

ORGAN FÖR DET AKTIVA SÄLLSKAPET

Götarna



 GÖTA SEGEL SÄLLSKAP ÅR 1976

GSS stiftades
10.8.1895

Kappsegling
Seglarläger
Ungdomsarbete
Utfärdssegling
Sammankomster

Box 9022
102 71 Sthlm 9
Information
0764/236 76



GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Årsbok 1976

Göta Segel Sällskap

Stiftades den 10 aug. 1895

INSIDORNA

| Sid. | |
|-------|---------------------------------------------|
| 3 | GSS inför 1976 |
| 4—5 | Verksamhetsberättelse |
| 6—7 | Varvskommittéer (Långholmen och Gröndal) |
| 8—9 | Styrelse |
| 10—11 | Avgifter |
| 12—13 | Avgiftsbestämmelser |
| 14 | Ungdomssektionens verksamhetsberättelse |
| 15 | Miniorer i GSS |
| 16—17 | Seglarlägret på Jungfruh. |
| 18—19 | Jubilaren Jansson |
| 20—33 | Vi ses i Västindien |
| 34—35 | Högtidsseglingen |
| 36—37 | Detta om annat |
| 38—39 | Gamla Papper |
| 40—44 | Så hade vi det på Baltic Race |
| 45—48 | Båtregister |
| 50 | Neptun |
| 52—54 | Båt för Klara sjö |
| 54 | Göta Veteranerna |
| 55 | Festnotis |
| 56—57 | Kappsegling -75 med mera |
| 58—60 | Detta är modellen |
| 61—69 | Medlemsregister |
| 71 | Necrologen |
| 72 | Kort sagt. Red. spalt |



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.

- 7 Biresack Livsmedel
- 25 Alfort & Cronholm Färg
- 30 Truckservice
- 33 Prisma Foto
- 36 Fisksätra Varv
- 43 Ekens Båttillbehör
- 44 Bergsunds Färghandel
- 49 Forslings Modell
- 51 Erlandsons Byggplast
- 69 Enskede Glas
- 48 Kanonsegel Peder Cederskiöld
- 72 Thörns Båtbyggeri

Redaktionen:

Arne Barthelson, Gunnar Olsson
Ove Nilsson och Björn Undén

© Eftertryck förbehålles författaren



10 år som ordförande i en förening anser jag vara för lång tid. De flesta människor kan inte mobilisera intresse och fantasi så länge. Ett ordförandeskap är egentligen inte så svårt, man kan rutinererna efter ett år, men man måste ha idéer om det skall bli något utträttat. Det är just idéerna som börjar glesna efter 5—6 år, det mesta blir bara rutin. Jag vill med detta inte påstå att jag de sista åren tyckt att det varit tråkigt, långt därifrån, det dyker alltid upp intressanta saker. Dessutom för ordförandeskapet med sig tillfällen till många trevliga kontakter i förbund och andra föreningar. Men, som sagt, goistan avtar med tiden.

När jag nu försöker blicka tillbaka 10 år, så finns det några händelser som framstår, det är elektrifieringen av Jungfruholmarna, 75-årsjubileet, Flipperköpet samt arbetet med Göta-tretian. Detta och mycket annat finns dokumenterat i våra årsböcker, så det behövs ej repeteras.

I alla stora frågor har det ofta varit heta debatter, men resultaten tror jag blivit bra och till allas glädje. Några nya frågor som nu påbörjats, är toalettfrågan och lokaliseringsfrågan. Jag hoppas att också de får sina lyckliga lösningar.

Till min efterträdare på posten vill jag vädja om särskilt entusiastiskt arbete

för ungdomssektion, Jungfruholmarna och kappsegling, utan att därför bortse från lokaliseringsfrågan. Den är ju också viktig.

Jag vill också erinra om min företrädare Per Ollén, som ju nyligen avled. Jag hade så gärna velat se honom styra sin nya båt i vår eskader. Så blev det tyvärr inte.

Slutligen kan jag bara konstatera att det känns lite vemodigt att lämna ordförandeskapet, men jag blir ju kvar i Sällskapet och får kanske tillfälle att någon gång stå till tjänst i något förtroendeuppdrag.

Vi ses på sjön!

Sven Ejdestam



Göta Segel Sällskaps styrelse får härmed avtärna följande verksamhetsberättelse för 1975.

Styrelsen har bestått av följande personer: ordförande Sven Ejdessam, vice ordförande Lief Wiegurd, sekreterare Inger Hallberg, kassör Dieter Bergau, ungdomsledare Rolf Roos och suppleant Sven Erik Friberg.

Sällskapet hade vid årets slut totalt 519 medlemmar varav 94 damer. Ungdomssektionen ingår med 77 medlemmar, 53 pojkar och 24 flickor.

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 1975

Antalet båtar var vid årets slut 262 fördelade på 182 segelbåtar, 5 segelkanoter, 29 övriga centerbordbåtar och 46 motorbåtar.

Hamnarna och varven har varit fullbelagda med 35 hamnplatser och 57 varvsplatser på Gröndal och 127 hamnplatser och 86 varvsplatser på Långholmen.

Under året har 2 allmänna möten och 10 styrelsemöten hållits, vårmötet har enligt mötesbeslut borttagits, eftersom detta möte de senaste åren besökts av



foto: Arne Barthelm

ett allt färre antal medlemmar). Årsmötet hölls den 21 mars i Hägerstens Medborgarhus.

Göta Segel Sällskap blev under år 1975 80 år, detta firades med en jubileumsfest den 8 februari i Villa Ludvigsberg på Söder.

Sällskapet uppvaktades med blommor och telegram och på årsmötet överlämnade Svenska Seglarförbundet sin bordsstandert för jubileet och för aktivt medverkande inom segelsporten. GSS:s Veteranklubb skänkte ett mycket stiligt fat, som enligt deras önskan skulle sättas upp som vandringspris i Safir-klassen.

Kappseglingskommittén har under våren anordnat 4 träningsseglingar på lika många tisdagkvällar, och GSS har även i år varit medarrangör i Segelbåtens Dag samt Mälarregattan. I den sistnämnda var deltagarantalet inte så stort som vi hoppats. Vårt »Kräftkör» blir mer populärt för varje år, både som kappsegling och familjefest. I år bjöd Sällskapet alla »seglaränkor» och barn på kaffe, saft och bullar under lördagens seglin. Korv- och paketköret var också, som det brukar, välbesökt av aktiva medlemmar.

Den nytillsatta lokaliseringsgruppen, vars sammansättning är Lena Falkman, Jerry Ramnitz, Rolf Ronnerberg och Svante Sjöberg, skall kontakta berörda personer och myndigheter om Sällskapets framtida lokalisering. Gruppen har under året rapporterat om sitt arbete till styrelsen. En följd av gruppens arbete har blivit att styrelsen avgivit ett remissyttrande över »Programinventering för Vinterviken». Betr. Fritidsbåtsutredningen har GSS svarat »nej» till utredningens förslag om registrering av fritidsbåtar m. m.

Sällskapet har skaffat nytt sekretariat på Krukmakargatan 57, i stället för det på Borgargatan 14 som vi tyvärr, om vi ville ha det kvar, måste dela med flera andra föreningar. Postadressen till GSS är samma som tidigare.

På Jungfruholmarna har bastu- och materialbyggnaderna målats om, även en av gäststugorna har målats, allt i samma färg som tillsynsmannens bostad. Tre elektriska element har inköpts till klubbhuset för att värma upp detta under Seglarlägren. En ny plastroddbåt har anskaffats och en ny signalmast tillverkad av Gösta Berntson har rests vid startplatsen.

Två flipperläger har hållits veckorna efter midsommar, 1:a lägret hade 22 deltagare och 2:a lägret 24 st. Ytterligare 1 flipper har inköpts till ett förmånligt pris, så lägren har haft 6 flipprar att disponera.

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

Stockholm den 6 februari 1976.

Sven Ejdestam

Inger Hallberg

Rolf Roos

Leif Wiegurd

Dieter Bergau

Sven Friberg

VARVSKOMMITTÉN LÅNGHOLMEN

Under år 1975 har en del mycket positiva förbättringar skett på Långholmsvarvet. Varvskommittén fick på vårvintern 1975 klartecken från GSS:s styrelse, om det anslag som söktes för ombyggnad och justering av slipanläggningen på Långholmsvarvet. Tanken med denna ombyggnad var att vi skulle kunna ta upp något tyngre båtar än vi tidigare gjort, samt att vi skulle kunna komplettera truck- och handuppdragning med mobilkran för de längre och tyngre båtarna.

Varvskommittén (Gunnar Hagliden) fick efter visst besvär, kontakt med en leverantör som hade ett begagnat men helt nyrenoverat så kallat »gruvspel» att sälja och efter inte allt för långt funderande bestämdes att detta skulle inköpas. Vi planerade, att redan innan den ombyggnad av slipanläggningen som beräknades äga rum under sommaren 1975, pröva på en sjösättningsomgång med mobilkran, för att förvissa oss om att våra planer gick att genomföra. Efter en veckas framflyttning av sjösättningen våren 1975, kom så provet med »mobilkransjösättningen». Denna gick i stort sett som vi hoppades, men tyvärr kunde bara ca hälften av antalet tänkta båtar sjösättas med kranen.

En av anledningarna till detta var de luftledningarna som gick snett över slipplanen och som satt så lågt att mobilkranen ej kunde lyfta båtarna att med »armen» skada dessa.

Efter sjösättningarna började förberedelserna för reparationen av sliprälsen, (som på hösten 1974 hade undersökts av fackman och där konstaterats att den del som ligger under vattnet var

kraftigt rostangripen, samt även i kle-naste laget för att vara helt tillfredsställande för tyngre båtars upptagning). Kontakt togs med Ekens Marin som under sommaren med sin chefsdykare GSS-aren Rolf Roos i spetsen bytte ut och renoverade den gamla rälsen. Utbytet och nyinstallationen av det nya slipspelet utfördes under sommaren till mycket stor förtjänst av bl. a. Gösta Berntsson och Gunnar Hagliden. Hjulen till slipvagnen har genom Curt Wikströms försorg svarats om, så att de passar till den nya rälsen.

Problemet med flyttningen av luftledningarna över slipplanen återstod fortfarande, varför kontakt togs med berörda myndigheter angående detta. Idrottsförvaltningen som under våren besökte varvsområdet, gav då ett halft löfte om att hjälpa oss med flyttningen, och i slutet av september slutförde elverket arbetet. Sista uppdragningen hösten -75 genomfördes med mobilkran, och enligt vår mening på ett tillfredsställande sätt.

Vissa omplaceringar av medlemmarnas båtar har under hösten ägt rum på varvet, vi hoppas dock att dett inte är till någon nackdel för de medlemmar som drabbats härav. Vi tror att en säkrare uppdragning och sjösättning kan äga rum med mobilkranen varför vi försöker samla de tyngsta och mest svårhanterliga båtarna vid slipplanen. Inköp av 2 st lyftstroppar för uppdragning med mobilkran har gjorts, vilka användes vid höstuppdragningen. Städning av telefonkåken har under höstuppdragningen ombesörjts av 3 st medlemmar per vecka, varför där mes-

tidels har varit snyggt och trevligt vid våra raster. En del miljövänlig träd- och grenrensning har under hösten gjorts, vilket underlättat en del båtplaneringar vid uppdragningen. Varvets beläggning under 1975—76 är 83 segelbåtar och 3 motorbåtar.

VARVSKOMMITTÈN GRÖNDAL

Under året 1975 har varvet i Gröndal ej undergått några större förändringar. I samband med sjösättningen våren 1975 genomfördes en grundlig städning. Vidare har spelet till slipen justerats och slipsåret reparerats. Slipvagnen har delvis byggts om, för att förebygga olyckor. Antalet båtar som för närvarande finns på varvet är 42 segelbåtar 15 motorbåtar. Påpekas bör att den uppmaning till

Tidpunkten för vårstädning -76 kommer att anslås i samband med sjösättningen samt i GSS-nytt.

Preliminär sjösättning våren 1976, mobilkran 19 april, truck 24 april.

Arne Hallberg

samtliga båtägare att svara för att stöterna till taket skulle sättas upp ej genomfördes. Detta fick nu varvschef med medhjälparen helt klara av. Vi hoppas på en skärpning hösten 1976. Vi vädjar också till samtliga medlemmar som har sina båtar på varvet att skicka in anmälningsblanketterna som gäller hamnplatsen våren 1976 så snart som möjligt.

Per Lantz



Betjänings-Butiken
68 79 10

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Sekretariat: Krukmakargatan 57

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

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

Jungfruholmarna: Jungfrusund 170 10 Ekerö.

STYRELSE:

Ordförande: Sverker Bergman, Enskiftesvägen 31, 145 60 Norsborg.
Tel. 0753/776 55.

V. ordförande: Leif Wiegurd, Norrskogsvägen 43, 145 72 Norsborg.
Tel. 0753/737 10.

Sekreterare: Inger Hallberg, Vårudsringsvägen 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.

Hamnchef Långholmen:

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

Tillsyningsman för Jungfruholmarna:

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

Jungfruholmskommitté:

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

Wilhelm Sandberg, Göran Andersson, Karl Olsson, Gösta Berndtson, Åke Thorbjörnsson, Cary Florén, Tommy Forsman.

Kappseglingsskommitté:

Sverker Bergman, eskaderchef, Enskiftesvägen 31, 145 60 Norsborg.
Tel. 0753/776 55.

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

Festkommitté:

Bo Eriksson, klubbmästare, Örnströbacken 73, 126 37 Skärholmen. Tel. 97 62 11.
Arne Sandberg, Stefan Lundgren, Olle Eriksson.

Valberedningskommitté:

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

Per Ove Bergström, Kjell Emilsson, Per Johan Ytterman, Bengt Birgeron.

Varvskommitté Långholmen:

Arne Hallberg, varvschef, Våruddsringen 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 Odehammar, Bengt Sandberg.

Ungdomsarbetsgrupp:

Rolf Roos, Saltvägen 39, 1tr., 123 56 Farsta. Tel. 94 17 54.
Solveig Roos, Marianne Kling, Harry Aaltonen, Lars Ek.

Uppvaktningsgrupp:

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

Årsboksredaktion:

Sammankallande, vakant.

Ove Nilsson, Björn Undén, Erling Matz, Arne Barthelson.

Revisorer:

Kaj Widström, Kvarnhagsvägen 187, 145 60 Norsborg. Tel. 0753/782 30.
Lennart Berglund, Sågbäcksvägen 19, 141 48 Huddinge. Tel. 774 87 95.

Revisorssuppleant:

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

Radioombud:

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

Kostnader

INGÅENDE BALANS KONTO 1975-01-01

| | | | |
|----------------------------|-------------------|------------------------|-------------------|
| <i>Tillgångar</i> | | <i>Skulder</i> | |
| Kassa | 1.605: 71 | Kapital | 8.016: 48 |
| Postgiro | 3.528: 27 | Investeringsfond | 23.000: — |
| Bank, sparkonto | 10.634: 40 | Dansbanefond | 1.825: — |
| Bank, kapitalräkning | 15.059: 40 | | |
| Å conto fordringar | 2.009: 70 | | |
| Jungfruholmarna | 1: — | | |
| Långholmsvarvet | 1: — | | |
| Gröndalsvarvet | 1: — | | |
| Inventarier | 1: — | | |
| | Kronor 32.841: 48 | | Kronor 32.841: 48 |

VINST- OCH FÖRLUST RÄKNING 1975-12-31

| | | | |
|-----------------------------|-------------------|-------------------------------|-------------------|
| <i>Utgifter</i> | | <i>Inkomster</i> | |
| Jungfruholmarnas omk. | 4.726: 93 | Årsavgifter | 13.805: — |
| Hamnomk. Långholmen ... | 9.418: 65 | Straffavgifter | 197: — |
| Hamnomk. Gröndal | 6.092: 55 | Skåp- och bodavgifter | 1.535: — |
| Varvsomk. Långholmen | 14.105: 20 | Inregistreringsavgifter | 3.295: — |
| Varvsomk. Gröndal | 9.568: — | Arbetsplikt | 780: — |
| Arkivomkostnader | 3.808: 55 | Båtavgifter | 49.138: — |
| Kappseglingar | 3.266: 88 | Gåvor och anslag | 6.637: 30 |
| Mälarregattan | 870: 38 | Intäktsräntor | 2.414: 45 |
| GSS-nytt och årsboken | 10.053: 70 | Standertar | 1.692: 75 |
| Skatt | 1.026: — | Jollelägret | 1.061: 49 |
| Elavgift Långholmen | 1.032: 50 | Från investeringsfond | 80.555: 99 |
| Elavgift Gröndal | 895: 45 | | 7.525: 53 |
| Elavgift Jungfruholmarna .. | 763: 10 | | |
| Telefonavg. Långholmen ... | 498: 70 | | |
| Telefonavg. Gröndal | 480: 20 | | |
| Telefonavg. Jungfruholmarna | 115: — | | |
| Administration | 3.859: 50 | | |
| Sammanträden | 1.155: 52 | | |
| Fester | 5.838: 90 | | |
| Porto | 2.189: 95 | | |
| Försäkringar | 905: — | | |
| Uppvaktningar | 1.518: 50 | | |
| Avgifter till förbund | 1.277: — | | |
| Ungdomssektionen | 671: 41 | | |
| Jollarna | 3.724: 85 | | |
| Övriga kostnader | 219: 10 | | |
| | Kronor 88.081: 52 | | Kronor 88.081: 52 |

UTGÅENDE BALANS KONTO 1975-12-31

Tillgångar

| | |
|----------------------------|------------|
| Kassa | 1.556: 04 |
| Postgiro | 275: 11 |
| Bank, sparkonto | 6.007: 45 |
| Bank, kapitalräkning | 16.134: 85 |
| Å-konto fordringar | 1.338: 50 |
| Jungfruholmarna | 1: — |
| Långholmsvarvet | 1: — |
| Gröndalsvarvet | 1: — |
| Inventarier | 1: — |

Kronor 25.315: 95

Skulder

| | |
|------------------------|------------|
| Kapital | 8.016: 48 |
| Investeringsfond | 15.474: 47 |
| Dansbanefond | 1.825: — |

Kronor 25.315: 95

*Långholmen
Gröndal 1895*



AVGIFTSBESTÄMMELSER 1976

Inträdesavgifter:

| | |
|------------------------------------------------|-------|
| Senior | 100:— |
| Junior fr. o. m. 15 år och familjemedlem | 25:— |

Nyttjanderätt:

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

(Gäller ej tidigare junior.)

Avgifter per år:

Medlemsavgift:

| | |
|------------------------------------------------|------|
| Senior | 75:— |
| Junior fr. o. m. 15 år och familjemedlem | 25:— |
| Junior t. o. m. 14 år | 8:— |

Båtavgift (för båt registrerad i sällskapet):

| | |
|-------------------------------------------------------------|------|
| Senior (som ej utnyttjar sällskapets hamn eller varv) | 30:— |
| Junior (som ej utnyttjar sällskapets hamn eller varv) | 10:— |

Hamnavgift:

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------|-------|
| Bryggplats (som ej utnyttjar sällskapets varv) | 250:— |
| Kanotbryggan (för kanot eller jolle som ej utnyttjar sällskapets varv) | 100:— |
| Skåp i mån av tillgång | 30:— |
| Bod i mån av tillgång | 50:— |
| Uppdragning av boj enligt ordningsregler för hamn | 100:— |

Varvsavgifter per kum:

| | |
|---------------------------------------------------------------------|------|
| Långholmen | 18:— |
| Gröndal | 20:— |
| Reimersholme, Ungdomssektionen (endast segelkanot och jollar) | 12:— |

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

| | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|
| Grundavgifter för samtliga varv | 100:— |
| Båt som ligger uppe på varvet mer än 10 dagar under tiden 1 juni—15 september erlägger halv varvshyra (gäller ej aktiva kappseglingsbåtar och jollar). | |
| Sliptagning (tillfaller slipskötaren) | 25:— |
| 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 taksfattning inräknas inte i denna arbetsplikt utan skall i eget intresse utföras av dem som använder varven. Dock skall om någon uteblir från dessa kollektiva arbeten extra arbetsplikts-avgift uttagas.

Jungfruholmarna:

Hyra 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.

Båtagift: 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 | 10:— |
| Segelbåt | 12:— |
| Segelbåt, större | 15:— |
| Segelbåt (i spridare) och motorbåt | 18:— |
| Bordsstandert av siden | 20:— |
| Stävmärke | 12:— |
| Mössmärke kpl. | 25:— |
| Nål för kavaj | 12:— |
| Nål för kavaj, med krans (ständig- och hedersmedlem) | 18:— |
| Broderat kavajmärke | 15:— |
| Nycklar | 15:— |

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



UNGDOMSSEKTIONENS VERKSAMHETSBERÄTTELSE

Ungdomssektionen består för närvarande av 53 pojkar och 24 flickor. Julfest hölls traditionellt under januari. Under våren hade vi 4 träffar där ungdomarna fick avlägga prov för sjövettsdiplom. Det avslutades med simprov och livräddning i Eriksdalsbadet. Under våren fick vi utökning i Flipperflottan med en saboterad Flipper som Kurt Henning gjorde ett fint jobb med och fick klar till sommaren, och lägret. Det hölls som vanligt efter midsommar. Eftersom vi fått en båt till kunde vi utöka antalet deltagare till 22 på första och 24 på andra lägret. Ledare var Leif Svensson, Harry Aaltonen, Thomas Gustafsson, Rolf och Solweig Roos samt Eva Palmquist. I köket var som vanligt Majvor Bergau och Helena Aaltonen. Allt klaffade fint. På lägret delades, för första gången, Per och Barbro Petterssons vandringspris ut till Harry Aaltonen, för fint arbete under året. Som sista kappsegling på hösten var

Segelbåtens Dag där Göta ställde upp med 11 st Flipprar av 27 startande, vilket tydligt visar att valet av Flipper som ungdomsbåt var ett lyckat val. Vi belade 4, 7, 8, 10 plats vilket jag tycker var ett bra resultat.

På hösten hade vi ett antal möten i vår nya lokal samt livräddningsskola där några stycken ställde upp och kunde ta livräddningsdiplom vilket var uppskattat.

Höstaktiviteterna avslutades med Luciafest och Diplomutdelning till livräddarna.

Jag tycker att det mesta har fungerat fint med tanke på att många föräldrar är lite slöa med att skjutsa in barnen till mötena. Jag tackar Marianne Kling, Harry Aaltonen, Solweig Roos och alla andra som hjälpt till under året som gått och hoppas på fortsatt samarbete nästa år.

Väl mött
Rolf Roos

Våra ungdomar och minijorer

I GÖTA SEGEL SÄLLSKAP 1975

Agartz, Susanne
Alderbäck, Markus
Arthur, Tord
Barthelson, Ola
Bennet, Thomas
Bergau, Stefan
Björk, Ingvar
Blüchert, Jonas
Borin, Johan
Bäckström, Jeanette
Carlstedt, Johan
Dahlström, Richard
Eftring, Håkan
Eftring, Per
Ejdestam, Helene
Ejdestam, Håkan
Engström, Jens
Florén, Agneta
Fredén, Eva
Gille, Helena
Gille, Ingela
Granath, Johan
Grauers, Maria
Grusell, Anna
Grusell, Johan
Grusell, Kristina

Gränström, Magnus
Hallberg, Christine
Hallberg, Madeleine
Hallgren, Niklas
Hansson, Ingrid
Hansson, Per
Hedén, Torbjörn
Holmberg, Björn
Holmberg, Jan-Erik
Holmberg, Mia
Holmberg, Åke
Johansson, Anders
Johansson, Christer
Johansson, Lars
Johansson, Mats
Johansson, Ola
Junhov, Magnus
von Knorring, Hans
Kratzert, Thomas
Kristoffersson, Per
Könik, Mikael
Lindgren, Kim
Lundh, Camilla
Lundell, Peter
Lundmark, Anders
Mattsson, Ted

Mortelius, Hans
Nilbrink, Johan
Nilsson, Robert
Norling, Marie
Nornholm, Krister
Nyqvist, Björn
Nyström, Annika
Nyström, Krister
Odehammar, Jeanette
Ohlin, Gösta
Oscarsson, Björn
Palmqvist, Åke
Roos, Ylva
Schwartz, Katarina
Schwartz, Margareta
Stehn, Ingrid
Stjernholm, Per
Strååt, Katilla
Strömsäter, Johan
Tapper, Jonas
Trollborg, Martin
Urbom, Lars
Zetterquist, Harald
Zetterquist, Per
Örnelius, Håkan

Seglarlägren på



Jungfruholmarna







Jubilaren Jansson

Fredagen den 19 noga räknat december och året 1975 klampade uppvakningskommittén oppför trapporna i uppgång 40 på Bondegatan. »Föör visst skaall haan leva uutl huundrade ååår», så döderrarna kom på glänt. Jubilaren öppnade, skrattade fryntligt och manometern var liksom i topp kvällen till lra. Rummet fylldes av de antågande. Morsning till höger och vänster. Grattis hurru, prassel med prygar och pupper. Götafolket styrdes välkomnande in i festväningen av syster Ingrid. Hurrning och klirrande glas avlöstes till Svennes överlämnande av hedersbetygelser från Förbund och Sällskap. Så fyrade Erik Jansson på sin 75-årsdag av en historia under fotoblixtars sken. Jag förråder här bara poängen, vedtraven. Så åter till Lucia-mölet hos Gunnar Keljser utan Erik J. som i Jubilaren.

Text och foto AB:son



Vi ses i Västindien!



Min »frus« Josifin.

En liten tillbakablick över min resa till Västindien. Ni har ju redan fått en del rapporter förmedlat genom min far och bror. Bl. a. i årsboken 1970, om resan ner till Kanarieöarna. Där stod det att resan över Atlanten tog 32 dygn och förlöpte utan större problem, så jag tänkte berätta vidare på historien härifrån.

Först lite om livet i Las Palmas. Platsen är som de flesta vet en samlingspunkt för alla båtar som skall över Atlanten. Det var en fantastiskt fin sammanhållning mellan besättningarna. Alla har ju samma mål och problem, vilket gjorde att vi höll ihop, träffades och diskuterade hur vi skulle tackla problemen. Jag kan nämna några, båtarna med självstyrning, som det finns en hel del att tala om. Sen har vi mat-

frågan och då är man direkt inne på hur lång tid överseglingen kommer att ta. Största problemet är vattnet och hur man ska få det att hålla sig en månad. Samma sak gäller för ägg och andra färskvaror. Det finns många sätt att behandla äggen på, man kan stryka dem med vaselin eller fett, man kan koka dem några sekunder, eller fernissa dem. Färska ägg ska, bör, hålla sig minst en månad.

En annan viktig fråga är vid vilken tidpunkt seglingen över Atlanten skall ske. Som de flesta vet så »föds« alla orkaner i Sydatlanten i slutet på juli—oktober. Detta gör att man har stora möjligheter att få en orkan i ryggen vid för tidig start. Jag och de övriga fick för övrigt kännning av ett par stormar redan medan vi låg kvar i Las Palmas.

Då draggade en del båtar och drev iland mitt upp på badstranden. Detta var som sagt en förvarning och i slutet på september kom den verkliga stormen. Sju båtar blev vrak och många fick skador. Själv klarade vi oss helskinnade. Det gjorde däremot inte en svensk trimaran som fick ena pontonen avslagen, men dom lyckades lappa ihop den igen, även om det tog några veckor. Nåväl, alla blev så småningom klara (sju som blivit vrak) i början på november. Då var det dags att säga adjö till vänner och bekanta. Ofta lämnade båtarna hamnen under sirenernas tjut och folkets hurranden och lyckönskningar. »Vi ses i Västindien»!

Det kom också alla utom en svensk skuta, »Skiöld», som kraschade och besättningen fick simma iland. De hade fått motorhaveri på tidigt stadium och skutan var bara utrustad med hjälpsegel. De kunde inte hålla undan för sista korallrevet vid S:t Christoffer. Samma korallrev låg jag innanför och red ut en orkan den 17/8 1970 som krävde över hundratalet döda på ön Martinique. Flera drunknade när låglänta delar av ön översvämmades av skyfallet som alltid följer på en orkan. Själv startade jag inte från Las Palmas utan valde att starta från ön Gupmera som är sista utposten mot Atlanten. De flesta stannar här bara några dagar för att fylla vatten och skaffa färsk frukt. Själv köpte jag en stock bananer. Sen kom den stora stormen då jag låg ensam kvar i Gumeras. Det slutade lyckligt som ni kanske läste om i 1970 års årsbok.

Så en dag kom då äntligen den stora dag när jag var klar att ta steget över Atlanten. Hur spännande var inte detta, jag antecknade den 28 nov. 1969.

Ni ska veta det, att jag hade bara seglat 32 timmar helt ensam ombord, från Las Palmas till Gumeras och då fuska-de jag med att sitta och styra hela tiden. Jag hade inget val, för dels seglar man nära land (mellan Gran Canaria och Teneriffa), dels är det livlig trafik i detta sund. När jag startade hade jag aldrig provat på självstyrning, som för övrigt bara bestod av två försegel med bommar. Vilken enorm känsla det var att se ön försvinna i bakgrunden och veta att nu fanns det ingen återvändo. Självstyrningen måste fungera, annars skulle man bli ganska trött av att sitta och styra 768 timmar som det faktiskt tog.

Först började seglingen för stor och fock. Jag hade en frisk slör och fick båten att balansera genom att skota storen löst och ha en gummisnodd kopplad till rorkulten. På eftermiddagen beslöt jag mig för att ta ner storen och rigga till två försegel i stället. Det visade sig inte vara lika lätt gjort som det var tänkt. Hur skall man hissa 2 försegel på samma förstag och samtidigt koppla 2 bommar. Dessutom koppla skoten till rorkulten samtidigt som man försöker hålla båten på rätt kurs. Det är ju trots allt på havet vi är, det blåser 8—10 m/sek och vågorna är ganska respektingivande. När det var som värst var vågorna längre än båten d. v. s. från vågtopp till vågdal kunde det bli ca 12—15 m så att båten surfade i nedförsbackarna.

Till slut fick jag i alla fall upp alltihop, kopplade det till rodret och fick båten att segla själv. Äntligen skulle jag få koppla av ett tag, men därav blev intet. Båten var full av vatten så det var bara att ropa »alle man till pumparna». Inget svar, så jag fick pumpa själv. Det

var väl 500 liter vatten och jobbigt att få ut allt. När det var klart så var det bara att göra några andra justeringar. Jag minns särskilt en grej jag gjorde som jag trodde skulle bli ödesdiger. Vinden hade vridit till ost och jag seglade för mycket västligt. Jag försökte släppa fram lovartsbommen och ta in på läbommen och då händer tillbudet. Läbommen lossnar från skothornet och slår ner i däck, tar i vattnet och bryts loss och seglar så sakteliga iväg akteröver. Vad gör man? Första impulsen, ta bommen! Springer akteröver och sträcker mig efter bommen. Jag minns än idag hur jag sträckte mig efter den och missade, bara med en decimeter. Hade jag sträckt mig den där sista decimetern också, hade jag säkert fått tag på bommen. Men då hade jag i stället förlorat båten och sen hade ni gått miste om mina öden och äventyr i Västindien. Så fram igen, ner med

Diamond Rock, Martique.

förseglen, startar motorn och försöker gå på kontrakurs för att hitta bommen, men ger upp efter ett tag. Att hitta en 5 meter lång bom på ett stormigt hav, mitt i becksvarta natten är nog svårare än att hitta en nål i en höstack.

Efter en del funderingar hur jag nu skulle få båten att segla själv med bara en bom, tänkte jag att det var bara att försöka hissa största focken i lä och spira ut lovartsfocken med den bom jag hade kvar. Det visade sig fungera alldeles utmärkt (nästan). Ett problem bara och det var att vinden nu hade vridit ändå mer mot 0—80, vilket gjorde att jag fick lov att skjuta ut bommen så långt förut, att skotet kom att ligga mot stagen. Det såg inte så farligt ut så jag lät det vara, vidare så fladdrade toppen på seglen lite då och då när båten girade lite extra åt ena eller andra hållet. Äntligen förberodde jag mig på lite vila. Men det blev inget av.





Västindiens roslagsskuta.

för det visade sig att förseglen stod bara i några timmar och fladdrade innan dom skörade. Det var bara att riva ner den skörade focken, upp med en annan. När det var klart och man gick ner för att äntligen koppla av, »Pang» och fladder, skotet hade nöts av. Skär i ett nytt och sätter plaströr på riggen och ser till att skotet inte ligger emot någonstans, ner och pumpa, båten full med vatten. Efter fyra dygn hade jag gått igenom hela förrådet av försegel så jag fick börja att lappa ihop de minst förstörda. De fjärde och femte dyggen var nog de värsta, gjorde över 140' per dygn på enbart två små foc-kar. Sjön var besvärlig, tog in grönt vatten i sittbrunn mest hela tiden och den värsta vågen gick rätt ner i ruffen. När det var som värst fick jag pumpa var fjärde timma, dygnet runt, förutom alla segelskiftningar. Det tog ända fram till sjätte dygnet innan jag fick någon vila, jag säger vila, för sömn var det inte tal om. Först därefter fick jag någon ordentlig sömn.

Det var några besvärliga dygn, men vartefter man kom längre söderut så blev vädret bättre, vindarna svagare och solen började värma. När det gick som bäst behövde jag inte göra någon kursändring, segelbyte, eller reparation på 12 dygn. Jag gick bara omkring som en passagerare på min egen båt och sov hela nätterna. Det var en underbar upplevelse jag aldrig kommer att glömma, att gå där och strosa omkring på däck helt ensam mitt ute på Atlanten, flera veckor från närmaste land.

Jag ångrar aldrig att jag inte tog med någon extra besättning. I Las Palmas vimlar det nämligen av folk som vill hänga med över Atlanten. Själv var jag väldigt nära att ta med en amerikansk tjej, som jag blivit bekant med i Las Palmas. »Vi talade tyvärr inte riktigt samma språk», så jag backade ur, vilket jag aldrig ångrat. Annars hade jag ju gått miste om den enorma upplevelsen av att vara helt ensam på ett oändligt hav.

Så kom jag då iöfentligen fram, på morgonen den 30 december. Då var man lycklig att ha klarat Atlanten och hittat Barbados, att återse alla gamla bekanta från Las Palmas. Sen började alltså äventyret i Västindien och det skulle visa sig bli ganska långvarigt. Det första vi gjorde var att fira nyår. Efter några dagar med cocktailpartys och annat kul så fortsatte vi till Grenada. Det var meningen i alla fall, men jag irrade bort mig och hamnade på Tobago i stället. Varför jag hamnade där beskrevs i 1970 års årsbok.

Nåväl, efter mycket om och men så hamnade jag i Grenada, där hela eskadern hade samlats. Det var 5—6 svenska båtar, så på en del fester kunde vi

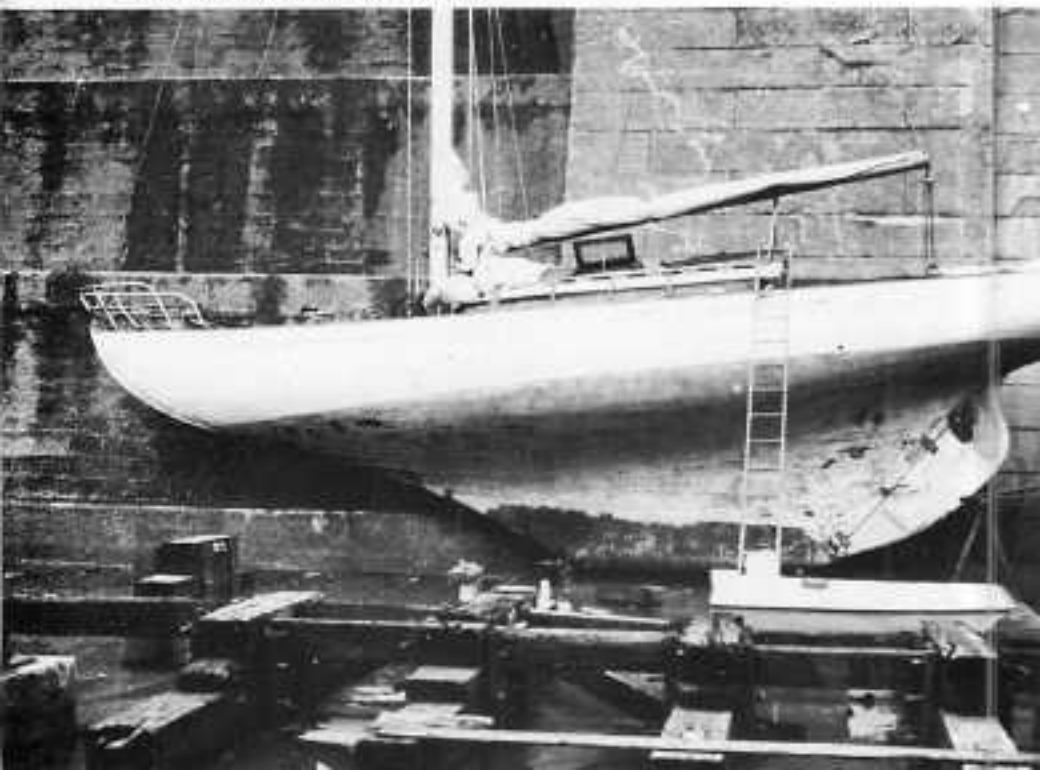
bli upp till 30 svenskar. De första veckorna låg vi bara och badade och kopplade av i största allmänhet. Självt lärde jag mig att dyka. Första kunde jag inte ens dyka under min egen båt (ca 2 m), men grabbarna förklarade hur man skulle göra, så en dag kom jag på tricket. Med tiden tränade jag upp mig mer och mer på dykning och till slut gick jag ner till 20 m och mer utan större besvär. Men det var inte bara avkoppling på Grenada. En svensk trimaranägare och jag tog upp våra båtar och bottenmålade. Sen «åkte» vi vidare till dåvarande »svenskön» Mustique, där en svensk arkitekt höll på och byggde ett helt samhälle, med flygplats, hotell, skola och allt annat som behövdes, med hjälp av ett antal svenskar som jobbade där. Därefter fortsatte vi norrut till S:t Vincent, som är

Översyn i torrdockan i Martinique.

en mycket intressant ö med en vulkan som Arne och jag besteg 1971. Den fick sedermera ett utbrott (1974) som dock slutade lyckligt.



Torghandel i Martinique.





Välj båtfärg som tål ett hårt liv.

Skagerak Racing.

Ger skydd mot beväxning. Ger glatta och hårda ytor. Ger ett minimalt motstånd i vattnet. Ger högsta testvärden, utprovade i såväl laboratorier som under realistiska förhållanden. Ger kvalitet till din båt.

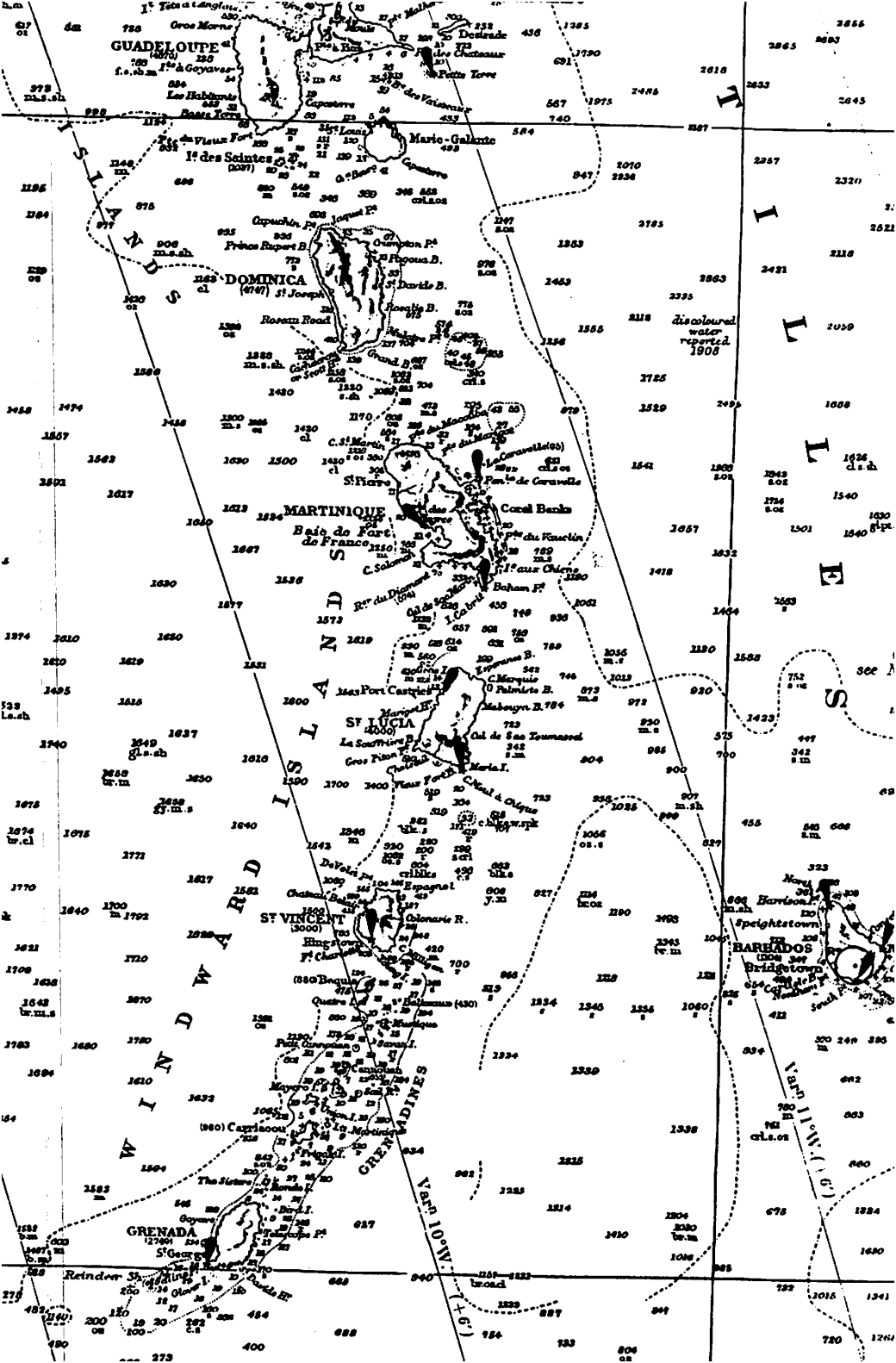
Läs om båtutrustning, båtar och färger i Skagerak-tidningen. Finns i färghandeln!



Sen blev det kappsegling till nästa ö, St Lucia. Två skutor deltog, trimaranen och min båt. Vem som vann den seglingen var svårt att säga eftersom vi alla landade i olika hamnar. Så småningom strålade vi samman i Marigot Bay, som är en helt skyddad lagun, omgiven av höga berg med bara ett smalt utlopp och därför en av de säkraste hamnarna i Västindien. Vi drog vidare efter någon vecka till Martinique, som är en fransk ö, vilket innebär en helt annan livsstil. Där finns ordentliga skolor, hyfsade vägar och massor av bilar. På Martinique, som har en befolkning på ca 350.000, finns det 50.000 bilar. I huvudstaden, Fort de France, har dom lika svåra bilköer som vi i Stockholm. Ön är högt utvecklade med stora sockerrörsodlingar, bananplantager och även en del lokal industri. Martinique är därför en mycket bra ö att segla till, om man behöver göra större reparationer på båt eller motor. Det finns till och med en verkstad som kan slipa vevaxlar om det är nödvändigt. Att utföra en sådan reparation på någon av de engelska öarna är helt otänkbart. Där har man aldrig hört talas om att det går att slipa en vevaxel. Jag hade inga större reparationer att göra, så jag passade på att se så mycket som möjligt av ön, innan vi skulle fortsätta vidare norr ut. Martinique blev den sista hamnen där hela »armadan» seglade tillsammans, sen skulle de övriga direkt upp till de amerikanska öarna, som ligger ca tre dygns segling från Martinique. En av svensarna förlorade sin båt efter bara några timmars gång från Martinique. Man skulle nämligen bogsera trimaranen och en annan mindre båt efter en skuta och när de kom ut på fritt vatten

bröts en knape loss och den mindre båten kom på drift. Bärgningsförsök misslyckades och slutet på resan blev faktum för en av de svenska seglarna. Själv startade jag mot ön Dominica dagen efter och blev då ganska förvånad över att se skutan och de andra i en hamn efter kusten så jag seglade dit och fick höra vad som hänt. Senare på eftermiddagen kom jag fram till Dominica, som var oerhört rik på växtlighet och så kuperad att jag inte kunde förstå hur dom kunnat bygga vägar på den delen av ön.

Med på den här resan hade jag en tillfällig passagerare, en kille från den svenska skutan »Skiöld» som hade hoppat på i Martinique. Vi ankrade upp i huvudstaden Roseau. Där fanns ett konsulat vi besökte. Fick besked att mina föräldrar väntade på mig på Guadeloupe, nästa ö norrut. Det var bara att sätta högsta fart dit eftersom jag förstod att dom väntade och letade efter mig. Det tog endast 5 timmar från norra delen av Dominica. När vi kom fram strålade vi samman efter en del letande. Passageraren mönstrade av och vi seglade så småningom tillbaka till Dominica, där vi trivdes alldeles utmärkt. Dominica är den enda ön i hela Västindien som är fri från hotell och turister, vilket gör att befolkningen är mycket vänliga och hjälpsamma. Alla vill veta varifrån man kommer, hur man trivs och hur länge man tänker stanna. En kul sak är när dom ställer just dom här frågorna så låter dom väldigt »oartiga». Dom frågar t. ex., »när ska ni åka» i stället för att fråga hur länge man tänker stanna. Deras engelska är ganska enkel, dom talar mest patua, en blandning mellan kreolfranska och lite engelska, som är



så förvrängt att varken en engelsman eller fransman fattar någonting. De har varken skriftspråk eller grammatik så det blir bara ett ord för alla former. Därav dessa lustiga formuleringar som lätt kan uppfattas som oartiga. De har många analfabeter och geografi har dom aldrig hört talas om i skolorna. När man förklarar att man kommer från Sverige så kan man lika gärna säga att man kommer från Kina. För gemene man i Västindien och speciellt på Dominica, existerar det bara två länder i världen. Det är England och USA. Förklarar man då att man varken är engelsman eller amerikan så tar dom till en nödlösning och säger »fransk».

Mina föräldrar stannade 3 månader. På den tiden hann vi se de flesta öarna och kom snart underfund med att Dominica var den trevligaste ön. Där finns väldigt mycket man kan roa sig med. Speciellt på öns norra del där andra staden (byn) i storleksordning ligger. Den heter Portsmouth som var öns huvudstad på 1700- och 1800-talet. Då utbröt malaria i sån omfattning att man bestöt flytta huvudstaden till en mer hälsosam plats.

Portsmouth ligger vid ett av de högsta bergen i Västindien, det är 4.747 fot, d. v. s. 1.600 meter. Det gör att det regnar varje dag uppe i bergen. Den årliga nederbörden lär vara 11 meter. Ön är full av floder som rinner ner från höjderna. Det lär finnas 364 st, en för varje dag på året. De två största är så stora att man kan färdas med jollen en bra bit inåt land på dem. Att åka på floderna, är en av de stora turistattraktionerna. Växtligheten är enorm, med en speciell sort sumpmarksträd med väldiga rötter, sen hänger det ner



Byråkratiskt »sväng».

lianer från träden som faktiskt går att svänga sig i, jag har själv provat. I floden kan man fånga stora fina kräftor och vid sidan om plockar man kokosnötter och bananer.

Dominica är en av de bördigaste öarna, men den är också mycket svårtillgänglig. Bara för en 10—20 år sedan fanns det nästan inga vägar alls på ön och det gör att mycket mark inte kan odlas upp. Folk kan ju inte gå och bära bananstockar och andra produkter på huvudet, hur långt som helst. Då mina föräldrar åkt hem på våren, blev jag ensam tills nästa vinter då Arne kom ner och hälsade på. Den tiden tillbringade jag nästan uteslutande på Dominica, där jag börjat bli bekant med en hel del folk och även fått en del vänner. Ofta var vi ute och fiskade. Ett tag levde jag på de pengar vi fick in på fisken.

Mest fiskade vi med harpungevär, som är otroligt spännande, särskilt som vi nästan uteslutande jagade baracuder. Det är en stor fisk som liknar vårän gädda. Bara med den skillnaden att den ibland attackerar människor. Speciellt om de kommer i stora grupper eller om det är blod i vattnet. Jag träffade en person som hade varit i Venezuela och sett en bekant till honom

försvina på några minuter. Den badande hade gett sig ut, trots varningar om baracudor. Det hela slutade med katastrof. Självt blev jag bara attackerad en gång. Det var när jag hade skadeskjutit en baracuda, som simmade ner och la sig på botten. Jag laddade om och dök ner för att skjuta en gång till, då vände den rätt upp och kom emot mig. Hade jag inte träffat då så hade den säkert attackerat.

Ett annat lite roligare tillbud var, när vi som vanligt var ute och dök efter fisk, så fick vi se en jättebaracuda. Jag kunde inte förstå varför min kompis inte dök och försökte skjuta, så jag gjorde det själv. Men när jag dök ner, började fisken simma bort. Jag fick jaga den några sekunder innan jag kom inom skotthåll (ca 1,5 m) och kunde skjuta. Då förstod jag genast varför min kompis inte hade försökt! Fisken var nämligen jämnstark. Det

blev en dragkamp, fisken skulle neråt och jag uppåt. Fisken fick ett litet övertag, där på 7—8 meters djup och jag var rädd att förlora mitt harpungevärv. Då dök kompiserna ner och tog över så jag kunde simma upp och andas. Tyvärr kom baracudan loss.

Normalt går det till så att man drar in fisken så nära, att man med ett snabbt grepp får tag om nacken, sen sliter man ur gälarna och låter den förblöda. Det är just då som de andra baracudorna börjar bli närgångna om de finns i närheten. Den här baracudan lär ha vägt en 20 kg och då bör man nog låta bli att skjuta dem.

Det kostade mig en hel del lärpengar, innan jag lärde mig vad slags och hur stora fiskar man kunde skjuta. En gång sköt jag en stor rocka, men den la på en rivstart när jag träffade, så att linan till harpunen gick av. Samma sak hände när jag sköt en sköldpadda som

Lyckat sportfiske på Tobago, en svärdfisk





TRUCK-SERVICE
ring växel

08/990360

ÄLVSJÖ

Faek 125 60

också var för stor. Vi roade oss även med att fånga landkrabbor, som är en delikatess. En annan sådan, unik för Dominica är stora grodor eller snarare paddor. Att fånga dem är oerhört spännande. Man smyger sig ljudlöst så nära man kan, bländar dem med en stark ficklampa och så tar man dem med bara händerna. Dessa paddor äts under namnet »Mountain Chicken», som turister beställer och tror att det är vilda höns.

Det blev vinter och Arne kom ner och hälsade på. Vi stack söderut ända ner till Trinidad. Där stannade vi över karnevalen, som var fantastisk med alla dessa dräkter och fantasifigurer. Samtidigt var det en liten besvikelse. För mycket ekonomiska intressen spelade in. Den enorma folkfesten med dans på gatorna såg man inte så mycket av. På väg från Trinidad så hade masten dansat runt så mycket i hamnen, att den blev trött och ramlade ner. Jag kan inte säga att det kom som en överraskning. Hade väntat ett helt år på att den skulle rasa men den var seg. Nu var det tur i oturen att det hände just utanför Trinidad. Där fanns det möjligheter att göra en ny, vilket tog Arne och mig en månads arbete. Detta var 1971 och 1975 var det dags igen, då hade den nya masten börjat ruttna. När Arne stuckit hem på våren, seglade jag tillbaka till mitt »nya hemland» Dominica, där jag började accepteras, som en som tillhörde byn. Myndigheterna hälsade en glatt med ett »jaså du är här igen, hur länge tänker du stanna?» »Ja det får vi se, det blir nog några månader». Vid det här laget hade jag börjat ledsna på att bara ligga och lata mig. Jag hade blivit bekant med en kille som hade byns

enda bensinstation med verkstad. Han hade även en stor motorbåt som han höll på att bygga om, så jag började hjälpa honom. Båten behövde förstärkas, sen skulle jag montera in nya motorer och bygga ett nytt däckshus. Det tog mig 6 månader innan det var klart och sen behövde han en skeppare på båten och jag hade inget emot att ställa upp. Vi skulle frakta jordbruksprodukter som bananer, apelsiner och dylikt, till Guadeloupe, en resa som tog 4—5 timmar. Jag hade mycket kul på dom där resorna, eftersom båten var ett enda stort äventyr. Ibland gick bägge motorerna, ibland bara den ena. Ibland fanns det ingen back och det fanns bara en startmotor till bägge motorerna. Först fick man starta upp den ena motorn och sen montera över startmotorn till den andra. Det var för övrigt 2 stora 6-cyl. Perkins som var från andra världskriget. Tro det eller ej, men dom var faktiskt sjövattnenkylade och det visade sig också att topplocken var helt sönderrostade, så vattnet gick in i cylindrarna. Motorerna drack enormt med diesel, på 8 timmars körning gjorde vi av med 250 liter. Båten var fruktansvärt oekonomisk, så en dag när sista motorn gav upp var det färdigseglat med den båten. Jag gjorde även en hel del svetsjobb, bl. a. så drog guvernementet nya 6" vattenledningar, där jag fick tillverka alla vinklar utom 90 och 45°, vilka fanns färdiga. Då kom mitt kunnande som plåtslagare väl till pass. Vinklarna var för övrigt de enda jag kunde tjäna en slant på. Jag fick 15 västindiska dollar (BW \$) per styck, vilket motsvarar 35 kronor och jag snickrade ihop en vinkel på 2—3 timmar. En normal dagslön för infödingarna låg på ca 5 BW \$

om dan, ca 12 kronor. På denna lönen skulle jag föda en stor familj på 5 personer, mig själv, min »fru» och tre barn. Vi levde mitt i byn, helt nära stranden.

Ett stort brödfrukträd växte intill huset, så maten föll praktiskt taget rätt ner i stekpannan. Ville man ha en banan var det bara att sträcka ut armen genom fönstret. Jag bodde här ungefär ett år och det var en upplevelse att leva mitt bland folket under deras villkor. Jag lagade maten på öppen eld som de flesta här fortfarande gör. Men det visade sig att det tog ca 2 timmar bara för att tillreda frukost. Först skulle man ut i »bushen» och leta ved, sen tända brasan. Det kunde bli besvärligt ibland om det hade regnat och veden var sur. En dag hämtade jag mitt fotogenkök som fanns i båten. Då kom hyresvärden och sa att nu får vi lov att höja hyran. Huset hade ju blivit »moderniserat». Vi kom överens att höja hyran till 7 kronor och 50 öre i veckan. Med tiden började jag sakna båten med tillhörande lugn och ro och flyttade ut igen.

Mitt sista projekt som jag startade tillsammans med min kompanjon var att bygga en slip att dra upp båtar på. I den branschen fanns det nämligen mycket pengar att göra. För en båt av min storlek, kostade det ca 1.000 kr att stå på land i tre dagar. Jag byggde en stor trailer av gamla lastbilschassin och bakaxlar. Jag svetsade ihop 3 chassin i bredd, skarvade ihop 2 axlar och fick på det sättet en lång och bred trailer, som klarade av 20 ton. Min båt vägde 10 ton och det var inte någon vikt för trailern. Tyvärr så fick jag väldigt dåligt stöd från min kompis och jag tröttade på att försöka göra något

på ön.

Allting var så primitivt. Man kunde få vänta i veckor på material. Dessutom hade det förekommit en del black-power-tillbud. På en del av ön, var vita inte alls välkomna och några amerikanska ungdomar hade blivit knivskurna. Det hela kulminerade i november 1974, när ett äldre kanadensiskt par blev sönderskurna. Sen var det meningen att de skulle brännas inne i sitt hus. Då folk drog ut dem visade det sig att dom blivit mördade. Detta var kulmen på en lång rad av bråk och det gjorde att de allra flesta vita på ön, fann det bäst att ge sig iväg. Det var en mycket orolig tid och jag blev rädd av polisen att lämna ön, men jag kunde inte för min båt stod just då på land för reparation. Guvernementet övervägde att proklamera undantagstillstånd, men det trädde aldrig i kraft. Under den här tiden fick myndigheten lov att skjuta den som strök omkring nattetid. Det var endast 4 vita som bodde i den här byn. Min engelske vän övervägde att ta sin familj och lämna ön för gott. Själv hade jag ett tråkigt tillbud några månader innan och då fick jag bekräftat att polisen ställde sig helt passiv. Man kunde aldrig vänta sig någon hjälp från deras sida. Allt detta gjorde att jag tyckte det var dags att åka hem och komma in i normala gängor igen. Jag hade ju trots allt haft 6 års semester med en massa upplevelser som jag säkert kommer att minnas resten av mitt liv.

Västindien idag håller tyvärr på att bli förstört. Det byggs alldeles för mycket hotell och allt är bara baserat av ekonomiska intressen. Bara under den tiden jag var där, hann det förändras en hel del. På varenda liten strand-



rensa byggdes det jättestora hotellkomplex. Populära öar besöks också av stora kryssningsfartyg, som fullständigt vräker ut turister. Ibland kunde det vara upp till 8 båtar i samma hamn och då är det lika många tusen turister, som ska springa runt på några timmar och köpa souvenireer och kanske hinna med en biltur på ön innan båten avgår. Det är nästan bara Dominica och kanske någon annan liten ö, som klarat sig från denna utveckling. Nu planeras det dock hotell även där. Västindien är känt för ett härligt klimat. Härligare om man inte behöver arbeta förstås. Vänlig befolkning och underbara bad. Jag har dock ett varningens ord att säga och det är, försök inte segla ner dit om inte båten är syntetisk.

Med seglarhälsning

Ake Nyström

g S S : are!

**Framkallning
över dagen**

av alla typer Ektachrome,
Agfachrome och Fujichrome.

yrkes foto 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



HÖGTIDSSEGLINGEN



Sällskapetets Högtidssegling gynnades som vanligt under lördagen av vackert väder med varm men mojande vind. Arrangemangen var av idog kvalitet med mottot »man har inte roligare än man gör se». Det var ju värmererekord. Söndagens seglingar Kräftkörret fick inte blåsigare fart i starten än i mål-gången. Men folkfesten fann sin uppskattning bland de 103 deltagarna med gästar och övriga supporters detta år.

Resultat från Högtidsseglingen

S 30

1. 1 Göta, Sven Ejdostam, GSS
2. 123 Seacris, Bo Lundmark, GSS

M 30

1. 48 Donna, Rolf Lindholm, ESS
2. 101 Carioca, Roy Sandgren, NBS
3. 107 Sisu, Erik Thor, GSS
4. 79 Mintredje, Kent Frimodig, GSS
5. 108 Sofia, Rune Kristoffersson, GSS

M 22

1. 101 Galant, Staffan Eklund, GSS
2. 88 Collibri, Lennart Olsson, ABS
3. 96 Triorita, Thomas Wennerstad, SSG
4. 11 Alvan, Robert Lidman, ABS
5. 123 Cickan, Mats Pettersson, KBS

Int. 5

1. 60 Sea Bird, Stefan Nehlmark, SSG
2. 29 Fågel Bris, Stefan Kindborg, GSS

Neptunkryssare

1. 210 Jenny, Valter Saaristu, GSS
2. 142 Coquette, Bengt Simonsson, ÅBK

H-båtar

1. 131 Marinetti, Sture Ahlbin, GSS

M 15

1. 13 Solglimt, Håkan Svanström, GSS
2. 10 Solrosen, Roland Cederblad, SSK

IF-båtar

1. 2476 Monique, Per Wirén, SSK
2. 1862 Mädi, A. Öhman, KBS
3. 1212 Ione, Curt Wahlström, BVK

Folkbåtar

1. 1120 Menuette, Sven Gärdefelt, TSS
2. 1066 Casa, Clas Gustavsson, KBS
3. 228 Rumlaren, Lars-Erik Svensson, VSS

Flipper

1. 3941 Tajgerman, Johan Carlstedt/Ingrid Steen, GSS
2. 5101 Harry och Mikael Aaltonen, GSS
3. 3356 Jan-Erik Holmberg/Heléne Ejdostam, GSS

E-kanot

1. 201 Elita, Lars Thorbjörnsson, GSS

Scandicap

1. 203 Späckhuggare, Lars Hegert, KSS
2. OR 2362 SM 55, Prosit, Ingvar Holtz, BSS
3. 8 Topaz, Frk Karlsson, Håkan Karlsson, SSGö
4. 55 RJ 85, Lemanja, Nils Flood, SSGö



AB FIKSÄTRA VARV

BOX 186 VÄSTERVIK SWEDEN TEL. 0490/133 70

DETTA OCH MYCKET ANNAT SKALL VI GÖRA I ÅR

- 12—13/6 Mälarregattan
25/6 Jungfruholmarna
Lisslö
Finnskär
28/6 Jolleläger I börjar
5/7 Jolleläger II börjar
7—8/8 Högtidsrogatta
5—6/9 Segelbåtens dag
25/9 Avslutningssegling
26/9 Eskadersegling
29/10 Höstmöte

De angivna dagarna är preliminära, och flera aktiviteter tillkommer. Meddelanden härom kommer att anslås 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.

Påminnelse!

Du skall enl. stadgarna § 9 mom. 4 föra GSS's standert eller märke (dekal) på Din båt.

Ring kassören och beställ.





Program
1913

GÖTA SEGELSÄLLSKAPS
MATINÉ

& Bergsunds Musikpaviljong
Söndagen den 16 Februari kl. 2 e. m.

Meny

| | |
|-----------------------------------------------------------|---------|
| 1. »Gåss in de Fines, Marsch | Dålig |
| 2. Vals av Capote »Dolceprimosen» | En Full |
| 3. Deklamation af Herr A. Fjellm | |
| 4. Dypdyktningar af Hrn E. Karlson, A. Morin & A. Bostedt | |
| 5. | |

UPPVISNING I ATLETIK
af Västmanlands Åttio och Nioårsberingens
Första konföderat. Tillställs under följande omständigheter
i följande ordning: E. FÄLTERSTRÖM, Hrnns 24
ERIKSSON, I. ERIKSSON, K. HANSSON, E. DAHL-
STRÖM, E. PERSON, O. J. SÖDERBERG.
Ljftning af värre från 45 till 85 kg.
Svetsa minuter Hrn FAHLSTRÖM & DAHLSTRÖM

| | |
|-------------------------------------------------|--|
| 6. Overtöjning Hrnns G. Söderberg och A. Nilson | |
| 7. Violoncell af Hrn A. LARSSON | |
| 8. Mr. Ronda's Kantscheringsmarsch | |
| 9. | |

Hrn **NELMER JÄRNBRYTAREN**

| | |
|-----|--|
| 10. | |
|-----|--|

Bröderna Harris

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------|--|
| 11. Kajströmdans Hrnns F. RUNDKVIST | |
| 12. Västmanlands Åttio och Nioårsberingens »Låtsgår» från 80 till 100 kg | |
| 13. Enkel improvisation af Hrnns 24 | |
| 14. Deklamation af Hrnns A. Fjellm | |
| 15. Hrnns KARA, Madras Sång | |
| 16. Skermsång | |

GSS: Rätt till följande program
Hörsall
Söndagen den 16 Febr. kl. 2

En vacker vårrustningsdag kom Erik Karlsson, medlem och båtägare i GSS under seklets första år ner till Långholmen. Han har i sina gömmor funnit sitt medlemskort för 1901 och en båtlott från 1908 jämte ett program till Göta Segelsällskaps Matiné söndagen den 14 februari kl. 2 e.m. (utan angivet årtal, vilket dock enl. ännu levande medverkande måste varit 1906—1908. Se notering om A. Morin nedan). Erik har översänt dessa trycksaker till årsbokens redaktion och jag har anmodats giva några kommentarer, särskilt betr. matinéen.

Sådana fester arrangerade GSS för att få ihop litet pengar till sin verksamhet. Årsavgiften var bara 1:— kr då för tiden. Sällskapet hade sammanträden varje månad under första tiden men dessa hölls på Café Flaggen vid en pilsner. Festerna var ett led i verksamheten under vintern och även utomstående var välkomna mot en låg avgift.

Bergsunds Musikpaviljong, var uppförd i trä med måttlig »snickarglädje». Den uppfördes och ägdes av Bergsunds Mekaniska Verkstad i ett parkliknande område ovanför verkstaden och låg ungefär i nuv. korsningen av Bergsunds- och Folkskolegatorna. Den revs omkring 1930. Stor del av våra medlemmar arbetade på Bergsund och därför kunde C. A. Söderberg få låna paviljongen för våra fester. Företagsledningen hade dock vissa restriktioner betr. användningen av lokalen och därför trycktes program, vilka även såldes som biljetter.

Programmet var imponerande men alla medverkade gratis och var rena amatörer och ofta medlemmar hos



oss. Musiken utfördes oftast av verkstädens hornmusikkår. Kupleettsångare F. Rundkvist t. ex. var medlem och båtägare tillsammans med sin bror. Fritte var en lustigkarre, som ofta underhöll kamraterna till sjöss. A. Morin bland bygelgymnasterna var även med och seglade och var medlem fram till 1924, då han flyttade till Årstavikens SS, där han ännu vid 86 års ålder är veteranmedlem. Han berättar, att s. k. bygelgymnastik då för tiden utfördes i romerska ringar och att de hade en del akrobatnummer. Han uppträdde även som tandatlet. Han är mycket skicklig modellbyggare och har tillverkat modellen av en prisseglare, som nu hänger i vårt klubbhus. Kraftsport i olika utförande var mycket populärt i seklets ungdom och särskilt bland seglarna, som ju hade manliga ideal. Sällskapsdans var då för tiden ganska okänt, delvis därför att

Pinet blev en föregångare, först vid 1909 års utställning, för offentliga danstillställningar, delvis därför att damernas medverkan var mycket begränsad i sällskapet. Barnfester med dans kring julgran ordnade GSS dock varje år i denna lokal.

Festerna i Bergsundspaviljongen ordnades ungefär åren 1897—1913. Nedskrivaren var ej med på den tiden men har hört mycket berättas därom av gamla kamrater. När GSS 1913 skaffade sig egen uppläggningsplats och senare arrenderade Jungfruholmarna behövdes mera pengar och vinterfester ordnades på restauranger. Under många år på Pelikan vid Slussen. Medlemmarna hade fått bättre ekonomi och därmed råd till dyrare nöjen. Vid dessa fester ordnades lotterier och insamlingar, för att kunna skaffa klubbhus på Jungfruholmarna.

Gamla trycksaker och fotografier från GSS verksamhet är synnerligen välkommet till vårt arkiv, där en del finnes men mycket saknas.

Välkomna med bidrag.

Erik Jansson

E. Karlsson (Latana)
har erlagt Arvs skatten för
1901 med 2 (Två) Sk.
till G. S. S.
Kvitteras:
E. A. Soderberg
Kamr.

SÅ HADE VI DET PÅ BALTIC RACE 1975

Det började med en tillfartssegling i 22 m/s nordlig kuling. Båtarna som kom söderifrån fick knogigt värre. Särskilt minns jag Olle Rylanders Shipman, som från Landsort hade kryssat mot Almagrundet, vilket rundades mitt i natten i rykande havssjö. Sjösjuka och blöta inpå bara kroppen kom de in till Sandhamn alldeles före soluppgången.

Besättningen repade sej förvånansvärt snabbt och var på alerten på lördag morgon, då samtliga båtar kontrollerades med avseende på säkerhetsanordningar och att båtarna stämde överens med klassbestämmelserna. Visst konstaterades det felaktigheter på några båtar, men det rättades snart till.

På startdagen hade vinden lugnat sej och det stod en behaglig NO bris på 5 m/s. Shipmanklassen uppvisade nytt rekorddeltagande på 15 båtar.

Klockan 14.30 gick startskottet för Vega och Shipmanklassen, en intressant start, eftersom man här hade tillfälle att följa upp och jämföra 2 populära havskryssare, båda i entypsklasser.

Vår Fight III fick en idealstart och tog snart täten av det stora fältet. Folke Anderssons Frk Grön hade vi under särskild bevakning, men kunde snart konstatera att hon kommit ordentligt i kläm mellan två Vegor. Halvvinnsbogen passade Fight III och hennes radialsjinnaker förträffligt. Vi såg några Vegor bakom oss, som hade det besvärligt med uppskarningar och kunde än en gång konstatera att bukiga segel ej hör hemma på varken Vega eller Shipman.

I något lättare väder kunde vi nog fått det besvärligt med de bästa Vegorna, som ju har en stor fördel av sin flöjlande propeller. Ju friskare det blåser, desto mindre blir fördelen av en sådan propeller. Friskusen Per Ahlqvist och hans Vågskvalp III dök plötsligt upp som »Gubben i lådan» och kunde runda Almagrundet 15 sek före oss. Även miss Shipman visade framfötterna och kunde runda som 3:e båt.

På plattlänsen återställde snart Fight III ordningen och gick ifrån Vågskvalp ordentligt. Men ingen glädje är beständig. Vinden lättare ur något och Shipmans bromsande propeller gjorde, att Vegans tätbåt Cirdan övertog ledningen, och behöll den tills vinden åter tilltog.

Vid solnedgången låg vi tvärs Nynäshamn och ledde återigen fältet, som nu var ordentligt utspritt. Farliga Folke lurade nu i Fights kölvatten, och vi såg oroligt på Frk Gröns spinnaker, som såg otäckt bra ut. Även Shipmanklassens komét Bessamé hade avancerat och lurade i »vassen».

Mörkret faller och lanternorna tänds som en löpeld. Vi njuter och kan inte mer önska, när vi i den behagliga sommarnatten ser de tjugiga fyllda spinnakrarna avteckna sej som silhuetter mot den ljusa natthimmeln i norr. Söderöver är himlen mörkare, varför vi tydligt på långt håll kan urskilja två ibland tre ljus föröver. Måste vara 1/4-tonnarna som startat före oss.

Så kojade då skepparen, men purrades endast efter två timmars sömn. Vakten ville ha förstärkning, då Frk Grön kommit upp jämsides med oss, vilket vår vakthavande ansåg opassande. Vil-

ken skulle inte reagera negativt, då han halvt i sömnen hör att han är tvungen att lämna den varma sköna korgen, och byta ut den mot den kalla, fuktiga sittbrunnen. »Ni tar det där med kappsegling för allvarligt» muttrar skepparen, medan han kokar upp lite kaffe. Efter den varma drycken fungerar skepparen som vanligt igen. »Va, fortfarande plattläns, då grabbar skär vi upp lite lagom, så går det nog vägen. Efter några sådana anfall tog vi åter täten och behöll den åtskilliga timmar framåt.

Klockan 7 pejlade vi in Ölands Norra Udde på vår gamla slitna Aga-radio, som lotsat fram oss över havet åtskilliga gånger, men bara strejkat en gång, då den vattenfylldes utanför Gotska Sandön 1970.

Såväl Agan, som kompassen hade kommit väl överens om kursen. Efter-

som vi inte hade någon logg ombord, pejlade vi in Kungsgrundet på radion och fick så en ganska säker position.

Vinden friskade och sjön växte. Ölands Norra Udde rapporterade 12 m/s. Den allt friskare plattlänsen resulterade i pendlingar, som en del hade svårt att häva.

Vi såg Atinello bakom oss, som inte låg oövet till. Där hade en gäst behövt gå föröver. Han hann att säkra sej med livlinan, men lyckades inte riktigt få upp gylfen, då båten pendlade allt mer och mer. Samtidigt som gästen kände att däckets lutade i brantaste laget hörde rorsman utbrista: »Nu minsann ... går det åt pipan ...!» Besättningen i brunn föll ner i lä, där också vattnet strömmade in över sargen. Gästen på fördäck hölls uppe av livlinan. Såna här kullseglingar med moderna havskryssare är inte alls farliga, bara man



inte ramlar ur båten. Den reser sej alltid och vattnet som strömmat in i sitt-brunn letar sej snart ut genom själv-länsen.

På Fight III hade vi halsat spinakern midskepps och tyglade på så sätt spinnakern från att dra båten åt olika sidor. De nya skenorna på Shipman är verkligen ändamålsenliga.

Med Frk Grön i hälarna siktade vi så småningom fyren, och det var dags att litsa fast en genua på förstagen, men vilken? Vi chansade på mellangenuan, som vi visste var i största laget även med rev i storen.

Efter en stunds prejande hittade vi rundningsmärket, en stor fiskesmack, som rullade ordentligt, där den låg för ankar.

Jag vet inte var Bessamé kom ifrån, men plötsligt var hon bara där och rundade några 100 m före oss. Kl. 11.15 rundade vi som 2:a båt med Folke Andersson strax bakom.

Seglingen från Almagrundet ner till Öland hade gått på mindre än 20 timmar!

Efter rundningen revade vi storen till understa lattan. Nu hade vi verkligen behövt en log, men vi uppskattade far-ten som tillfredsställande, även om Frk Grön och Bessamé gick högre.

En del båtar slog mot fastland vilket senare skulle visa sej ödesdigert. De tre tätbåtarna följdes åt mot Gotlands-kusten. De utnyttjade på så sätt den nordgående strömmen som brukar råda på Gotlands västkust vid nordlig vind. Den sydliga strömmen går då öster om Gotland. Hade vi varit osäkra på vägvalet, skulle vi i alla fall valt att gå utmed Gotlandskusten. Varför bara se enformigt hav, när tillfälle ges att få njuta av de underbart vackra natur-

scenerier den Gotländska kusten skänker. Vägvalet utmed kusten ger också möjligheter att bestämma exakta positioner.

Utanför Karlsöarna fick vi ögonkontakt med Vågskvalp III, som skiftade till en större Genua. I närheten fanns också Vegan Cirدان.

Kl. 18 hade vi Visby tvärs på ganska nära håll. Bessamé och Frk Grön misstänkte vi låg längre ut bland segel vi inte kunde identifiera. Vinden hade mojnadt betänkligt.

I sällskap med vad vi senare fick veta den segrande Vegan nr 77 gick vi hela natten på kurs mot Gotska Sandön. Om vi ändå hade haft en foldingpropeller hade vi stuckit ifrån Vegan.

Vad vi inte heller visste i detta läge var att Frk Gröns Genua hade ramlat ner då ändstycket i hennes fall släppt. Fallet hade rasat ner inuti masten. Folke Andersson hade förutseende nog en 20 m terylénlina i reserv, som han kunde skära in i spinnakerblocket.

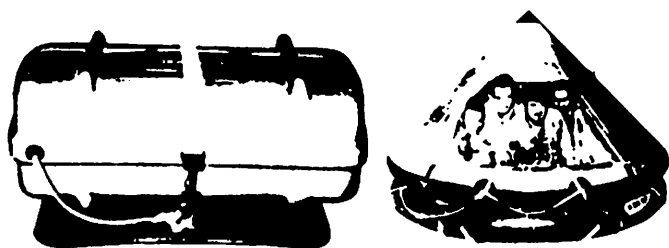
Trots Frk Gröns missöde uppskattade vi hennes försprång till minst 1 timme, då vi fick se henne i sällskap med några 1/4-tonnare på väg mot rundningsmärket vid Gotska Sandön. Vinden mojnade till bara några m/s.

Vi fick dock annat att tänka på, då Bessamé helt plötsligt dök upp mycket nära Gotska Sandön, där hon gick fint i smult vatten. Vi förpassades i ett huj till en 3:e placering, där vi låg i besvärlig motsjö, nu praktiskt taget utan vind. Vi följdes emellertid åt mot Kopparstenarna där vinden definitivt la av. Frk Grön klarade sej ifrån stiltjebältet tack vare sitt försprång, som hon drog nytta av. Bakom oss upptäckte vi också Vågskvalp III, som låg och guppade med slaka segel. Inte långt ifrån oss



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

låg också de 3 främsta Vegorna. I nära 4 timmar låg vi i skvalpsjön helt oförmögna att ens röra oss en meter. Mats Björklund hade tänt ett ljus på Bessamés rufftak för att få den allra minsta indikering på vinden. Till slut bar det frukt då hon kunde se sej ifrån Fight III. Vi i vår tur gick ifrån Vågskvalp II, som hade dukat upp till middag, när den lilla, lilla fläkten uppenbarade sej. Det gällde verkligen att ömt vårda och ta hand om skänken från ovan. Återigen blev det natt. Den lätta, förliga brisen stod sej, och trots spinnakergång kunde vi inte ändra på ordningsföljden. Folke Andersson kunde vi återigen gratulera som segrare. Han hade dessutom slagit bästa Vegan med över 3,5 timmar, trots att shipmanbå-

tarna seglade med fasta propellrar, eller som en av mina gästar uttryckte sej: »Handbromsen var ilagd under hela seglingen.»

Resultat:

1. Frk Grön, Folke Andersson
 2. Bessamé, Mats Björklund
 3. Fight III, Torbjörn Johnson
 4. Vågskvalp III, Per Ahlqvist
 5. Oihonna, Ulf Axelsson
 6. Miss Shipman, Lars Hägglund
 7. Besken II, Hans Jacob Waern
 8. Blåbär, Holger Joné
 9. Spica II, CG Groth
 10. CU-biachi, A. Kögel
 11. Atinello, Olle Rylander
 12. Sanda, S. Ohlsson
- 3 båtar utgick.

Torbjörn Johnson



Götaseglare

färg från köl
till masttopp
tågvirke

**Bergsunds
Färghandel**

Långholmsgatan 12 · Stockholm · Tel. 68 78 50



Forslings

MODELLBYGGERI

Erik Dahlbergsgatan 18

Telefon 632339

115 32 STOCKHOLM



Sällskapet omhuldade och likaså kas-sörens kelgris, vår vän Neptun, far-vattnens trogne beskyddare, har be-söks även i år, detta varma år med ständig fläkt från Västindien.

Ännu fler tacksamma offer har till oss detta år, förmedlats av Neptun från nya och gamla båtfarare som i sitt ekonomiskt samvetsgranna tillstånd funnit våra holmar tillfredsställande med alla dess möjligheter av komfort vi kan erbjuda.

Summa summarium: 1.082: 30.

Första tömningen 75-07-07

| | |
|------------------|---------|
| 1 st 100-lapp | 100:— |
| 7 st 10-or | 70:— |
| 11 st 5-or | 55:— |
| 218 st 1-kronor | 218:— |
| 35 st 50-öringar | 17: 50 |
| 55 st 25-öringar | 13: 75 |
| 87 st 10-öringar | 8: 70 |
| 60 st 5-öringar | 3:— |
| | 485: 95 |

samt

- 1 glasspine, toypapper, småstenar,
- 1 25-öring fra Norge
- 2 finska pennii

Andra tömningen 75-09-28

(efter korvköret)

| | |
|------------------|---------|
| 11 st 10-or | 110:— |
| 29 st 5-or | 145:— |
| 276 st 1-kronor | 276:— |
| 79 st 50-öringar | 39: 50 |
| 53 st 25-öringar | 13: 25 |
| 90 st 10-öringar | 9:— |
| 72 st 5-öringar | 3: 60 |
| | 596: 35 |

60 öre fra Norge

87 penniä

2 ärtor

+ en liten lapp så lydande:

„Wir danken für die gründliche Aufnahme an diesem herzlichen Liegeplatz.

„Dorette“

aus Bremen“

Hälsningar

Dieter Bergau

Nu här!

beställ
den i dag!



44
innehållrika sidor
434
produktbilder
1133
pris-och
variantuppgifter

BYGGPLAST & BÅTPRYLAR

Sänd mig KATALOG 76! Jag bifogar
6 kr i frimärken till porto + exp

Brantholmsgränd 66
12746 Skärholmen

Namn _____

Adress _____

Post-nr-ort _____

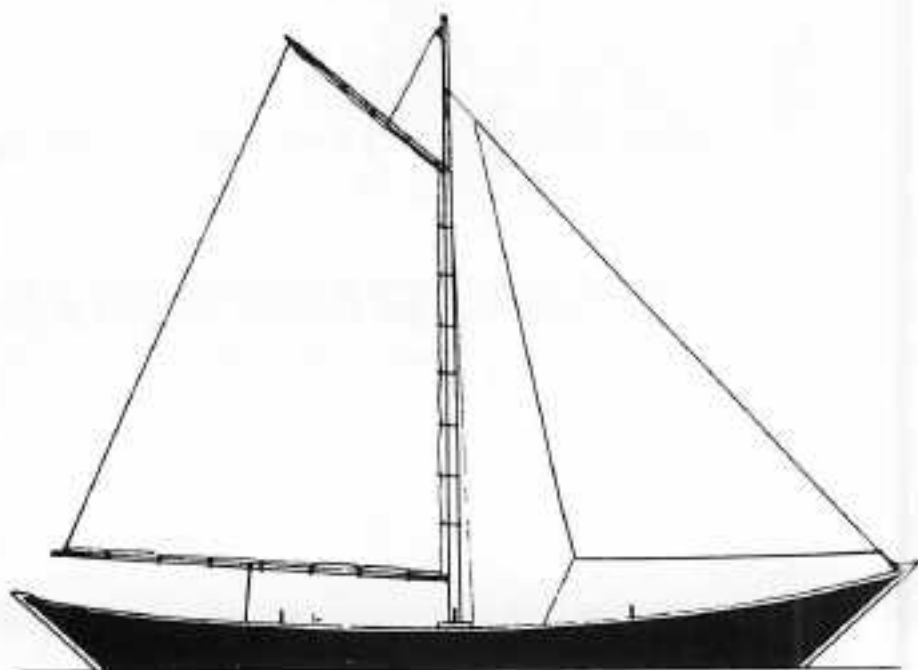
Båt för Klara sjö

Det var på försommaren det hände. Efter 20 år med mahognybåt tog det plötsligt emot. En åldrande skönhets tar sin tid att släpa och spackla och jag som så många andra kände att jag ville studera vårens ankomst på andra ställen än under pilarna i »kanalen». Nu skulle jag byta båt. Men till vad? Följa med strömmen, köpa plast och mörka solglasögon. En liten behörnad gynnare viskade i mitt öra. »Ta ett lån nu, köp plast för 80.000, inflationen är ju 10 3/4 och räntan drar du av vid deklarationen.» Förnärmad tryckte jag till honom. Att det finns pengar att låna skall inte få mig att köpa större båt än jag behöver.

Problemet löste sig fort då min bror ringde och berättade att en god vän till oss avbeställt sin hjälmarsnipa. Så klart, en sådan skall jag ha. Längre har jag tyckt att något saknats på fjärden, ett fyrkantigt gaffelsegel med en intressant brunbarkad silhuett mot bakgrunden.

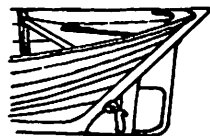
Strax visste jag hur den båten skulle utrustas. Fock och gaffelsegel i bomull med stående våder, tågvirke i hampa med gamla eckblock. Skrovet tjärat förstås, allting förenklat utan blanka detaljer. Övrig utrustning nedbantad till vad som ryms i en ryggsäck då man går på tur.

En resa till Vinön i Hjälmarne där hon





Hjälmaresnipan, en av Sveriges största entypsklasser genom tiderna. Cirka 1.000 båtar byggda endast under de två senaste seklerna.



byggdes övertygade mig om att detta var ju en fulländad linjeskön skapelse. Båtens mått är $6,30 \times 1,55 \times 0,30$, helt öppen, byggd av ek från Hjälmarens strand. Om snipan som båttyp skriver Alvar Zacke i boken Allmogeåten: *»År snipan den spetsgattade dubbelstävade båten, den skönaste av farkoster, kanske det skönaste av alla ting ting som formats av mänskohänder? Det torde i varje fall bli ytterligt svårt att bevisa att det finns, eller funnits, någon vackrare båttyp, ty varje annan avslutning av akterskeppet måste ofrånkomligen innebära ett mer eller mindre brutalt avbrytande av bordgångarnas, relingarnas, språngets och stävvarnas naturligt sammanstrålade kurvlinjer.»* Frågan är fri, men nog tycker jag att t. ex. Blekinge-ekan eller någon annan bruksbåt är lika vacker. Att de äldsta funna båtarna från förhistorisk tid var byggda på det sättet vet vi. Från vikingatidens drakskepp kommer vi fram till Hjälmaresnipan, som enligt Magnus Hägg är . . . *minst känd, mest ålderdomlig.* Den är linje- och byggnadsmässigt nästan oförändrad genom seklerna och används fortfarande av yrkesfiskare på Hjälmarens. På vikingavis dras den alltid upp på

land efter varje tur. Sedan 30-talet har dock ingen sett någon sådan båt segla. Det skall därför bli ett nöje att rigga denna båt så som den en gång sett ut. Enligt fiskaren och båtbyggaren Allan Eriksson är Hjälmaresnipan sjövärdig och har klarat halv storm på Stor-Hjälmarens med full last av fisk ombord. Världsomsegelaren Joshua Slocum skriver dock: *Den som är rädd om livhanken bör inte bygga en fågelstjärt på en seglare som skall ut på de stora haven».* Nå, jag hade tänkt mig Mälaren.

Vill man ändå ut på havet finns det möjlighet att havskappsegla med denna båt i det att den gamla postrodden över Ålands hav har tagits upp som en tävlan mellan öppna båtar. Fyra man, dubbla åror och segel. Först till Åland. Det är hurtigt så det förslår men får vara för min del.

Om andra farvatten känns utseglade öppnar sig med den här båtens ringa bredd och djupgående helt nya möjligheter. Flera halvt igenväxta vikar och sund, gamla skutleder där broar, landsvägsbankar och kraftledningars spärrar vägen blir nu farbara. Grunda flader i skärgården och fina »hak» som jag gått och spanat på men som

varit för grunda kan jag nu utforska. Tack vare att masten är lätt fällbar kan man om det går för fort bland grynorna snabbt förvandla seglaren till roddbåt och bromsa med årorna. Man kan utan mast gömma sig effektivt på ett fint ställe och behöver inte locka någon att gå på grund. Det har ju blivit så trångt nu i skärgården att varhelst en mast sticker upp blir det plötsligt flera.

I somras gjorde jag en intressant iakttagelse. Det var nästan tomt på båtar i Stockholms omgivning. På de vackra öarna och uddarna runt Fågelön och Lovön kunde man välja sin egen udde eller badvik. Före hjälpmotorns tidevarv men även under kriget låg här hundratals båtar varje veckohelg, men nu har stockholmarna tydligt funnit andra smultronställen, och väl är det, för mängden av båtar är stor och vikingablodet svallar för de flesta. Långt, långt skall man segla. I fantasin är det alltid bättre bakom synranden. Tills man tycker sig ha gått över ån efter vatten. Då är det dags att börja om från början. Fördelen med liten båt är ju att äventyret börjar redan vid Långholmsudden. Om man sedan inte ställer hågen mot alltför fjärran mål utan tar det lugnt och låter vinden bestämma, kan man få ut något även av detta. Kappsegling i all ära, det är ju en tävlan, men segling kan även vara jäktig dessemellan. Motor på och motor av. Hissa spinnakern! Ställ loggen! Oj där missade vi väderleksrapporten. Trimma, skifta, läs av skenbara vinden! Göta-båt XYZ, var ligger ni? Jaså, sätter ni på kaffet. Tack vi kommer. Vad säger instrumenten? Hinner inte. Tryck på knappen då! Vart är vi på väg egentligen?

G. K.

GÖTA VETERANERNA

Styrelse:

Ordförande: Eira Tärnholm, Lorensberg, Söder Mälarstrand, 117 30 Stockholm. Tel. 68 81 71.

V. ordförande: Rolf Ronnerberg, Postiljonsvägen 14, 112 47 Enskede. Tel. 48 96 97.

Sekreterare: Bo Fagerström, Hornstulls strand 1—3, 117 39 Stockholm. Tel. 69 36 69.

Kassör: Wilhelm Sandberg, Telemarksgränd 3, 126 60 Hägersten. Tel. 88 64 32.

Suppleant: Gunnar Esk, Lindvallsplan 8, 117 36 Stockholm. Tel. 68 50 33.

Revisorer:

Verner Johnsson, Forsskålgatan 19, 121 45 Johanneshov. Tel. 39 17 24.

Sven Svensson, Grenljusbacken 26, 117 45 Stockholm. Tel. 19 23 46.

Götaveteranerna är en sammanslutning av ständiga medlemmar inom Göta Segel Sällskap och har som uppgift att hålla kontakt med varandra till gemensam trevnad.

Medlemskap kan erhållas av alla ständiga medlemmar inom GSS, samt av enstaka medlemmar som på ett förtjänstfullt sätt bidragit till GSS:s fromma.

Medlemsavgiften är minst 10 kronor per år med frivillig förhöjning.

Som upplysning kan jag berätta:

Enär de flesta av våra medlemmar fortfarande är aktivt båtfolk kan inga sammankomster äga rum vår, sommar eller höst ty båtarna ska ju ha sitt. Vinterhalvåret däremot träffas vi ett par gånger under opretentiösa former, som t. ex. vårt Lucia-firande på Långholmsvarvet i det minimala klubbhuset.

Där serveras varm korv, snaps, glögg och kaffe med dopp.48 st hade hör-samma kallelsen så det var både varmt och trängt men en härlig stämning.

Arsmötet efterföljs alltid av diné. Våra medlemmar medtager instrument och vi sjunger, dansar, pratar båt och minnen och berättar historier. Vi trivs, vi uppskattar varandra och vi har roligt. Alla medlemmar hjälper till att hålla Göta Veteranernas motto:

Trivsamma Trevliga Träffar

Nya medlemmar hälsas

Hjärtligt välkomna

Eira Tärnholm

Man får aldrig roligare än man gör sej.

Då trycket stod i Villa Ludwigsberg på Söder var den legendariske Jonne Granberg, representerande Sv. Kanotförbundet, en av gästerna. Moster's

most musikers stod för rotationen. Men jag erinrar mej ett snitsigt dukat kuvert, som festkommittén i all uppoffring gjort.



KAPSEGLINGARNA 1975

Som vanligt var GSS medarrangör i MÅLARREGATTAN. Tyvärr måste vi konstatera att denna segling ej har samma dragningskraft som tidigare, men GSS har med en skrivelse till övriga sällskap fått igång en diskussion. Vi hoppas därför kunna ta nya grepp och få bättre arrangemang samt fler deltagare. Vid 1975 års seglingar var emellertid flera Göta-båtar med och placerade sig väl.

Vi har också varit medarrangör i »SEGELBATENS DAG» och på vår lott kom att tillsammans med SSK arrangera jolleseglingen vid Tranebergsbro. Alla våra Flipprar var med och kämpade hårt. Av 27 startande hade vi 3 bland de 10 bästa. Bred kritik kan dock riktas mot huvudarrangörerna St. SF, GYS och Sv. D.

Arrangemangen var både dyra och röriga och på grund av att Sv. D. var med, så blev den övriga pressen ganska sparsam. Prisplaketterna som utdelades var av verkligt låg kvalitet. Vi hoppas att det blir bättre i fortsättningen.

BÄSTE HERR ORDF.

Jag har ju haft förmånen att få arbeta tillsammans med Dig i GSS styrelse och även lära känna Dig på annat sätt. Du står ju med båda fötterna på marken och vet förmodligen lika bra som någon annan, att när någon av tackas, så finns det strängt taget ingen bättre människa på Guds gröna jord. Jag vill därför inte överlösa Dig med superlativer utan endast hålla mig till värderingar om Dig som jag har, oavsett om Du nu avtackas eller ej. Jag vet inte riktigt om alla i Gösta Segel Sällskap inser hur beklagligt det är för oss att vi mister Dig som ordförande.

Under Din verksamhetstid har Du såvitt jag vet aldrig i någon större utsträckning haft som Din främsta målsättning att bli populär och älskad av oss alla. Du har i stället stridit och kämpat för det som Du och medlemmarna ansett vara det bästa och rätta och aldrig fallit undan för att undvika obehagliga kontroverser. Du har den egenskapen att kunna fatta beslut och den egenskapen har Du använt. Du har också kunnat försvara Dina ställ-



ningstaganden genom att Du varit väl förberedd i olika sakfrågor.

Om Du genom Ditt agerande har åstadkommit att någon har haft ett litet horn i sidan till Dig, då har Du lyckats. Med detta menar jag att den person som ingen kan tycka eller säga något ofördelaktigt om är i regel nollställd, han har ingen profil, han håller med den han sist talar med etc. Hade Du varit en sådan person hade saknaden efter Dig inte varit så stor.

Jag kommer såväl ihåg första gången jag upptäckte att Du var en kille med kvaliteter utöver det vanliga. Det inträffade vid Sv. Seglarförbundets möte i Malmö. En man från Motala bjöd oss på mat och drycker i mängd och Du och den där mannen verkade vara gamla kompisar. Senare samma kväll blev vi inviterade till samme man i dennes hotellrum där mera sprit hölls i oss. Småningom kröp det ur vederbörande — han — vad som var det egentliga ärendet. Du hade mätt hans båt ett antal år tidigare och mätbrevet behövde förnyas och detta ombads Du då göra på ett hotellrum i Malmö.

Jag har aldrig sett Dig så förbaskad och jag är fullt övertygad om att Du skulle ha slagit till killen om inte jag hade gått emellan. Jag kommer ihåg att jag försökte lugna ner Dig, men den omständigheten att folk som kände Dig försökte muta Dig hade gjort Dig kolossalt upprörd.

Denna händelse borde väl ha gjort att jag skulle ha tänkt mig för innan jag någon månad senare bad Dig mäta in min båt. En och annan pryl var kanske tveivelaktig, men vi var ju i alla fall kompisar så det skulle nog ordna sig. Jag fick dock göra samma erfarenhet som killen från Motala: Det går

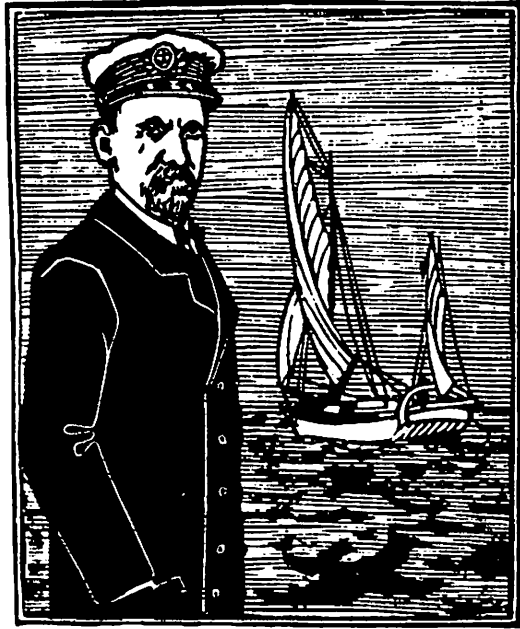
inte att köpa Dig, det hjälper inte att man är kompis med Dig. Du agerar likadant mot alla. Du mätte förresten inte heller in min båt. Till att börja med var jag kanske en smula bitter och tyckte Du var småaktig men senare måste jag ju erkänna att det finns alldeles för lite killar av Din sort.

Det finns säkert många av oss som kan jämföra sig med Dig i vad som avser popularitet, men jag tror att betydligt färre besitter Dina övriga egenskaper. Jag vill inte göra mig till tolk för alla och tacka Dig, av den anledningen att jag inte vet om alla anser detsamma som jag, men vad jag nu har sagt är *min* uppriktiga mening om Dig.

Rune Kristofferzon



* TILL SJÖSS *



Detta är modellen

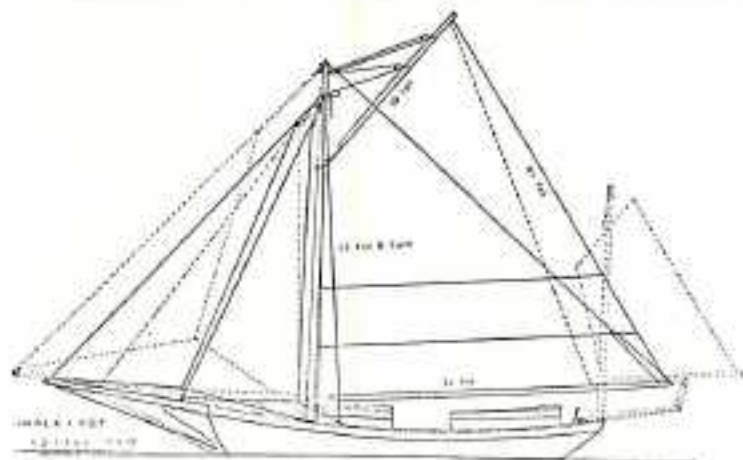
I vintras fann jag i en bilaga till en morgondrake en annons, »modell av fyrmastad bark pris 200: —». Jag ringde upp utställaren. Han förtäljde att det var ett fritidsspyssel. Då slog det mej att alla gamla götagubbar som ännu har fart på nyporna kan slå sig samman och slöjda något tillsammans. Jag fann i reseskildringshyllan på bibblan ett lämpligt projekt, kapten Joshua Slocums' båt Spray. Den var avbildad i gängse skalangivna ritningar som erfordras för skeppsbyggeri av denna art. Kanske Ove Oscarsson, vår skicklige snidare kan ge tips om val av virke.

Redaktionens expert på fartygsdokumentation Erling Matz ger här tips om litteratur som du kan använda. Om det behövs mer finns det i Merrien, Jean, Ensamseglare, Sthlm 1966, Devine, Midget Magellans. Great Cruises in Small Ships, New York 1935.

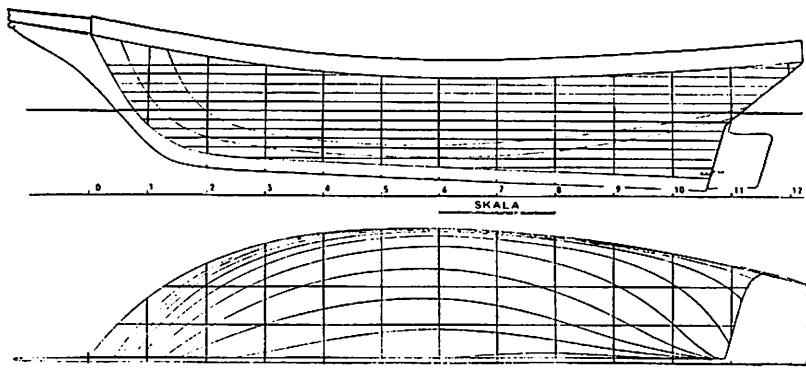
Vidare kan numret av Vi båtägare, nr 2/75 införskaffas, där just en artikel om denne märklige man och hans berömda båt Spray inspirera till fantasier under knivens gång.

AB:som

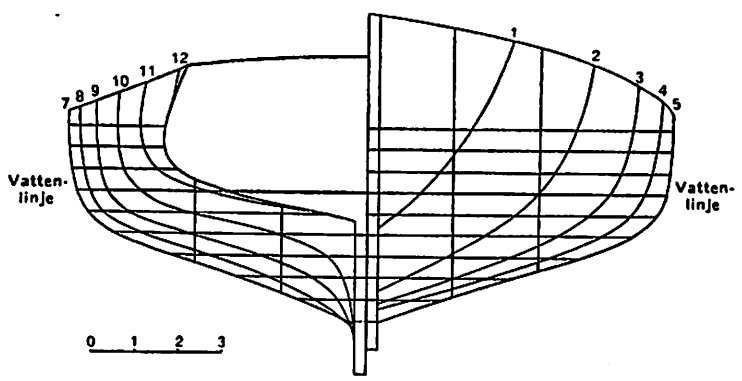
Bilderna är hämtade ur Bonniers utgåva.



Spray segel. De höllriga björna står uppe vid den låga masten. De prickade visar den efter det byggnads skissens och just. rätta ställning.



Sprays linjer.



Tvärsnitt av Spray.



Erik Oséen
Klas Isacsson
Klas Isaksson
Gösta Pettersson
Emanuel Hellberg
Per Ollén
Iris Gripsjö
Ebba Andersson



KORT SAGT

Aprilvädrets luriga växlingar i solsken och skuggsida frestar vårkänslorna då båtutrustningen börjar kulminera. Dammar av däck till transistorradions toppläge pådragna volymkontrollstyg-lade centralunderhållningsmedikum. En lördag sa man det också påpekan-de att du skulle ha det för eget bruk. Jag erinrar mej flertalet inbesparade batteriminuter och armsträckningar då välvilliga radiodemonstratörer i kör förmedlat sjörapporterna i unisont korus, morgonstunden och kvällspas-set. Sommarseglarens andakt i »mec-karus».» Så även jag hostar upp en uppmaning till omläggning av inkörda vanor. Då det dokumenteras för fram-tidens minnen så bryt er loss från »kortmaffian». Ja erbjuder gratistips. Börja använda positiv färgfilm — bil-den ni ser och känner igen när du tog den! Skaffa så en projektor och kör bilden på duk eller på väggen. Beställ

från diabiliden en färgkopia på papper. Om den bleknar med åren så har ni ett bra original sparat när du darrande på ålderns höst hasar fram till byrålådan på pensionärshemmet visande polarna som aldrig har suttit i en båt. Och fan vet kanske en seglarbrallis till hem-samarit grejar en fotokväll med dopp. Då jag erinrar årsbokens välbefinnande så behövs det bilder. Underlaget till »livet i Västindien» är bevarat på dia-positiv som original och framställda i svartvita negativ som kopiorna gjorts från. Här ges ytterligare en möjlighet för albumet.

De egna bilderna från »Kräftköret» är: Film Ilford FP-4 1/500 sek. bl. 11 och ett svagt gulfilter för seglens fram-trädande. Kort tid krävs för skärpa! Det är praktiskt taget omöjligt göra svartvit kopia från ett färgnegativ. Det är inte uppbyggt för detta.

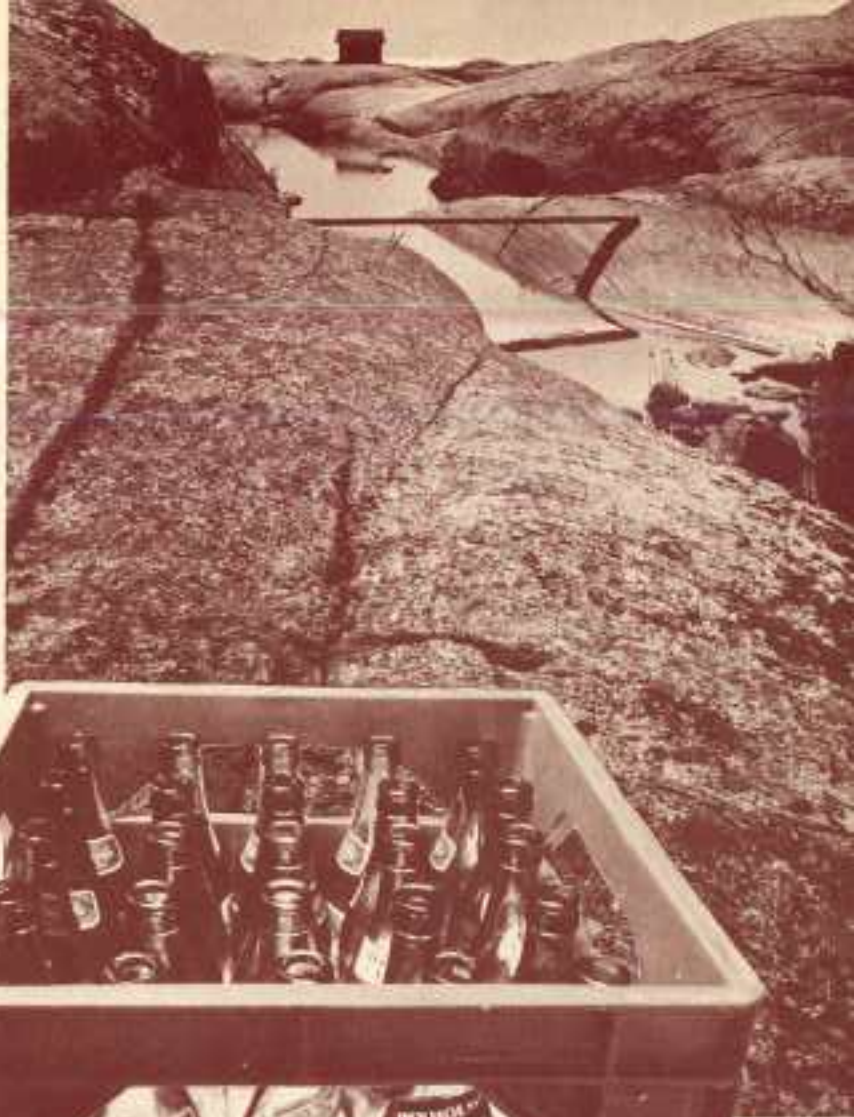
Så här i elfte timmen tackar vi i re-daktionen för det gångna varma året. Det blir en annan struktur här i denna arbetsgrupp i fortsättningen. Men förutsättningen måste bli den-samma: »Det är Er bok som medlem-mar i Sällskapet och materialet skall i huvudsak komma ifrån er.

Så tack för mej *A. B:son*



Master och **Bommar**
• gran eller spruce •

Thörns' Båtbyggeri-0650-143 00 Hudiksvall



Backa upp från backen

Göta Segel Sällskap



SÄLLSKAPET



FRAMTIDEN

BÅTEN