsdagen kom som en stor lättnad efter allt pryllfixande, listskrivande, känkande och stuvande.

Huvudmålet för vår segling var de skotska hamnarna, platser på Orkney- och Shetlands-öarna samt några ställen längs den norska västkusten. Vi bestämde oss därför att segla Stockholm — Kiel direkt och i den goda medvind, som bjöds från starten, frestades vi aldrig att stanna till längs svenska och danska kusten.

Seglatsen gick från Landsort genom Kalmarsund, Bornholmsgattet, förbi Gedser rev, genom Fehmarn Belt och fram till Kiel. Den etappen tog oss nästan fem dygn, men hade nog gått snabbare om inte kraftig motvind och dålig sikt hade bromsat framfarten efter rundningen av Bornholm. Minerva och hennes besättning hade dock visat god ståndaktighet i hårt väder och med tillförsikt såg vi fram mot Nordsjö-passagen.

I Holtenau, som är en liten trevlig hamn med »Pålsunds-känsla», vid Kiel-kanalens östra ände provianterade vi mycket och billigt ur de tyska skeppshandlarnas skattefria lagar. Färden genom Kiel-kanalen, 53 distansminuter klarades på en dag för motor och försegl (storsigel ej tillåtet).

I Brunsbüttelkoog, vid slussen från Kiel-kanalen till Elbe, inväntade vi tiden för högvatten. Elbe är en riskabel



flaskhals att passera för små maskinsvaga båtar och det gäller att ha gott väder och medström om man tänker ta sig direkt ut i Helgolandsbukten utan mellanlandning (Cuxhaven).

Kl. 03.00 inföll högvatten i Elbe och då slussade vi ut för att dra nytta av ebbströmmen (5 knop) som skulle föra oss till havs. Vi hade god vädertur och efter att ha sett en soldisig skymt av Helgoland, befann vi oss på Nordsjön och kunde vända stäven mot Skottland och Aberdeen.

Nordsjöpassagen bjöd på tre dygn av segling i lätta vindar samt ett dygn med styv kuling, då Nordsjön visade sig synnerligen respektgivande. Navigationen under hela resan klarades på död räkning efter kompass och släplogg samt med radiopejl och astronomiska ortlinjebestämningar. Astronomisk navigation är inte nödvändig på

Nordsjön eftersom man lätt kan få sitt läge med hjälp av radionavigeringssystemet Consol, som man tar in på en vanlig radiomottagare. Det är dock ett skojigt komplement och är alls inte så svårt som namnet vill påskina. Mätning, tidtagning och lite tabelläsning är hela receptet.

På morgonen den 27 juni siktade vi Skottlands kust. »Branta klippor, små byar och gröna böljande kullar» skrev Roland i dagboken. Vi angjorde kusten på fyren Girdle Ness och styrde strax därefter in i Aberdeens hamn som ligger bredvid.

Vi stannade i Aberdeen i fem dygn och njöt av landlivets behag. Vi hämtade post, gjorde bussresor i omgivningarna, såg på gamla slott, fotograferade och besökte skotska pubar.

När vi lämnade staden ackompanjerades vi av påkrantar. Man höll på att



Fr. v. Roland Engkvist, Sven Grimberg och jag.

bygga om hamnen för att göra den bättre anpassad till »ölje-rushen». Utanför hamnpirarna låg också, typiskt nog, ett jättelikt borttorn under bogsering. Vi sträckte sedan nordvärt mot Moray Firth, som vi måste över för att nå Wick, en god fiskehamn nära Skottlands nordöstra hörn.

Avsikten med besöket i Wick var att kunnaka hos fiskarbefolkningen om seglingsförhållanden bland Orkney- och Shetlandsöarna. Den egelska »piloten» gav en synnerligen detaljerad, men svårtydd beskrivning. Vi visste att det var komplicerade tidvattensförhållanden med starka strömmar i dessa trakter och att vi skulle bli tvungna att ta oss fram »den mjuka vägen» med ena ögat på klockan och det andra på strömkartorna (Pocket Tidal Stream Atlas). Mellan Skottland och Orkneyöarna går det beryktade sundet Pentland Firth med strömhastigheter upp till 9 knop och mellan öarna är strömmar på 6 knop ingen ovanlighet.

Vid avfärden från Wick låg havet som en spegel och sikten var oländig. Mot morgonen vaknade en fin östlig bris och förde oss raskt mot Copinsay som utgjorde rundningsmärke till Kirkwall's östliga infart — the String.

Kirkwall är Orkneyöarnas huvudstad

och ligger på Mainland, den största ön. Öarna är låga och flacka fränsett några bastanta torvklädda kullar på öarna Mainland och Hoy. Mot öster möter de Nordsjön ganska odramatiskt medan de på Atlantsidan stupar lodrätt, ibland 70—80 m, rakt ner i havet. Landskapet är öppet och leende med blomsteröversållade lingsmarker.

Halvvägs mellan Orkney och Shetland ligger Fair Isle, en liten ö som tillhör Shetlandsgruppen. Vi hade läst om ön i Roland Svenssons bok »Ensliga öar» och vi var väldigt intresserade av att besöka den. Ön är ungefär lika stor som Hanö, kraftigt kuperad och saknar helt en skyddad hamn. På ön finns en fågelforskningsstation samt ca 70 bofasta människor. Man livnär sig på fåravel, med dithörande konsthantverk i form av stickande tröjor m. m. Ibland bedrivs också hummerfiske med öns egen postbåt »Good Shepherd III». Det var med stor spänning som vi på kvällen den 8 juli nåkades Fair Isle,





en dryg dagsetapp från Kirkwall. Roland Svensson hade nog beskrivit alla de fartyg, som hade blivit vrak mot öns klippor, förda dit av hårt väder och kraftiga tidvattenströmmar. Tack vare vår goda radiopejl slapp vi röna samma öde och siktade så småningom en av öns vitmenade fyrar genom diwet. Efter att ha skvimpat oss genom en »eddie» (en slags bakström med stående vågor som bildas i strömlå av ud-dar, öar m. m.) styrde vi in i North Haven, en någorlunda djup vik på norrsidan av Fair Isle, där vi hade hört att man kunde ligga på svaj, förtöjd bredvid »Good Shepherd III». I North Haven finns en pir, men där är sällan njutbart att ligga, beroende på kraftigt dyning och tidvatten.

På Fair Isle mötte oss ett rikt djurliv. Fågelbeståndet är unikt och det är inte många bergshyllor på 100-metersstuppen mot havet, som är obebodda. Längst ner bor grisslor av olika slag, högre upp »Fulmar» (en slags mäs, ibland oriktigt kallad stormfågel) och tretåig mäs. Högst upp på stupet, i

jordhålur, bor färgeranna Lunnefåglar, som är helt oblyga och gärna låter sig fotograferas på någon meters avstånd.

Ibland när vi sysslade i sittbrunnen ombord kände vi oss intensivt betraktade och upptäckte efter en stund några jättelika gräsälar, som närsynt bligade på oss. När vi gjorde utflykter i gummibåten, för att tränga in i några av öns många havsgrottor fick vi alltid sällskap med sälarna. Kanske gjorde vi oss skyldiga till hemfridsbrott?

Från den 300 m höga Ward Hill (varde = värdekase) kunde man skymta Orkney-öarna i sydväst och Sumburgh Head (Shetland, Mainland) i nordost. En kväll bjöds vi på »supper» av folket på fågelforskningsstationen. Stationen drivs dels för fågelforskning och dels som en enkel hotellrörelse. Där fanns gäster från hela världen, mestadels studenter. Man behöver inte vara intresserad av fåglar för att bo på the Bird Observatory. Om man söker lite läkta öliv, fjärran från vimlets yra, så kan jag rekommendera en vistelse här. Pri-

serna är synnerligen humana med tanke på dyrbara transporter av mat och drivmedel. 30 kr/dygn och person för tvåblådsrum, helpension (billigare och dyrare alternativ finns).

Vi besökte också herr Midway, kaptenen på »Good Shepherd III», för att få lite lokala fartvattens tips. Vi blev gästfritt mottagna och rikligt undfångade med såväl seglingstips, som nybakta scones från den torveldade uggen.

Besöket på Fair Isle tyckte vi var en av resans höjdpunkter och jag har därför försökt frammana en extra tydlig bild av våra minnen därifrån. Den fortsatta resan blev fin med printa seglingsväder, eftersom lågtrycken snällt gick direkt till Sverige för en gångs skull. Shetland med sin kuperade, karga trädlöshet och sina djupa »voes» (fjor-dar) gjorde ett starkt intryck på oss, liksom ögruppen Out Skorries med vänlig fiskarbefolkning och jättehumrar i strandkanterna.

Skuttet till Norge och Bergen blev en snabb medvindsaffär och i Bergen kom hela resans regn på tre dygn. Kusten mellan Bergen och Haugesund är ett seglarparadis med djupa skyddade naturhamnar och en levande skärgård. Mellan Stavanger och Kristiansand fick vi uppleva en länsseglats utan motsycke. Under 10 timmar loggade vi en medelhastighet av 7 knop!

Från Kristiansand gick färden till Bohuslän och den överfarten bjöd på resans värsta sjöhävning med kusligt brytande akterlig sjö.

I Bohuslän tog besittningen tre dagar ledigt, innan återresan till Stockholm via Göta älv och Göta kanal tog sin början. Ingen av oss hade upplevt kanalvägen i sin helhet tidigare och det blev en fin reseepilog att sakta glida fram över Östergötlands mogna sädesfält under en av svensksommarens få fina dagar.

Rjöen Umlén

g S S : are!

**Framkallning
över dagen**

av alla typer Ektachrome,
Agfachrome och Fujichrome.

yrkesfoto labb

FD

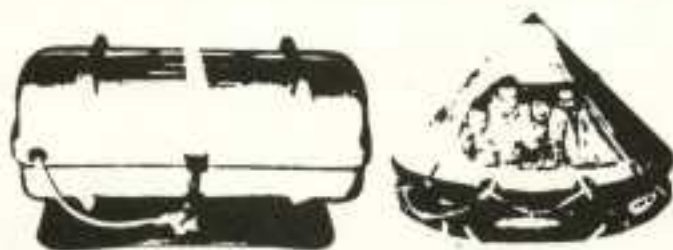
**PRISMA
färgfoto ab**

St Eriksterassen 72 B
(vid S:t Eriksbron)
Postadress: Box 490 32
100 28 Stockholm 49
Telefon 08/24 67 10

Ekens

BIL- OCH DYKARSERVICE

NÄR DET GÄLLER LIVFLOTTAR NÖDRAKETER FLYTVÄSTAR



Ekens har mångårig erfarenhet av säkerhetsmaterial. Ekens har egen verkstad för besiktning och omcertifiering av livflottar, flytvästar m. m. För snabb leverans och service

E K E N S

Ring oss gärna och beställ en tid för personlig demonstration.

Kontor och försäljning:
Lindvallsplan 8—10
117 36 STOCKHOLM
Tel. 68 24 08 el. 69 61 70

Flotteservice:
Högbergsgatan 40
116 20 STOCKHOLM
Tel. 42 44 20



Ramlar från lövart på huvudet i lä...



Vart tog båten vägen ?



Vad gör man ?

Så var »man över bord» ett faktum!

Det har alltid varit dramatik förknippad med ropet »man över bord». Detta med all rätt, därför att den som ramlat » befinner sig i en livsfarlig situation och det är svårt att manövrera båten till sådant läge att den nödställda kan tas ombord igen.

Bilderna här bredvid togs av Lasse Grusell när jag föll överbord från Dieters H-båt S 73 vid vår avslutningssegling. Jag satt till roers i lovert och vi ledde överlägset på gång mot mål vid Esbröte. Då klappades båten omkull av en »tryckare» snett uppifrån. Enär vattnet forsade in så var min reaktion att snabbt lossa storskotet. På väg från min lovertsplats till storskotet ramlade jag helt enkelt ur båten på grund av för stor lutning och för lågt sitttrum med små hala sargkanter.

Händelsen manar till eftertanke. T. ex. om man seglar med familj på öppna fjärdar.

Tyvärr är det inte bara H-båten som är konstruerad med en ur säkerhets- synpunkt olämpligt sitttrum. Det gäller även IF-båten, Viggen, RJ m. fl. sådana båtar som har »låd-sitttrum» och

inte är tillräckligt stora för att få rätt djup. Att ett säkerhetsmässigt djup ej uppnås beror på att självlänsmöjlighet eftersträvas. Av denna anledning sträcker sig ej heller sitttrummet in under skarnäck.

För öveigt beträffande »sjävlän», så finns det knappast någon modern båt som klarar några större vattenmängder i sitttrummet. Länshålen är nämligen alldeles för små. Det borde finnas stora »katastroflänisar» ca 15 cm över sitttrumsbotten.

Egentligen borde det räcka med katastroflänisar på mindre båtar, då skulle sitttrummen kunna göras djupare.

För att återgå till problemet att ej falla ur mindre båtar, så finns det ju gängse säkerhetsanordningar, mantåg och säkerhetslina. Dock kan det vara lämpligt att förse de rundade och hala sargarna med väl placerade handtag. En snabbt utfällbar stege bör också finnas liksom livboj.

Till sist, glöm inte flytvästen och lär flera ombord att manövrera båten!

S. E.



Tacka vet ja' starten!

Tacka Tick-Tack

hans lindvall

urhandel ab

Tel. 302275 - S:t Eriksgatan 76



Malmö - Sthlm enkel

Så satt jag då äntligen som lycklig ägare ombord på S/Y Pernilla en 3,6 ton's Stortumlare nere i Malmö. Som besättning hade Gösta Andersson, Anders Holm och Rune Forsslund ställt upp, de bägge sistnämnda — RJ-seglare. Dessutom skulle bror min, tillika f. d. ägare av båten, hänga med uppåt så långt vi hann innan söndag kväll, då han dessvärre var tvungen att återvända till Malmö.

Det var en fredag i mitten av september som Gösta, Anders, Rune och jag själv fått hjälp med transport till Malmö av en bullrande och vilt bakåtsparande järnfågel. Lättade att åter fått jordkontakt och ännu hellre sjökontakt anlände vi till båthamnen omkring åttasnåret på kvällen. Efter en kort genomgång och välkomstdrink hissade vi på.

Kvällen är klar och vinden omkring 8—10 m/s från SO vilket innebär kryss ner till Falsterbo kanal. Besättningen knorrar lite över att första kryssbenet inte ta's ända in till Dragör som (enligt besättningen) blinkar så välkomnande. Med ett rev i stören och mellangenuan gör vi god framfart genom sjön som är ganska grov efter den kuling som stått några dagar härnere.

Via Falsterbo kanal kommer vi så ut på ostkusten. Trots Per-Arnes ivriga plädering för den goda hamnen bakom Falsterbohus seglar vi världshus förbi. Första frivakten — Anders och jag själv, går nu ner för att försöka sova. Det dröjer inte länge förrän Anders försöker blidka Neptun med de hamburgare han lassat in i Malmö. Nämn-

de havsgud är dock inte särskilt imponerad över dessa offergåvor utan gör allt för att uppnå fler. För att inte verka snikna, eller hamna i onåd, offras ett tag någon timme framåt.

Det är ganska skönt att komma upp i brunn igen efter fyra timmars halvslummer. Efter lite käk och varmt kaffe med »uppriktare» tar vi över vid Sandhammaren. Framför oss väntar Hanöbukten, bakom oss kulingen.

Efter 15 timmars ganska enformig segling i strålände sönsken och vind från syd på 10 m/s — platta laban, dubblas Utklippan. Det enda vi sett under dessa timmar är ett tital handelsfartyg, varför det känns ganska skönt med en fast punkt i tillvaron. Snart lägrar sig dock skymningen och vi har återigen en natt tillsammans med stjärnor, måne och kompass. De andra har frivakt och Anders och jag prisar den sköna fast något kyliga natten samt skålar med Kalmar Sund. Vi slutar dock efter att för en stund, då vi starkt betvivlar kurs och kompass, förväxlat den uppgående månen med fyren Utgrunden — strax ovanför Degerhamn. Månsken över Kalmar Sund, lins i måttlig vind, (den utlovade kulingen har ännu inte kommit ifatt oss) en härlig båt och trivsamt folk ombord — att i ord beskriva de känslosvall man i dessa stunder känner är mycket svårt men eftersom de flesta upplevt detsamma, eller liknande, lämnar vi det därhän.

I höjd med Mörbylånga är det dags för Anders och mig att lämna över till de andra. De putras och får varmt te och

mackor för att sedan krypa ut i mörkret och det nyss påbörjade regnet som har mer vind att bjuda på dessutom. Vi passerar Kalmar med blandade känslor. De kort vi »kör» efter är från '68 och fyrantalet har tydligen utökats sen dess. Inne i ruffen känns det som att åka berg-och-dalbana med en massa fotoblixtar blinkande i ett. Inte blir man lugnare när man hör snacket i brunn — »Det där vetiväl f-n... »Åh — den där struntar vi i.» »Kanske rätt... kanske fel...» Och fort går det nu också. Det enda vettiga är att dra täcket över huvudet och sova. Vid Slottsbredan är det vaktbyte och regnet står nu som spön i backen — fölätt, sjon. Signifikativt för sommaren '74. Dämman dubbleras vid halv 4-tiden och regnet har nu upphört. Vi

kan efter en stund skönja Blå Jungfrun där framme och när vi vid 7-tiden passerar henne ligger hon där, insvept i sitt blå töcken. Söndagsmorgonen bjuder på strålände solsken igen och en ydvästlig vind omkring 10—12 m/s. Vi slår nu ut nattens rev och kompletterar med toppgenuan. På sjörapporten kan vi höra att kulingen man varnat för ända sen vi gav oss iväg nu snart är ifatt oss. Smygebuk hade kl. 7 på morgonen 21 m/s.

För att stilla skärgårdshungrande västkustbor tar vi inre vägen. In vid Kråkelund och skärgården upp i tilltagande vind och mulnande.

Vid fem-tiden når vi Fyrudden och det är dags att lämna av broderskapet. Efter några samtal till vederbörande »seglaränkor» sticker vi vidare. Månne

När ingen dager synes än å lamporna de strejka ... kunde vi ha hjälpt Er!



A.R.WALLIN & Co

BERGSUNDSGATAN 9 - 117 37 STOCKHOLM
TELEFON 84 18 10, 84 19 10

kom där inte en tår ur kära broders-ögat när vi hissade på?

Vi beslutar oss för att ta vägen innanför Harstena och ut till Sandsänkan och vidare till Landsort. Rapporten lovar fortfarande kuling, lokalt stys, varför stormstoren åker fram ur garderoben. När vi passerar Harstena vid halv 7-tiden är mörkret över oss. Vinden har nu ökat och sjön växer sig större för varje skyddande kobbe vi lämnar bakom oss. Skepparn gör här en av sina större tabbar vid kortbordet vilket leder till en drastisk kurskorrigering som i sin tur leder till att en del fyrar förväxlas som i sin tur leder till att vi nästan försöker flytta på Sandsänkan. Tur att fyrkasuner är vitmålade och liksom bränningar — syns ganska väl i mörker! Efter att lyckligen ha fastställt fyrkaraktären och hittat in i rätt sektor, kan vi sätta kurs mot Landsort, Gösta och jag beslutar oss för — att om vi nu kommer fram — skicka en skrivelse till Sjöfartstyrelsen med förslag om att neonskyltar med fyrars namn må uppsättas. Helst också med riktningssvisare i neonpil.

I höjd mer Hävringe är det så dags igen! Ett par blixtfyrar som skepparn övertygande har lokaliserat — efter kontroll med kortet från '66 — till att ligga strax norr om Hävringe bland en massa bräte och sten snabbt börjar försvinna bakåt. Vi passerar alltså mycket nära! Stämningen blir något tryckt och östlig kurs beslutas omedelbart. Själv ser jag bränningar i varje överbrytande väg. Tur att besättningen har is i magen. Nog för att det finns magnetiska störningsfält i området men detta är väl grovt. Nävål, så galet kan vi inte vara varför vi gissar på tillfälliga fiskefyrar eller möjligen just för ett av de större magnetfälten (± 60). Natten är stjärnklar, vinden syd omkring 15 m/s och månen lyser upp det av vågorna och vinden frampiskande skummet. En härlig syn och dags för en öl. Anders åter i offertagen varför vi kopplar honom i livlina så att han obehindrad kan snacka med Neptun.



Vid halv 2-tiden siktar vi så Landsort, betydligt mer i lä än väntat. Skepparns astronominavigering får bakläxa. Sjön är nu mycket hög och vinden över 18 m/s (enligt väderlekstjänst). Mat och dryck är ej att tänka på.

En timme senare ligger vi i höjd med Landsort, där vi efter inbördes diskussioner beslutar att det är Landsort. Detsamma har tydligen två handelsfartyg beslutat som nu dykt upp akter om oss. Då avståndet krymper och våra kurser tydligen sammanfaller finner vi för gott att lysa på seglet. Antingen får vakthavande styrman ombord på fartyget hallucinationer eller också ramlar han i den grova sjön ty fartyget gör en häftig gir och rullar våldsamt.

Väl innanför Landsort kan vi pressa tillbaka hjärtat på rätt plats igen. Gösta sitter vid rodet och myser och mörkret börjar vika. Vi känner oss nu

ganska trötta, speciellt jag själv som inte sovit sen strax norr om Kalmar. Skepparn körs följaktligen i kojs vid soluppgången då han börjat att svamla och tala osammanhängande samt bevisligen flera gånger somnat över pinn. Blir människa igen vid Fältström då Rune, Gösta och Anders bjuder på soppa med nubbe. Gösta som nu påstår att hittar hem för oss välbehållna i hamn på måndag efter — middag. Ca 350 sjömil har vi seglat och 65 timmar har det tagit.

Några reflektioner så här efteråt inför en dylik tripp ger vid handen att man behöver förska kort, fyrlista och en portion tur. En logg är heller inte så dumt då »spottloggen» fungerar dåligt i märker. Vad man framförallt måste ha är glada och villiga kompisar som inte tappar humöret eller sug överbord (även om det suger). Det var nog därför det gick så bra som det gjorde.

Poum

Det är självklart

att vi har god sortering av standardartiklar för båten. Men söker Ni något utöver det vanliga eller årets nyheter . . .

Välkomna till oss !

Starex AB

F:a BÅTTILLBEHÖR

Fleminggatan 17, 112 26 Stockholm · Telefon 53 53 45

Birger Jarlsgatan 9, 111 45 Stockholm · Telefon 10 11 49



GSS' ARRANGEMANG 1975

8/2	Arsfest
21/3	Arsmöte
31/5—1/6	Mätarregattan
20/6	Midsommarfirande vid: Jungfruholmarna Lisslö Finnskär
23/6	Jolledäger I börjar
30/6	Jolledäger II börjar
9—10/8	Högtidsregatta
6—7/9	Segelbåtens dag
27/9	Avslutningssegling
28/9	Eskadersegling
24/10	Höstmöte

De angivna dagarna är preliminära, och fler aktiviteter kan tillkomma. Meddelanden härom kommer att andas vid varven och om möjligt meddelas i GSS-Nytt. Förteckning över andra närliggande Sällskaps kappseglingar finns i Stockholms Seglarförbunds kalender. Representera GSS på så många seglingar som möjligt. Glöm ej begära kvitto på startavgifterna. Sällskapet skall även i år försöka återbetala så stor del som möjligt, enligt uppställda regler.


Den akterseglade

Ett steg är åter taget ned
mot den sluttande brant.
En dröm en vacker saga
är åter ställd på kant.
Sommarminnen med »Chaos»
lägger jag i arkiv.
Igen skrapning, målning
fernissning på varvet
är längre mitt tidsfördriv.
Man var trött frusen och
samtidsig uppifrån hjässan
till fot, av färg och slipdamm
och varvets övriga lort.
Men stämningarna var ljusa
vi drogs ju alla med samma problem
där vi fila, måla och slipa
fast alla på var sitt håll.
Ack, vad man suckat och stönat
över tid som av våren försvarm.
Fast var den ändå så tråkig
man var ju nöjd till slut
med det man hann.
Men hur skönt var det ej
att »ratta» en tur genom broarnas
stad. När Stockholm hade klätt
sig i värskrud, och det ofta
från hägg och blad.
Och måsarna guppa och skreko i
båtens aktersvall.
Då kändes det skönt att leva
och andas i alla fall.
Eller när färden gick ut i saltsjön
kanske var böljan gropig
och kärv. Saltskummet yrde och
släppte och gav åt sjölivet färg.
En kväll då man kastat ankar
uti en stilla vik.
Hur ofta går ej nu mina tankar
åter så gärna dit.
Solvarma kala klippor
som inbjuder till lättja och bad.

Eller att på strandängar vandra
och skåda på örter och blad.
Att på drivved få göra en brasa
och steka sin metade fisk.
Eller i brist på fisken få grilla
min medhavda korv.
Och att somna vid sakta
vagnning av kvällsvindens
sista bris.
Säg är inte sjölivet
ändå något av paradys.

Edith Lundell





Våra ungdomar och minijorer

Marcus Alderbäck
Claes Avasjö
Ola Barthelsson
Stefan Bergau
Johan Borin
Jan Peter Dahlberg
Eva Dahlqvist
Oskar Egerö
Helene Ejdestam
Agneta Florén
Anna Grusell
Kristina Grusell
Johan Grusell
Ylva Gåling
Olof Hallström
Ingrid Hansson
Per Hansson
Marie Molmberg
Kirsi Hopeakivi

Ola Johansson
Torbjörn Jonsson
Per Kristoffersson
Gunnar Lerjestad
Jan-Olof Ling
Peter Ljung
Peter Lundell
Bengt Martinsson
Johan Nilbrink
Jeanette Odehammar
Björn Oscarsson
Tomas Palmertz
Margareta Schwarz
Katerina Schwarz
Katilla Strååt
Johan Strömsäter
Åke Svensson
Anders Öfverberg



Master or **Bommar**
• gran eller spruce •

Thörns' Båtbyggeri-0650-143 00 Hudiksvall

F S 1217

Surr från borrh tränger in bland tallarnas sus på Vindö. Denna sköna dag med snabba moln på flykt över träd-kronorna. Luften är frisk och varslar om mer vind. »Trä-räven» har dock ett annat mål under den provisoriska täckningen är att ligga i nån hammock. Ett gediget folkbåtskrov som den mesta tiden av dygnet. Den är tänkt som spegel åt sonen Nisse. Förtäljer Alvar Olson och sätter tummen över axeln i riktning mot akterspegeln. Det måste betyda att Alvar menar allvar med en nymorning.

Alvar har alltid hållit på med båtar. Nisses folkbåtar. SM i Grisslehamn blev mer en uttryckning än utflykt då ett rigghaveri i en vändning i den gropiga sjön där ute. Avmästning och svets med regn och bets. Hemkommen till Vindö, häpen han hörde att Nisse vunnit sista köret. Förnöjsamt fortsätter han jobbet med nitningen, men någon spegel åt Nisse blev det inte då lärpojken tog ett stort steg till en annan klass. En M-30:a i plast. Nej, inte fy skam, tydligen inte så Alvarligt.

AB:son





Korv och Paket KÖRET

Avslutningsseglingen, »Korvköret» gynnades av mycket frisk vind. Trots detta startade ca 20 st båtar och starten skedde enligt LYS-regeln med respiten uträknad i förväg, d. v. s. båtarna fick sin start förskjuten i förhållande till LYS-talet. Segrare blev Gunnar Hagliden med sin Rapid men egentligen skulle Dieter Bergau vunnit med sin H-båt om han ej tappat en man överbord. Mer om detta på annan plats. Beträffande fester så var den lika trevlig som vanligt. Eskaderseglingen hem på söndagen blev väl något diffus. Vi får lov att hitta på något bättre system i fortsättningen. Slutligen får vi ej glömma våra storseglare som kämpat också på främmande banor, vi säger GRATTIS till: Rune, Erik, Roffe, Bosse, Boleje, Bengt, Bertil, Arne, Nisse, Gösta, Sverker, Harry, Lasse, Kalle, Kent, Ingmar m. fl. S. E.



Gunnar Hagliden tar emot Rydholms vandringspris av ordf. vid avslutningsseglingen. Nisse Olsson sifferar som tävlingssekreterare.



T. v. Bo Eriksson, Lalla Wiegurd, Ingmar Getzon, Kajsa »Warg» Eriksson, Arne Andersson, Arne Söndberg, Tommy Andersson.



Tävlingsnämnden Nisse och Rune förklarar inför starten.



*Här sjunger Pöjke och hans vänner om
Folke och hans hustru och Karlsson
och hans hustru och så.*

FN och Quinnor.



När Harry Brandelius sjunger Gunnar Ströms visa »när Karlsson har kommit hem från Atlanten», tar vi det citatet ur visan, »hon skall städa och diska», något som jag la på minnet. Till som-

maren kommer då refrängen »skall Siri och Berit diska».

*Förenade Junliga Flink Fyrors Fingrars
flesta nationer inför 1975.*

Varför just en tri maran?

Hur kan Du fundera på en sådan båt? Båt! Kan man kalla det för en båt? En skapelse på 10 x 7,65 m och med 3 skrov. Nej, en »spindel» — det är vad det är... Det var tongångar jag fick höra, när det blev känt bland klubbkompisarna, att jag skulle byta min »FINGAL» mot en trimaran typ PINTA.

Jag har full förståelse för deras reaktion. Seglare är ju kända för att vara ett konservativt släkte. På senare år verkar dock denna påstådda konservatism ha gett vika, om man ser på hur det stora flertalet av våra moderna segelbåtar ser ut idag.

Regeleskaparna, konstruktörerna och båtfabrikanterna har lyckats få oss att acceptera båtar med obekväma sittbrunnar, familjeovänliga riggar med stora försegel, så man slipper att se mötande båtar och inte ens behöver fundera på glädjen att få kryssa genom trånga farleder. Kölen bör även sticka djupt, 1,5—2 m anses vara bra. Att man ej längre kommer in i sin drömvik gör ingenting. Det finns ju marinor och djupa så kallade populärvikar där man kan vara 100-procentigt säker på att få glädje av sina fendor.

Jag är nog trots min nya båt hopplöst konservativ, för jag vill fortfarande kunna ta hem focken själv och gärna när kvällen kommer leta efter min egen lilla vik. Detta är väl skälet till att jag fick upp ögonen för PINTA.

Hon är ritad med tanke på skärgårdssegling och har centerbord. Kanottidens många grunda vikar på upp till 0,4 meters djup hälsar oss nu åter välkomna. Utrymmena inombords i cen-

tralskrovet är fullt tillräckliga för en familj på 3—4 personer.

Rörelseytorna på vingfläcken gör att även långa seglingsdagar blir en fröjd för barnen. Kerstin, vår dotter, lekte obehindrat på vingfläcken under vår provsegling i smult vatten, trots att loggen pendlade mellan 12—13 knop. Denna segling var en fantastisk upplevelse, som började med en kryss söderut över Nämndöfjärden i ca 9 sekundmeters vind. Båten skar som en kniv genom vattnet och med lovartspontonen konstant i luften och med en lutning av ca 5°. Stagvändningarna gick lika lätt som med min gamla M22 och focken på 12 m² var lättskotad.

Detta var segling i högsta potens med en båt som är vänlig mot hela seglarfamiljen oavsett ålder.

»Rulle»



Kryss i hemmahamn



	Täv- ling	Höll Vikingarna Lill	Ut- skär- gård	Skri- skj på eng.	Hör- till tiska
Som- mar- natt					
på en Lott	kan hända				
	be- teck- ning	Jubi- lerade		initial- er	
Folk- bärs- segling					
för- namn				Väst- kust	
	73 74		ett uttryck		
	Mätt Sort				Gillar bror

Pristävling 50-gunnars



VOLVO PENTA *outboards*



Vid försäljning
och reparation av:
Båtmotorer, Gräsklippare

Moped, Transport-
moped och Jordfrösor
använder specialverktyg.

Vi förvarar även era
Mopeder och båtmotorer
under vinteren.
OBS. Jordfrösor uthyres



B. MALMGRENS MOTOR AB

ASDGATAN 14, 116 34 STOCKHOLM Tel. 08/41 48 81, 41 78 20



Jungfruholmarna



TRUCK-SERVICE
ring växel

08/990360

ÄLVSJÖ

Fack 125 60

Hos en "tollare" i Trollbäcken

En annan större båt anskaffas — »en båt för resten av livet». Svante tog steget, Ove Oskarsson med »dunkelt motiv». Men en för många dold medlem som nu arbetar med en liknande, RJ-140 som självbygge, står kanske redaktionen närmast eller SSS. Gunnar Pilbring satsar nu på sin femte båt. De övriga han har haft har gått in under »gränsen» 3,5 i Götas varv.

Har man haft en båt som min Katrina i faktiska tio år då blir man alltför van vid utrymmet. Men det är ju så med stora båtar av trä att det kräver mycket omsorg att bli tät från ovan. De hjälps inte, man tänker radikalt om. Och den i mitt tycke bästa alternativet blev den här RJ-140:an, vilken har 8:an Katrinas egenskaper i mått och mått sett. Den står nu utanför huset ute i Trollbäcken. »Där blir hon till nästa sommar» — tror jag. Nära till familjen men också effektiva stunder då garaget nu fungerar som verkstad. Ove Oskarsson och en kompis till som förstärkning förverkligade ett skrov och däcksmontage på fyra veckor. En vecka fick jag loss från firman av tre planerade, omtalar Gunnar en rätkall vinterdag. Jag ser ner från stegen och funderar på kölen. »Ja den skall gutas nästa vecka, 5 ton bly — något av en råvarubank». — »Har du hund» frågar jag. Inget svar redan inne på grundfilosofin. Båten för livet. En ny Katrina med 9—10 ton — i och för sig inget nytt men med nya möjligheter — tät från ovan och nya utrymmen att utveckla. Gunnar visar garderob för regnställ, korthytten och ett gun-



rum. »Där har mycket tid gått åt.» Inredning tar tid då man inte är en vanskickare. »Så längre seglingar än de gängna lär det väl bli!» inflikar Gunnar Pilbring och försvinner ner under däck till något som mer är en kajuta. Men ett självbyggeri är det — så lycka till. Redaktören knallar iväg och funderar om det här plats för ett mörkrum också, sköljvatten finns ju utanför.

EXTRONIC AB elektronik

Extronic Elektroniska Larmsystem

Om? Du är ute och seglar....



Informerar man sig om de på marknaden förekommande avancerade tjuvlarmsystemen, finner man snart att dessa kostar 4.000-8.000 kronor installerade i en normal villa.

Ett inbrottskydd skall inte med dagens teknik behöva kosta så mycket pengar!

EXTRONIC LARM är en svensk konstruktion som med hjälp av modern teknik lyckats ta fram ett avancerat och ändå prisbilligt larmsystem.

INSTALLERA SJÄLV eller lät vår närmaste återförsäljare göra det.



08/30 07 07 Frejgatan 51

113 49 Stockholm

BÅTREGISTER

Vid båtbyte eller adressändring.
Sänd in ny matrikeluppgift.

Göta 30

- S 1 Göta, Sven Ejdestam
S 116 Kajsa, Nils Westerberg
S 123 Seachris, Bo Lundmark

H 7:07

- S 80 Maritimo, Ove Alderbäck

RJ 140

- Per Ollén

Maxi 93

- S 78 Maxita, Bertil Viberg

H 6:07

- S 46 Strix, Sven Jacobsson
S 48 Simona, Åke Hedenskog
S 51 Za-Za, Nils Kling
S 55 Larella, Hans Lindvall
S 137 Coppelia, Bengt Ryrfeldt
S 176 Kämpen, Kenneth Kempe
S 181 Toppas, Lennart Almqvist

Slupman

- Fight, Torbjörn Johnson
Maria Marouska,
Sixten Norman
— Olle Palmqvist

P 28:07

- 183 Corina, Rolf Ronnerberg
199 Lisskulla, Valter Sjöstedt
339 Svarta Malin, Jan Engström

Kustkryssare

- KR 302 — Per-Johan Ytterman
KR 492 Guben, Gunnar Andersson
KR 499 Rosalka/Prillan,
Staffan Aminoff
KR 519 Keijo Aaltonen
KR 554 Spica, Ove Oskarsson
KR 789 Issma, Torsten Jonsson
KR 795 Minerva, Björn Undén
KR 813 Så liten, Rolf Molin
KR 936 Vanity, Stig Österberg
KR 1205 Paëla, Sven Palén
KR 1602 Taifun, Jan Skoglund
KR 1678 Concubine, Kjell Gustavsson

KR 2722 Mona, Curt Wikström
KR 3110 Dorina, Svante Hellhager

Int. 8 m R-yachter

- S 33 Fenris, P.-O. Johansson

Int. 5,5

- 57 Ca-Ro VII, Bertil Frisk
42 Charlie Brown, Carl-Åke
Wastesson

Int. 3 m R-yachter

- S 29 Fågel Bris, Staffan Kindborg
S 79 Macril, L. Linde

Viggen

- S 4 Skum-Rask, Bo Fagerström
S 7 Maurell, Rune Wallén
S 12 P.U.H., Robert Levin
S 178 P. O. Virén
621 Paulina, Mats Paulsson
600 Misan, Björn Angsell

Vega

- 221 Annja, Robert Mathson
376 Carioca, Anders Mårtensson
771 Polona, P. Björling
— Vörn, Tore Lundvall
1393 — Ove Nilsson

OR-båtar

- 265 Caprice, Dick Sjögren

Fidror

- 17 Cantilena, William Andersson
158 Olof Sköldberg

40 km Skärgårdskryssare


- Rio Rita III, Hans Järsson
S 29 Britt-Marie, Olger Wernqvist

22 km Skärgårdskryssare

- S 52 Brisis, Stig Leitner
S 175 Anita, G. Beendtsen
S 201 Kuling, Roland Blomqvist
S 274 Swan 4, Lars Rosengren
S 337 Raitam-Baitam, Gunnar
Olsson

1 1/2 Nord. kryssare

- S 10 Vinn, Hans Rosengren
S 21 Jolie, Lennart Jönsson
S 35 Marcia, Sture Nilsson



Kassörens kelgris och Sällskapetets omhuldade samt farvattnens beskyddare, Neptun har varit populär detta fuktiga år. »Inregnade» offer från nya och troligen återkommande tacksamma solidariska gäster som i sitt ekonomiskt samvetsgranna tillstånd funnit våra holmar tillfredsställande med alla dess möjligheter till komfort, obehj. Guden Tor kompisen där oppe, som har haft en släng av blåskattar vilket lett till grumligare målarvatten tillönskar dock Neptun och alla båtfarare ett gott samarbete i det våta.

8 st 10-or	80:—
15 st 5-or	75:—
6 st 5-kronor	30:—
426 st 1-kronor	426:—
83 st 50-öringar	41:50
85 st 25-öringar	21:25
164 st 10-öringar	16:40
109 st 5-öringar	5:45

Kronor 695:60

Nästan dubbelt mot 1973.

Desutom fanns det förutom de obligatoriska stenarna 1/4 dollar USA, 5 schilling von Österrike, 10 öre fra Norge, 5 penniä Suomesta. **Tackar!**



Båtprylar
Tågvirke
Båtfärger
Kapell- och riggverkstad

SKEPPSHANDELN I WAXHOLM
Helsingfors 2, ... 185 00 WAXHOLM, Tel. 0764/338 86



Här utfordras en av de glupsaste fiskarna som stryker runt Haröys vikar. Rökta fisk med inkrom. Betyder lik, enligt Aaltonen. Han tycker dock bara bli särrer med åren.

Säljes

MALEN BARK

för trädgårdsanläggningar m.m.
2.000 kbm/år. Tel. 0176/210 07

En liten roddtur med »Maximilians» svärker ryggen, förmodar Bertil »Max» Wlberg.



positivt

Lars-Erik Schwartz har skänkt 50 kronor till något trevligt pris till ungdomssektionens förfogande. Vi funderar över något lämpligt i samband med Flipperlägret, eller eventuellt ett vandringspris.

Dags för Ove igen



**Plasket är
bara början**

GÖRAN ANDERSSONS NYA BÅT

Redaktören utlyser namnförslag på Göran Anderssons nya båt. Det borde inte bli svårt. Han skall segla extra nummer. Turlista kommer att sitta på locket på däck.

1:a pris utgåva från verket, oslickade.



Julfesten

Juniorernas julfest avklarades ljudligen med gran så grön. Närmare femtio personer och ett flertal »minijuniorer» framträdde. Händelsen inträffade i Hägerstens Medborgarhus stora Sal den som för oss verkar som Blå Hallen. Hela repertoaren fanns på programmet. Lekarna leddes av Rolf och Inger Lidström och Lennart Hellsing lirade dragspelet. Detta den 18 januari.

Granen

Ola, Lars och Per-Johan »hället pipas». Anna-Maria Grusell fick stora Teddybjörnen och Mari Holmberg isbjörnen och Dan Widström den lilla nallen, föga intresserad.




AV MED STORMEN



Det är som vi har i minnet noterat som ett tämligen blött och svalt år — 1974. Här i den redaktionella verksamheten varit tacknämligt varm för den respons som vårt pyssel nu givits. Glädjande varm att så många börjar se och iaktta vad som sker omkring sin egen närmaste omgivning. Och att notera med den gamla hederliga pennan — Instammatiken finns i närheten om udden skulle gå av. På tal om udden så vid ett tillfälle på Sturebadet i massagehallen låg på den löddriga bänken intill en snubbe som hade en TV-apparat intatuerad på magen. Madammen frågade om det finns antenn också. Under löddret kom svaret — »Joro men bara när de e' Aktuellt! Men eftersom jag har svartlistat dessa kontermojar av kända märken får jag väl skylta mej själv. Men det finns bilder i år som är tagna på s. k. färgdia. Gissa vilka! För övrigt är det roligt med

»konkurrens». De är fortfarande Sällskapetets lilla publikation. Några »nujader» har inte varit synliga i vassen. Men Ove O har ju vänt sitt skepp på redde i Luleå. Från Västindien har inte mer av vikt hänt än Pappa Nyström som stuckit över han också, på vintersemester. Arets seglingar som går till minnet är nog Kory- och paketkåret. Ett bra arrangemang och »mycke» bilder för att vara ute själv i båt. Så nu när vi har Lasse Grusell slipper jag fundera på den »svalda polaroiden som vid tungutsträckning kustar ut sista synintrycket i färdig bild. Och sköljer med auqvavitt». En pressfotograf's önskedröm. Om det skulle bli regn och annat påtvingat tidsfördriv kan korsordet lösas. Det är inte svårare än att läsa boken för där finns »koden». Vi tänkte oss ett första pris på 50 »gunnares», eller kronor eller bagare eller Gunnar Sträng, för den första enligt poststämpeln. Om de blir flera den dagen så drar vi på lämpligt möte. Pengarna tas från festkommittén, det blir festligast så, så tack skall ni ha för i år, redaktionen.



»Va sa lucian«

Der YACHT Fahrbericht 12,5m Schären-kreuzer S 30

Följande är citerat ur »Die YACHT» nov. 1974 där »12,50 m-skärgårdskryssaren av plast S 30» beskrives i en tvåsidig artikel.

»Och det fungerar verkligen?»

Något skeptiska, frågade vi importören från Kiel om han verkligen var säker på att man så där helt utan motor skulle kunna ta sig ut ur hamnen. Det rådde dock direkt motvind, och vårt testobjekt, en havskryssare av typ S 30 var i alla fall 12,50 m lång.

»Dock, dock, det fungerar, bara lägg loss, skota hem hårt och ta i nödfall en extra runda så kommer ni ut.»

Nå ja, han borde ju känna till båten och att S 30:an kunde gå högt i vind hade även vi förmodat. Alltså gjorde vi loss, bara storsegel. Vid liten hastighet kunde man knappast spåra rodrrets verkan ty de 3,5 tonnen satte sig bara långsamt i rörelse. De båtar som var förtöjda på andra sidan kom dock snabbt närmare.

Gradvis hade farten ökat och roderbladet förklarade sig berett att vända båten genom vinden.

Det fungerade utmärkt, nästan utan att förlora farten fortsatte vi på den nya bogen. Också den andra vändningen efter knappast 15 sekunder fungerade utmärkt. Manöverbarheten är förträfflig för en 12,5 meter lång båt. Några avundsjuka blickar följde oss ända ut till den yttersta vågbrytaren. Först här tog vi fram genuan och seglade ut på öppet hav i en vindstyrka på ca 5 meter. Vi märkte dock snart att denna segelyta (ca 49 m²) var något för stor. Lädäck låg nästan hela tiden i vattnet och över förskeppet sprutade rält otrevliga vattenkaskader ända bort

till aktern. Rodret kändes nästan inte, vi löpte som på skenor mycket högt i vind. Då vi inte ville utsätta den för oss okända båten för onödiga strapatser, bärgades genuan. Det finns angenämare saker att göra än att bärga en genua på ett sådant här slankt, dansande fördäck som dessutom inte är försett med mantåg. Efter tre dagar vände vi oss dock. Även sedan vi hade bärgat genuan låg båten bra på rodet och seglade med god hastighet. Under tiden ökade vindstyrkan till sex och vi revade till nästan första lattan och satte normalfock, som visade sig vara just den rätta segelsättningen. Fullkomligt balanserad kryssade båten mot den korta, krabba vågorna på Östersjön. Sedan följer några spalter med detaljbeskrivningar, i stort får båten mycket gott betyg för kvalitet och detaljutföranden. Pris i Tyskland 75.900 Mark + segel 2.780 Mark. Konstruktionen på S-30:an må se äldre ut än den är. Den skapades 1972 av den svenska konstruktören Knud H. Reimers. Modellen därvid — vem känner inte igen den — var den ännu smalare och lägre skärgårdskryssaren A-30. För många ligger säkert en doft av extravagans över den här båten — en kappsegelare för hundra — noventliga seglare där en motor gäller som stilbrott. Sammanfattningsvis låter sig användningsområdet för en S-30 beskrivas så här: En båt för sportmän, som fortfarande förstår att med hjälp av segel ta sig från och till land och som helt enkelt har nöje av seglandet men som samtidigt är beredda att finna sig i ett minimum av komfort.

Berättare Peter Schweer
Översättare Lennart Jönsson

AB FISKSÄTRA VARV PRESENTERAR S 30:an



SVENSKA SEGLARFÖRBUNDETS
30 m² SKÄRGÅRDSKRYSSARE
TILLVERKAD I GLASFIBER-
ARMERAD PLAST

INITIATIVTAGARE:
GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

KONSTRUKTÖR:
KNUD H REIMERS

TILLVERKNING OCH
FÖRSÄLJNING:



AB FISKSÄTRA VARV

BOX 186 VÄSTERVIK SWEDEN TEL. 0490/133 70



Götaseglare

**färg från köl
till masttopp**

**Bergsunds
Färghandel**

Långholmsgatan 12 · Stockholm · Tel. 68 78 50

HADEX!

Den stora brandfaran lurar i hästens motor och tankutrymmen. Där är det svårt att komma åt med en vanlig handsläckare och det är alltid lättare att släcka om man inte öppnar och släpper in syre. Ett bra sprinklersystem är därför det absolut bästa brandföret. Hadox-sprinklern innehåller 2 kg halongas, har kapacitet upp till 8 m², skadar ej motor, plast eller gummi och lämnar heller inga rester efter ett tillbud. Sprinklern är mycket lättskött och monteringen enkel. Hadox-sprinklern levereras komplett med alla detaljer, är godkänd av Det Norske Veritas och har marknadens konkurrenskraftigaste pris. Vi sköder mer information om Du ringer eller skriver till

Danielson Forssberg & Co AB
Box 39, 122 21 Enskede 1, 08/39 04 25



SÄLLSKAPET



FRAMTIDEN

BÅTEN