

ORGAN FÖR DET AKTIVA SÄLLSKAPET

Götarna



 GÖTA SEGEL SÄLLSKAP ÅR 1977


GSS stiftades
10.8.1895

Kappsegling
Seglariäger
Ungdomsarbete
Utfärdssegling
Sammankomster

Box 9022
102 71 Sthlm 9



GÖTA SEGEL SÄLLSKAP





Årsbok 1977

Göta Segel Sällskap

Stiftades den 10 aug. 1895

INSIDORNA

- Sid.
- 3 GSS inför 1977
 - 4—5 Verksamhetsberättelse
 - 5 Rapport från Lokaliseringskommittén
 - 6—7 Verksamhetsberättelse från hamnen Långholmen
 - 8 Ungdomssektionens verksamhetsberättelse
 - 9 Miniörer i GSS
 - 10—11 Styrelse
 - 12—13 Kostnader
 - 14—15 Avgiftsbestämmelser
 - 16—19 Seglarlägret på Jungfruh.
 - 21—24 Livet ombord på Spydiga Spindeln
 - 25—27 En Segellusion — skrinnor över frusna fjärdar
 - 27—29 »Sjösäkerhet»
 - 30—33 Kräftköret
 - 34 Detta och mycket mer skall hända 1977
 - 34—35 Kort Sagt
 - 36—39 Snedseglare och andra under 4000 år
 - 39—42 Med Götajolle på Göta kanal
 - 44—47 Marinor med mera i stora Världen
 - 48—50 Notiser
 - 52—55 Båtregister
 - 56—57 Några namn att minnas Rickard Sarby i återblick
 - 58—67 Medlemsregister
 - 68 Neptun vår trogna skatt.

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 Arvid Anderson Järnaffär
 - 13 Bergsunds Färghandel
 - 20 Truckservice
 - 23 Boding Segelmakeri
 - 24 Örtengrens Segelmakeri
 - 43 Ekens bil, dykarservice
 - 46 Fallenius Resor, transporter
 - 47 Enskede Glas
 - 48 Kanonsegel Peder Cederskiöld
 - 48 Tommy Anderson
El-installationer
 - 50 Hans Lindwall Urhandel
 - 50 Thörns Båtbyggeri
 - 51 Starax båttillbehör,
- Omsl. insida Byggplast, Båtprylar

Illustrationerna för artikelunderlaget smedseglare och andra under 4000 år> från Broby-Johansens Fornnordiska stenbilder, Sjöhistorisk årsbok, Alvar Zacks Allmogebåtar samt bilden av björkseglen ur tidningen Vi.

© Omslaget Arne Barthelson.

Redaktionen:

Arne Barthelson och Ove Nilsson

© Eftertryck förbehålles författaren



Det är något av en vargavinter när detta skrives och 30 dagar kvar till vårdagjämningen. Ja vårdagjämningen enligt almanackan, men natten förde med sig 20 cm nysnö. Vid besök på varvet var alla våra båtar inbäddade i snö med meterhöga vallar mellan bockarna.

Det är svårt att tänka sig att endast 2 månader återstår innan vi får sträcka ut över fjärdarna.

Osökt kommer tankarna in på våra hamnar Gröndal och Långholmen. Med risk att verka tjatig kan man endast konstatera myndigheternas passivitet med att lämna oss seglare ett vetligt kontrakt, som skulle ge oss en tryggare tillvaro och utgöra en säkrare grund för investeringsbeslut. Jag vet ej vilket ordningsnummer den nu arbetande utredningen har, men vi får hoppas att det är den sista så att beslut kan fattas.

Som vi alla känner till kostar tidigare pristävlingar och planer stora pengar, allt medan vi båtklubbar slåss med stigande hamnkostnader och lokalproblem. Det måste till ett bättre samarbete mellan oss båtmänniskor och klubbbar. Våra förbund måste ta sig an dessa frågor i större omfattning. Må våra smärre interna problem stå undan för dessa viktiga frågor.

En sak som man i dessa stunder kan glädja sig åt är framsyntheten från äldre medlemmar som lyckades slutföra köpet av Jungfruholmarna. Låt oss alltid vakta samt vårda dessa guld Klimpar inom Göta Segel Sällskap. Till sist en tillönskan om en fin sommar, samt att just du åter igen får njuta av ett morgondopp i din »hemliga» vik.

Hälsar Sverker

JUNIORER

En glädjande nyhet till er inför sommaren.

Vår flotta av Flipprar har 1 mars förnyats med 2 st fabriksnya Fabola jollar. Genom tillmötesgående från AB Hierman Gothard har GSS förmånligt inköpt 2 nya jollar, en blågul och en grönvit. Jollarna kommer att förses med våra Gransegel samt kommer att utgöra en ypperlig förstärkning inför sommarens kappseglingar.

Dock kommer 2 av våra äldsta jollar att försälgas, intresserade av köp kontakta styrelsen.

Rolfe o. Sverker



VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 1976

Göta Segel Sällskaps styrelse får härmed avlämna följande verksamhetsberättelse för 1976.

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

Sällskapet hade vid årets slut totalt 562 medlemmar varav 100 damer. Ungdomssektionen ingår med 98 medlemmar, 71 pojkar och 27 flickor.

Antalet båtar var vid årets slut 261 fördelade på 197 segelbåtar, 3 segelkanoter, 26 övriga centerbordsbåtar och 35 motorbåtar.

Hamnarna och varven har varit fullbelagda med 35 hamnplatser och 56

varvsplatser på Gröndal och 120 hamnplatser och 88 varvsplatser på Långholmen.

Under året har 2 allmänna möten och 10 styrelsemöten hållits. Årsmötet hölls den 6 februari i Hägerstens Medborgarhus.

Årsfesten anordnades den 7 februari på Carefjälls festvåning i Gröndal, där avgående ordföranden Sven Ejdestam avtackades av GSS-medlemmarna med en modell av S 30:an.

Veteranklubbens 80-årspresent till Sällskapet, ett vandringspris i Safir-klassen, har av Veteranklubben överförs till IF-klassen, eftersom Safir-klassen inte blev så aktiv som man trodde 1975.

Kappsegelingskommittén har traditions-

enligt haft träningsseglingar i våras på tisdagkvällarna. Sällskapet har under året varit medarrangör av Mållarregattan och Segelbåtens Dag. Kräftkötet hölls den 7—8 augusti med ett deltagarantal på ca 90 båtar. Korf- och Paketkötet hölls den 25—26 september, lördagen var mulen och kall, men på söndagen kom höstsolen fram.

GSS har haft representanter på Mållarens Seglarförbunds och Stockholms Seglarförbunds årsmöten.

Sällskapet har erhållit gamla ritningar över Långholmsslipen, Gröndalshamnen och träspontskajen på Jungfruholmarna.

Klubbhuset på Jungfruholmarna har under året målats om och en rostfri bastuskorsten har satts upp.

Två flipperläger hölls veckorna efter midsommar, vardera lägret var fulltecknat med 24 deltagare. Pengar till priser för avslutningsseglingarna hade skänkts av GSS-medlemmen Lars Erik Schwartz och Högalids Föreningsråd. Styrelsen tackar alla som under året hjälpt oss i vårt arbete eller på annat sätt varit Sällskapet till nytta.

Stockholm den 4 februari 1977.

Sverker Bergman

Leif Wiegurd

Dieter Bergau

Inger Hallberg

Rolf Roos

Sven Erik Friberg

RAPPORT FRÅN »LOKALISERINGSKOMMITTÉN»

1977.01.15

Kommittén bildades i februari 1975. Arbetet började med att vi kontaktade olika kommunala förvaltningar för att utreda vilka planer, som var aktuella för Långholmen, Gröndal och Reimersholme. Kommittén undersökte också andra områden i Syd-väst och speciellt Vinterviken m. m., som tidigare varit uppe till diskussion i Sällskapet.

Inga konkreta planer fanns för Gröndal och Långholmen, men kommunens »Strandutredning» utpekade Gröndalsvarvet, som en anläggning som förhindrade allmänhetens tillträde till stranden medan Långholmsanläggningen ansågs ha bra framkomlighet. För Vinterviken m. m. och för Reimersholme pågick planarbete.

Lokaliseringskommittén arbetade fram

GSS yttrande över Vinterviksplanen. Detta har sedan utgjort kommitténs handlingsprogram för det fortsatta arbetet.

Vinterviksplanen har sedan bordlagts i flera omgångar och den innehåller endast i ha yta för båtuppläggning i Mörtviken, som i första hand är avsett för klubbarna i området.

Det område som kan vara intressant för GSS, är Olsson och Rosenlunds brädgårdsområde i Hägerstenshamnen. Detta är en fråga på mycket lång sikt, eftersom kommunen ännu inte läger marken.

Planarbetet för bostadsbebyggelsen på Reimersholme är färdigt och byggstart är beräknad till hösten -77.

För GSS del har detta inneburit att ungdomarna blivit av med sin lokal i

»Malten» och de saknar för närvarande en ersättningslokal.

Som ersättningslokal har GSS försökt få hyra »Tvättstugan» vid fängelsemuren på Långholmen. Kriminalvårdsstyrelsen var först mycket positiva, men de backade ur i sista stund och ville avvakta kommunens påbörjade planarbete på Långholmen inför övertagandet av hela ön -78.

Denna utredning började hösten -76 och en första preliminär skiss över öns framtida utnyttjande skall vara klar i februari -77.

Kommittén har hållit sig väl framme i detta arbete. Redan på försommaren lade vi fram våra problem och visade GSS anläggningar för den ansvarige arkitekten på Stadsbyggnadskontoret. Under hela tiden har vi haft bra kontakt med Idrottsförvaltningen, som ansvarar för båtsportfrågorna och ska företräda våra intressen mot de andra förvaltningarna.

I detta arbete samarbetar vi med Mälarens Motorbåtsförbund, som företräder de andra klubbarna på ön.

Den politiska målsättningen för plan-

arbetet är att Långholmen ska användas för »rekreations- och fritidsändamål».

De motstridiga intressen och problem, som går att urskilja på detta preliminära stadium, är att Parkavdelningen har intagit en negativ hållning till båtuppläggning, medan Idrottsförvaltningen (och förhoppningsvis Stadsbyggnadskontoret) stödjer båtsporten.

Andra tvistefrågor kan bli möjligheten till framkörning med bil till våra anläggningar och hur stor del av den befintliga bebyggelsen som ska bevaras.

Många av dessa frågor och intressen kommer att klarna under våren och vi hoppas att vi kan få slutgiltig klarhet beträffande »Tvättstugan» under de närmaste månaderna.

Om det visar sig nödvändigt får vi arbeta fram alternativa planer och uppakta ansvariga politiker för att få våra intressen tillgodosedda.

För Lokaliseringskommittén

Lena Falkman

Jerry Ramnitz

Svante Sjöberg

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR HAMNEN LÅNGHOLMEN

Under vintern på nyåret -76 blev is-situationen sådan att vi kunde utföra den planerade fällningen av mastkranen, för att förse denna med fler fotsteg, då det var tämligen långa avstånd mellan de gamla. Vidare 3 st ringar i toppen som en »säkerhetskorg» vid arbeten högst uppe, samt utföra välbehövlig målning. Arbetena har, som så många gånger tidigare utförts av vår o-umbärlige hedersledamot Gösta Berndtsson som vi varmt tackar.

Då det tidigare inköpta snäckskruv-

spelet till mastkranen, märkligt nog har stulits ur vår redskapsbod under vinterhalvåret har ett nytt köpts till en kostnad av 600:— (skämmas må den skyldige). Då en viss kritik uppkommit mot denna typ av spel (de anses vara för tidskrävande) vill jag påpeka att liknande spel finnes på mastkranarna i de flesta båtklubbar och arbetar med 100 % säkerhet, samt bemästras av endast 2 personer, och då även den gamla anordningen med block och tamp finnes kvar råder alltså full valfrihet

för den som har tillgång till starka medhjälpare. Vidare har en omfattande trädfällning samt gallring av den lägre vegetationen vidtagits då en förbuskning uppstått som gjort det svårt att ta sig fram på vissa bryggor.

En detaljerad långtids- och kostnadsberäkning för nybyggnation i egen regi av våra träbryggor har utförts av undertecknad samt förelagts höstmötet och resulterat i att mötet beslutade att GSS hos Idrottsstyrelsen begär att (som ett första steg) kommunen bygger endast »Laurinarebryggan» med sina 9 platser, och får vi därefter se hur detta samarbete fungerar samt hur kostnaden påverkar oss. Denna skrivelse är insänd till Idrottsstyrelsen, men har vi fått veta att troligen inget kommer att göras innevarande säsong.

För att klara av det trängda läget i vår hamn, där allt fler medlemmar skaffar allt större båtar, har jag för GSS styrelse framlagt ett förslag, om att vi hos Idrottsstyrelsen inkommer med en begäran att få hyra ytterligare 2 st pontoner för placering utåt udden, 0—75 meter utanför våra nuvarande yttre pontoner. Även denna skrivelse är insänd och vi har muntligen fått veta att Idrottsstyrelsen har knapp ekonomi och ej har pontoner för omgivande leverans. Vidare är att vänta ett politiskt beslut om Långholmens framtid under våren enligt vår »samarbets- och planeringskommitté». Som synes enligt ovan är det mycket som är ovisst och vi har väl, att som så många år tidigare bara att vänta och se tiden an!

Sven Palén

GSS:are!

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

Båtsmide finns även till hyggliga priser.

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

Arvid Andersson
Järnaffär AB

Hornsgatan 154 - Stockholm

Tel. växel 68 04 25



VERKSAMHETSBERÄTTELSE 1976

Ungdomssektionen består för närvarande av 71 pojkar och 27 flickor. Julfesten hölls under februari, men var dåligt besökt. Under våren hade vi en del träffar samt kvällsseglingar. Våra läger hölls veckorna efter midsommar och var fullteknade långt i förväg med 24 deltagare per läger. Ledare var Rolf och Solweig Roos, och Harry och Mikael Aaltonen. I köket var, som föregående år, Maivor Bergau och Helena Aaltonen. Allt »klaffade» som vanligt bra.

Under lägertiden hade vi besök av Svenska Livräddningssällskapet som demonstrerade och lärde ungarna livräddning, konstgjord andning samt sjövävt.

Pengar till priser för avslutningsseglingarna hade skänkts av Högalids Föreningsråd och Lars Erik Schwartz. Under året har flipparna startat på

Mälarregattan, Kräftkoret och Segelbåtens Dag, senare på hösten anordnade vi en klubbsegling mot ASS:s ungdomar där det seglades om ett nyuppsatt vandringspris, skänkt av Ingrid och Sigge Norman. GSS tog första inteckningen. Nästa år arrangerar ASS tävlingen.

Tyvärr har vi blivit uppsagda från Malten så det har blivit en del problem med vinteruppläggnigen av jollarna. Vi har nu ingen varm lokal att reparera jollarna i men det arbetas på att eventuellt få tillträda den gamla tvättstugan på Långholmen. Hoppas att det löser sig under 1977.

För 1976 vill jag tacka alla som hjälpt till att arbeta för ungdomarna och hjälpt dem att få uppleva seglingens tjuvning.

Väl Mött -77.

Rolf Roos

Våra ungdomar och minijorer

I GÖTA SEGEL SÄLLSKAP 1976

Alderbäck Marcus
Andersson Kenneth
Andersson Mikael
Barthelson Ola
Beling Hans
Bergau Stefan
Brundell Mikael
Bäckström Jeanette
Carlstedt Johan
Dahlström Richard
Ejdestam Helene
Ejdestam Håkan
Engström Jens
Forchhammar Jonas
Grusell Anna
Grusell Johan
Grusell Kristina
Gränström Carl Magnus
Hagman Yvonne
Hall Magnus
Hall Thomas
Hallgren Niklas
Hallström Carl Henrik
Hedén Jan
Hedén Torbjörn
Holmberg Björn
Holmberg Åke
Ihrén Johan
Johansson Lars
Johansson Mats
Johansson Mikael
Kratzert Thomas
Kristoffersson Per-Johan
Landin Jonny

Lindgren Roger
Lundh Camilla
Lundh Monica
Lundell Lars
Lundmark Anders
Magnusson Katarina
Mattsson Ted
Nilbrink Johan
Nilsson Johan
Nilsson Robert
Norling Mie
Nornholm Krister
Nyström Annika
Nyström Krister
Odehammar Jeanette
Ohlin Göran
Olsen Magnus
Oscarsson Björn
Reiland Gösta
Roos Elisabeth
Roos Mikael
Roos Ylva
Rudenå Stefan
Schwarz Margareta
Schwarz Katarina
Schöldström Per
Sjöman Gunnar
Stjernholm Eva-Lotta
Stjernholm Per
Strått Katilla
Turesson Mats
Åberg Per
Åberg Karl
Örnelius Håkan

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Sekretariat: Krukmakargatan 57

Postadress: Box 9022, 102 71 Stockholm 9. Postgirokonto 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: Per Lantz, Storskiftesvägen 68, 145 60 Norsborg.
Tel. 0753/763 68.

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

Kassör: Stefan Lundgren, Anders Reimers väg 9, 117 40 Stockholm.
Tel. 84 98 28.

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:

Tommy Andersson, Andebodavägen 281, 175 43 Järfälla.
Tel. 0758/397 86.

Tillsyningsman för Jungfruholmarna:

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

Jungfrubolmskommitté:

Göran Andersson, intendent, Styrbjörnsvägen 33, 126 51 Hägersten.
Tel. 744 07 99.

Wilhelm Sandberg, Karl Olsson, Gösta Berndtson, Cary Florén, Tommy Forsman,
Ove Oskarsson, Åke Nyström.

Kappseglingskommitté:

Sverker Bergman, eskaderchef, Enskiftesvägen 31, 145 60 Norsborg.

Tel. 0753/776 55.

Erik Tohr, Bo Eriksson, Clas Siltberg, Nils Olof Olsson, Svante Nordström,
Lars Rosengren, Rolf Eriksson, Lasse Söderberg.

Festkommitté:

Tommy Granqvist, klubbmästare, Slalomvägen 6, 126 62 Hägersten. Tel. 97 65 45.

Arne Sandberg, Olle Eriksson, Staffan Isacson.

Valberedningskommitté:

Lasse Hagberg, sammankallande, Hallunda Gårds väg 32, 145 73 Norsborg.

Tel. 0753/806 06.

Per Johan Ytterman, Bengt Birgeron, Börje Dal, Tommy Spiik, Nils Kling.

Varvskommitté Långholmen:

Arne Hallberg, varvschef, Vårudsringen 62, 127 41 Skärholmen. Tel. 710 85 95.

Gunnar Hagliden, Stefan Kindborg, Karl Åke Wastesson.

Varvskommitté Gröndal:

Bengt Odehammar, varvschef, Grödingegatan 4, 122 48 Enskede. Tel. 48 24 16.

Bengt Sandberg.

Ungdomsarbetsgrupp:

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

Solveig Roos, Lasse Thorbjörnsson, Tomas Palmertz, Tommy Söderlund.

Uppvaktningsgrupp:

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

Gösta Andersson, Arne Sandberg.

Årsboksredaktion:

Sammankallande: Klas Jonsäter, Nordenskiöldsgatan 80, 115 21 Stockholm.

Tel. 62 77 14.

Ove Nilsson, Erling Matz, Arne Barthelson.

Revisorer:

Kaj Widström, Kvarnhagsvägen 187, 145 60 Norsborg. Tel. 0753/782 30.

Lennart Berglund, Sägbäcksvägen 19, 141 48 Huddinge. Tel. 774 87 95.

Revisorstillsuppleant:

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 1976-01-01

<i>Tillgångar</i>		<i>Skulder</i>	
Kassa	1.556: 04	Kapital	8.016: 48
Postgiro	275: 11	Investeringsfond	15.474: 47
Bank, sparkonto	6.007: 45	Dansbanefond	1.825: —
Bank, kapitalräkning	16.134: 85		
A conto fordringar	1.338: 50		
Jungfruholmarna	1: —		
Långholmsvarvet	1: —		
Gröndalsvarvet	1: —		
Inventarier	1: —		
	<hr/>		<hr/>
Kronor	25.315: 95	Kronor	25.315: 95

VINST- OCH FÖRLUST RÄKNING 1976-12-31

Jungfruholmarnas omk.	3.179: 10	<i>Inkomster</i>	
Hamnomk. Långholmen ...	12.485: 25	Årsavgifter	19.804: —
Hamnomk. Gröndal	6.533: 35	Straffavgifter	93: —
Varvsomk. Långholmen ...	4.647: 10	Sköp- och bodavgifter	1.935: —
Varvsomk. Gröndal	4.747: 75	Inregistreringsavgifter	3.625: —
Arkivomkostnader	3.947: 95	Arbetsplikt	1.900: —
Kappseglingar	3.383: 10	Båtavgifter	64.705: —
Målarregatan	2.151: 70	Gåvor och anslag	5.172: 05
GSS-nytt och årsboken ...	9.710: 35	Intäktsräntor	3.229: 85
Skatt	2.792: —	Jolleligret	4.029: 45
Elavgift Långholmen	1.634: 25		
Elavgift Gröndal	693: 85		
Elavgift Jungfruholmarna ..	299: 30		
Elavgift Maltén	2.066: 65		
Elavgift kansli	123: 90		
Telefonavg. Långholmen ...	493: 60		
Telefonavg. Gröndal	456: 40		
Telefonavg. Jungfruholmarna	99: —		
Sammanträden	1.055: 10		
Fester	5.175: 10		
Porto	3.444: 70		
Försäkringar	2.694: —		
Uppvaktningar	1.244: 25		
Avgifter till förbund	1.823: —		
Standertar	7.001: 45		
Ungdomssektionen	586: 65		
Jollarna	4.809: 65		
Övriga kostnader	4.588: 40		
	<hr/>		<hr/>
Kronor	91.866: 90		
<i>Överskott</i>			
Avsatt till invest.fond ...	6.525: 53		
Avsatt till kapital	6.100: 92		
	<hr/>		<hr/>
Kronor	104.493: 35	Kronor	104.493: 35

UTGÅENDE BALANS KONTO 1976-12-31

Tillgångar

Kassa	2.228: 79
Postgiro	5.177: 46
Bank, sparkonto	12.099: 30
Bank, kapitalräkning	17.232: 85
A conto fordringar	1.200: —
Jungfruholmarna	1: —
Långholmsvarvet	1: —
Grändalsvarvet	1: —
Inventarier	1: —

Kronor 37.942: 40

Skulder

Kapital	14.117: 40
Investeringsfond	22.000: —
Dansbanefond	1.825: —

Kronor 37.942: 40



Götaseglare

**färg från köl
till masttopp**

tågvirke

**Bergsunds
Färghandel**

Långholmsgatan 12 · Stockholm · Tel. 68 78 50

AVGIFTSBESTÄMMELSER 1977

Inträdesavgifter:

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

Nyttjanderätt:

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

Avgifter per år:

Medlemsavgift:

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

Båtagift (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 kvart:

Långholmen	19:—
Gröndal	21:—

(Ovanstående varvsavgift innefattar hamn-, varvsplats och båtagift.

Pensionärer betalar halv varvsavgift.)

Grundavgifter för samtliga varv	125:—
---------------------------------------	-------

Båt som ligger uppe på varvet mer än 10 dagar under tiden 1 juni—15 september erlägger halv varvshyra (gäller ej aktiva kappsegelingsbåtar och jollar).

Sliptagning (tillfaller slipskötaren)	25:—
---	------

Arbetsplikt ^o	100:—
--------------------------------	-------

^o 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:—
Mösmärke kpl.	25:—
Nål för kava	12:—
Nål för kava, med krans (ständig- och hedersmedlem)	18:—
Broderat kavajmärke	15:—
Nycklar	15:—

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

Seglarlägren på



Foto: Lars Grusell

Jungfruholmarna



Seglarläggen på

Foto: Lars Grusell



Jungfruholmarna





TRUCK-SERVICEN
ring växel

08/990360

ÄLVSJÖ

Faek 125.60



Livet ombord på Spydiga Spindeln

I slutet av maj 1976 mönstrade Ulrike, Kerstin och jag ombord på vår nya trimaran ca 10 månader senare än beräknat.

Detta spelade nu ingen större roll för vi har alltid haft tankar på att försöka hinna med lite annat än bara segling. Vi började därför konkretisera dessa tankar och planerade en fjällvandring och några paddelturer på en del av de sjösystem som vi hittills bara befarit på skridskor. Arne Hallberg saboterade nu dessa planer genom att berätta för Janne Olofsson att vi skulle tillbringa sommaren utan segling. Janne, som arbetade utomlands denna säsong ringde mig och erbjöd oss att få låna hans Safir över sommaren. Och därmed var våra långt framskridna planer fortfarande bara drömmar. Jannes Sa-

fir var en förträfflig segelbåt, som gav oss många sköna segeltimmar denna vackra sommar.

Med denna fina båt i friskt minne började vi alltså en ny epok i vårt seglarliv. Denna övergång till flerskrovsbåt har nu ej vållat oss alltför stora problem. Jag har seglat kanot under hela 50-talet och erfarenheterna från dessa kanotår var bra att ha med i bagaget vid övergång till denna håttyp. Vår nya trimaran typ Pinta är försedd med centerbord och är trots måtten 10 x 7,5 m en lätt båt med ringa undervattens kropp. Skillnaden mot kanoten är i första hand vindfångst i de höga skroven. Centralskrovet, som är rundbottnat, har skarpa slag ovan vattenlinjen och den största vattenlinjebreddden är bara ca 0,90 m. Pontonerna har ett

djupgående av ca 10 cm och en totalbredd av 0,50 m.

Som framgår av måtten så släpar vi ej onödigt med vatten framför stäven. Detta i kombination med båtens vikt och en väl anpassad segelyta på ca 38 m² krysställ gör att båten är lätt-driven. Höga farter talas det alltför ofta om i samband med flerskrovsbåtar och detta är en sanning med modifikation. Flerskrovsbåtarna har i regel, speciellt då katamaranerna, stora innerutrymmen, vilka en del konstruktörer försökt fylla med en sinnrik och pompös inredning utan tanke på materialval. De har lastat ner båtarna till max och helt tagit bort förutsättningarna för att få en välseglande båt. Jag tror att det skulle funnits betydligt fler flerskrovsbåtar i våra farvatten, om dessa konstruktörer och båtbyggare i tid tagit del av våra framstående kanot- och jollekonstruktörers erfarenheter. På senare år har det skett en markant förbättring i detta avseende även här i Skandinavien. Pors Nielsen heter den danske konstruktör, som ritat vår båt på uppdrag av några framsynta svenska flerskrovsseglare. Dessa seglare var medvetna om behovet av välseglande komfortabla flerskrovsbåtar, som var väl lämpade för skärgårdssegling. Det blev en mycket lyckad konstruktion, som har visat sig vara snabb, speciellt på långseglingar. Snittfarter i bra vind på 8—9 knop är vanliga. Toppfarter är egentligen rätt ointressanta, men det finns Pintor som har loggat 18—19 knop. Vi har under denna första säsong aldrig varit över 15 knop. På lätt kryss under 2 m/s i trånga vatten har det t. o. m. hänt att vi haft fullt upp för att hinna med vanliga medelstora havskryssare. Båten är

ritad för en genua på 26 m², men vi har denna säsong bara haft en kryssfock på 12 m². Till sommaren kommer vi att komplettera segelgarderoben med en ny genua.

Under sommarens semestersegling till finska viken, närmare bestämt till gränzonen mot Rysland, fick vi verkligen chansen att prova vår nya båt. Pintan visade sig vara en idealisk semesterbåt. Tack vare akterruffen utnyttjade vi den främre ruffen enbart som dagutrymme. Jag har mitt eget lilla krypin i förstäven och Ulrike delar akterruffen med Kerstin. Ett praktiskt arrangemang, som gör att alla ombord alltid kan uppsöka sin egen lilla vrå om de så önskar. Ruffen är relativt rymlig och har en ståhöjd av ca 1,75 vid pentryt, som har en sammanlagd bänkcyta på 1,4 m och matplatsen under däck räcker väl för 4 personer, som sitter bekvämt och samtidigt har en fri sikt ut genom ventilerna. Eftersom huvudskrovet är smalt, bara 1,8 m, uppväger denna fria sikt väl avsaknaden av den rymd som är så vanlig i dagens moderna enskrovsbåtar. Pontonernas stuvutrymmen används enbart för lättare saker, då det inverkar negativt på seglingsegenskaperna, om man lastar ner dessa för mycket. Vingdäcken har man verklig glädje av på många sätt. Bra att lägga upp både jollen och den kanot av kanadensartyp på, som vi byggt med tanke på de möjligheter, som våra utskärgårdar erbjuder sina besökare. Största fördelen är nog, att Kerstin fått tillfälle aktivera sig även under långa seglardagar. Hon fyller jollen med vatten och badar, står på hinder och slår kullerbyttor dagarna i ända. Vid ett tillfälle under hemseglingen från se-



BODING

Framgångsrika seglare litar på oss sedan 11 år tillbaka.
Låt oss ta hand om Dina Segelproblem också.
INGEMAR BODING SAILS & YACHTS AB
Liljeholmsvägen 12, 117 43 Stockholm.

— **SEGEL**



08-45 27 90

mestern angjorde vi ej land på 4 dygn utan tillbringade nätterna på svaj i någon lämplig ankarvik. Jag frågade Kerstin efter denna seglats om hon tänkt på, att hon inte varit i land någon gång under denna tid. Vadå, har inte jag? svarade hon blöxtsnabbt. Detta tycker jag, är ett gott betyg åt båten såsom familjebåt. Det tror jag, många seglarföräldrar håller med om. Säkerheten är det också väl särjt för ombord, trots att både pulpit och mantåg saknas. För att slippa gå på föddäck i hårt väder har vi monterat ett rullflockbeslag. Något jag varmt vill rekommendera alla familjeseglare. Sittbrunnen är djup, så man känner sig trygg även när vinden friskar i och sjön börjar gå hög. Alla skroven är försedda med flytmaterial i tillräcklig volym, för att båten skall flyta även i vattenfyllt skick. Motorn är en Mercury utombordsmotor på 9,8 hk som ger båten en marschfart på ca 7,5

knop. Den är placerad under babords sittbänk i en motorbrunn. Motorn har fungerat bra med undantag av den kvällen, som jag försökte starta den i en timmes tid, utan att ansluta bensin-slangen, till stor munterhet för den kvinnliga delen av besättningen.

En del kommentarer har vi också fått höra om vår båt, som till ex. den kvällen, vi kom inseglande i en så kallad populärvik med massor av båtar. Rätt som det var höjde skepparen på en Vega sin röst och skrek med tydlig adress till oss "Fy fan, får en båt se ut hur som helst nu för tiden". Ja, tiderna förändras och vi med dem och nu återstår endast att åter börja drömma om en ny seglings-sommar med mycket kryss och halvvinde-bogar, så vi får återuppleva den obeskrivliga känslan man har till rors på Spydiga Spindeln i 12—13 knops fart och med lovaris ponton konstant en halv meter ovan vattenytan.

Rulle





Foto Robert Levin (Färgdia).

En segelillusion - skrinna över frusna fjärdar

Fredag kväll. Telefon går varm. Man kollar med kompisar. Var finns de bästa isarna? Grupp tre i Skridsko- och segelklubben ska åka ut på Nämndöfjärden. Beslutar mej för att följa med. Lördag morgon. Upp kl. 06.30. Kolsvart ute. På med knickers, tröjor, pjäxor, anorak m. m. Ryggsäcken står klar med ombyte, mat, skridskor, isdubbar och många andra prylar. Tar T-banan till Odenplan där klubbens bussar väntar för vidare transport till Saltsjöbaden.

Väl ute på den något snötäckta gnistrande vita isen vaknar man abrupt från halvslummern i bussen. På med skridskor och ryggsäck. Tar några provande skär för att känna hur djup snön är. Inte farligt, bara 1 cm, fullt åkbart. Vi stöter med ispikarna, i tron om kärnis borgar för att ingen ska behöva bada idag.

Efter ett tag är alla klara och gruppen

ger sig iväg. Ledaren med klubbens röda vimpel tar täten. Hela tiden prövas isen med pikarna, speciellt vid uddar och smala sund, där strömmen kan förvandla tjock kärnis till förrädiskt tunn nattis. Ute på Ingaröfjärden lättar morgondiset och en isig vintersol tvingar trettio långfärdsåkare att knipa ihop ögonen.

Efter ca två timmar tar vi rast vid Kråkskär, en liten holme där man på sommaren brukar ligga och löga sig i solskenet. Nu är det sju grader kallt, isen ligger uppskruvad långt upp utmed strandkanten och vi nöjer oss med att solbada ansiktet.

När mackor och varm choklad är slut fortsätter färden utmed isrännan i Nämndöfjärden ner mot Stavsnils. Det börjar blåsa mot. Gruppen formar sig i två led. Det är betydligt lättare att åka omedelbart bakom någon annan i motvind. De starkaste får dra.

Vi kämpar oss ut på Kanholmsfjärden. Det känns i benen nu. Mjölksyran börjar stiga uppåt knäna och efter en del protester från kön tar vi »apelsinrast» mitt ute på fjärden.

Klocken är tre och solen sänker sig över äarna. Under sista biten in mot Sollenkroka, där bussen väntar oss, får vi vinden i ryggen. Nu är det farligt! Farten ökar och skymningen gör det svårt att upptäcka sprickor i isen. Vi är dessutom trötta och ett ofrivilligt bad kan bli ganska påfrestande.

I bussen på väg hem kan vi dock konstatera att det som vanligt gick bra. Det ska heller inte behöva bli några olyckor med erfarna ledare och deltagare som vet vad det handlar om.

Lördag kväll. En härlig känsla av fysisk trötthet sprider sig i kroppen och jag känner att helgen redan har givit full utdelning.

Det här var en kort beskrivning av en skridskotur i Stockholms skärgård den fina säsongen 1975—76. Givetvis kan det ibland vara betydligt kärvare med regn, uppbrutna rännor, knagglig is o. s. v. men dessa turer glömmar man snabbt.

Som långfärdsåkare får jag ofta en mängd frågor av vilka jag har plockat ut en del. Den vanligaste frågan är utan tvivel:

— Vad kostar det?

— Du får räkna med ca 300: — för ett par bra långfärdsskridskor. Det finns i huvudsak två modeller i handeln, en med »stock» i trä och en i lättmetall. Vilken typ man väljer är nog en smaksak. Vidare måste Du ha livräddningsutrustning bestående av isdubbar, ispik och livlina, ca 150: — tillsammans.

Ryggsäck, pjäxor (dock ej slalom, som

är alldeles för tunga) och ömma sportkläder har Du säkert redan en del av. Glöm inte den extra uppsättningen kläder som packas i plastpåsar i ryggsäcken. En rulle plåster på tillgängligt ställe. Plastpåsarans berättigande upptäcker Du säkert den dag Du ska byta kläder efter ett bad i en isvak!

— Är det farligt?

— Om man deltar i organiserade färder med erfarna ledare kan man inte säga att det är farligt. Ett ofrivilligt bad får dock var och en vara beredd på. Under en tur på en Sörmlandssjö förra året t. ex. gjorde tio åkare strömhopp ner i en förrådiskt dold vak. Ingen panik uppstod, men det blev trångt på slutet!

Om Du däremot oerfaren ger Dig iväg ensam på isen, då är det farligt. Till och med mycket farligt!

— Hur ofta kan man åka?

— Beror givetvis helt på vädret. Sista registrerade turen våren -76 företogs den 4/4 på fina saltsjöisar och i höstas kunde man starta säsongen den 13/11 på Lissma Kvarnsjö söder om Stockholm. Det blev egentligen bara »ett kortare sommaruppehåll».

— Hur långt åker man?

— Stockholms Skridskoseglarklubb indelar sina turer i fem svårighetsgrader där grupp fem åker ca fyra mil och grupp ett gott och väl tio mil vid fin is. Ibland kan distanserna bli imponerande, vad sägs t. ex. om en mil-larfärd Stockholm—Örebro på ca arsten mil. Under säsongen 1957—58 tog till och med en elitgrupp skuttet över Ålandshav till Mariehamn!

— Vem kan åka långfärdsskridskor?

— Jag vet få sporter där tekniken i så hög grad dominerar över styrkan. Har Du bara den rätta tekniken kan Du

som glad pensionär hänga med betydligt yngre och spänstigare kompisar. Den nedre åldersgränsen är svår att sätta. Självklart är dock att ett barn ska kunna simma och något så när behålla lugnet vid en plurrning.

Konsten att hjälpligt ta sig fram på långfärdsskridskor är inte speciellt svår. För att få delta i organiserade turer krävs dock att Du *kan* åka. Träning på landbana rekommenderas. Vill Du åka tar Du kontakt med Stock-

holms Skridskoseglarklubb, som organiserar alla turer i Stockholms omgivning.

— Varför åker man?

— Svår fråga. Utan att slå över i alltför lyriska ordalag så handlar det om att få komma ut i naturen. Att ibland få vila ögat mot en nästan obruten horisont. Att med enkla hjälpmedel för egen maskin kunna förflytta sig långa sträckor och framför allt, att få motion.

Bosse Eriksson

Sjösäkerhet

Det verkar som om det slarvas en hel del med sjösäkerhetsutrustningen i Göta. Jag menar nu inte sådana självklara saker som flytväst, brandsläckare och livboj utan mastmynt, duvben och svanfot.

Till min stora förvåning och förskräckelse har jag t. ex. funnit att det bara är jag som seglar med ett mynt under masten för att få en lycklig resa.

I tusentals år har sjöfolk använt övernaturliga metoder för att skydda sig och sina fartyg mot olycka. Och säga vad man vill, de allra flesta resor har ju faktiskt slutat väl!

För att åtminstone vi i Göta ska klara oss från olyckor under kommande säsonger har jag sammanställt några välbeprövade metoder. Håll till godo!

I tre somrar har jag seglat med ett mynt under masten. Det är en 25-öring från 1936. Allt har gått bra hittills sånär som på en bruten bom sommaren 1976.



En liten olycka trots mynt under masten. Men det är också det enda!

Mastmynt har använts på fartyg sedan romartiden. Det äldsta fyndet i Norden är från 800-talet. Det hittades i den så kallade Åskekärrsbåten, funnen vid orten Åskekärr i Västergötland.

— När ett fartyg byggdes lade man en slant under masten och hällde brännvin i kölsvinet för att ge fartyget tur, har man berättat mig i Länna.

Än i dag seglar många fartyg med mynt under masten. De danska skol-fartygen Georg Stage och Danmark t. ex. På regalskeppet Wasa har vi däremot inte hittat något mynt!

I princip kan vilket mynt som helst användas. Här är dock några tips för att få bästa resultat:

Ju ädlare metall, desto starkare kraft. Ta ett mynt som är präglat samma år som båten sjösattes.

Smörj in myntet med fett eller tjära.

Ansiktet på kungen ska placeras uppåt mot masten.

Men det finns också annan sjösäkerhetsutrustning att ta till:

Ett duvben, eller foten av en sjöfågel ger båten god vind och fart. Fågefoten ska spikas på skottet i ruffen. Det vore kanske någonting för våra tävlingsseglare?

Använder man i stället en svanfot blir

man varnad då ett oväder nalkas. Då kommer nämligen en svan och sätter sig på pumpen innan det blåser upp. Men med tanke på svanarnas storlek och humör kanske en svanfot bör undvikas, i alla fall i mindre båtar.

Men det räcker inte bara med att skaffa sig amuletter av olika slag för att förhindra olyckor. Man måste uppträda sjömansmässigt också.

Att man inte får vissa ombord är allmänt känt. Att vissa betyder att man drar på sig storm. Detsamma gäller då man spottar i lovert. Att alltid spotta i lä kan ju dessutom ha vissa praktiska fördelar.

Att starta en resa på en fredag eller sjösätta en fredag är förkastligt (tänk på det varvskommittén).

Det brittiska amiralitetet försökte en gång bevisa det oerimliga i detta. Ett fartyg stapelsattes en fredag, döptes till Fredag och sjösattes en fredag. Den första resan anträdades också en fredag. Sedan dess har man inte hört någonting från skeppet eller dess besättning.

Att ha kvinnor ombord betyder otur. Sätter de sedan igång att sticka eller sy är det klippt. Att sticka ihop vind till storm är ett talesätt, likaså att sy fast vinden.

Det värsta man kan ha ombord är dock av någon anledning en präst. Till och med att tala med en präst innan en segling, eller att möta en präst på väg till fartyget innebär otur. På medeltiden riskerade prästerna till och med att bli kastade överbord om det utbröt storm.

Oväder och olycka förebedas ofta av varsel. Om rättorna lämnade skeppet före en resa var förr ett tydligt tecken. Den resan skulle bli fartygets sista. I



Ombord på Åskekärrsbåten har man hittat det äldsta mastmyntet i Norden. Det är 1100 år gammalt. Modellen av Åskekärrsbåten finns på Sjöhistoriska museet.

dag är det emellertid dåligt med rättor ombord på båtarna. De trivs inte så väl i plastskroven.

Forna tiders sjömän hade också stor nytta av fartygets skeppsrå. Det var sjöfolkets tomte, gråklädd med luva. På varje fartyg fanns ett skeppsrå. Det kom ombord med kölstocken och stannade på fartyget till dess det skrotades. Skeppsrået är antingen av manskön eller av kvinnokön. När man döper båten gäller det därför att passa sig. Det manliga rået blir förstas stött om hans båt får ett kvinnonamn. Motsvarande gäller förstas också det kvinnliga rået.

Att byta från ett manligt till ett kvinnligt namn på båten om den inte går bra kan därför vara en god idé.

Förmodligen minns ni båten som inte ville bli sjösatt. Det var våren 1976 på Öresundsvarvet. När nybygge 252 skulle sjösättas hände ingenting. Hon låg kvar och tjurade på stapelbädden. Ingen visste egentligen varför. Efter en veckas fruktlöst arbete var det en tidning som ringde till mig på Sjöhistoriska museet och frågade vad det kunde bero på och om det fanns någon folktro i samband med sjösättningar och dop. Jag berättade då om skeppsråets kön och föreslog att man skulle försöka byta namn på båten. Kanske låg skeppsrået på stapelbädden och höll emot. Nu är inte våra stora varvskoncerner mycket för skrock och efter 14 dagar gick hon i sjön med det ursprungliga namnet Australian Pioneer.

Vill man förhindra att hustrun blir tjock om magen finns effektivare skyddsmedel än maxtmynt och gammalt skrock.

Men skeppsrået lär inte att leka med. När fartyget då äntligen gled av stapelbädden fick hon sån fart att hon rände in i kajen på motsatta sidan och skadade aktern. Och inte nog med det. Några veckor senare slet hon sina förtöjningar och förstörde en propeller och efter ytterligare några veckor, på premiärturen, lyckades hon vilta en bogserbåt och sånär dränka dess besättning!

När rået är på gott humör hjälper det till med allehanda sysslor ombord. Det håller ordning, hjälper till med navigationen och ger kapten råd i farliga situationer. Är man inte snäll däremot ställer det till större eller mindre ofog. Så här har Anders Sjöberg, född 1842 på Blidö berättat:

— På alla våra skutor finns rån. De vill en inget ont. De kan tvärt om hjälpa en. Jag har många gånger blivit purrad om morgonen av ett sådant skutrå. Jag har tydligt hört hur det sa: Opp, Sjöberg.

En olycksfri sommar önskar

Erling Matz





Sällskapet seglingar i augusti, det högtidliga Kräftköret, gynnades även under detta år av värmebölja med lägre vindhastigheter. Arrangemangen var genomförda utan kritik. Och den festliga samvaron till långt in på natten den varma kan härmed var och en själv tolka. Historiskt blev beslutet att inställa en segling. Tävlingsledningens kvalfyllda timmar i väntan på vind som sen skulle komma var ej avundsvärda. Vi hurrade för segelsporten och Göta och för bättre vind i framtiden och det skulle med »skalle» avslutas. Anslutningen var följande: M 30 20 st, M 22 18 st, M 15 8 st, IF 9 st, Folk-H-båt 8 st, Nept-vigg 10 st, Flipp. 7 st, Scand. 8 st.

Resultat:

M 30

1. 107 Sisu, Erik Thor, GSS
2. 69 Mailo, Lars Söderlund, TSS
3. 108 Sofia, Rune Kristoffersson, GSS
4. 23 Charlotta, Thomas Lindholm, ESS
5. 104 Gentiana, Peter Hniopec, HSS

M 22

1. 90 Emma, Mats Sjöberg, HSS
2. 35 Mascot, Sten Torrold, GSS
3. 101 Galant, Staffan Eklund, GSS
4. 24 Baladrelle, Jan Cleasson, ÅBK
5. 123 Cickan, Mats Pettersson, KBS

IF

1. 909 Blå, Rolf Ericsson, GSS
2. 2476 Minoque, Per Widén, SSK
3. 277 Vindöga, Olle Eriksson, GSS

N, Folkbåt

1. 1120 Minuette, Sven Gärdefeldt, TSS



'köret'

2. 1166 Casa, Klaes Gustavsson, Kv.BS

H-båt

1. 317 Prima Vera, Staffan Isacson, GSS
2. 225 Sally, Tage Tjörnbo, VSS

Neptun

1. 210 Jenny, Walter Saaristu, GSS
2. 140 Borta med Vinden, Roger Månson, SSK
3. 142 Coquette, Bengt Simonson, ÅBK

Vigg

1. 284 Mimmi, Chris Holmström, So. BS

H-båt

M 15

1. 10 Solrosen, Roland Cederblad, SSK
2. 14 Black Thread, Håkan Svanström, GSS
3. 3 Diana, Lennart Ahlstrand, KSK

Flippor

1. 3351 Ylva Roos, Anna Grusell, GSS
2. 3356 Thomas, Magnus Hall, GSS
3. 3357 Håkan Ejdestam, GSS

Scandicap

1. S 1 Zoom, Passad, S.-E. Bränge, EBS
2. 3 Ami, Passad, Wide Almqvist, ÅBK
3. 1107 Iduna, Kryssare, Georg Möller, EBS



Foto Arne Barthelson.





DETTA OCH MYCKET ANNAT

SKALL HÄNDA I ÅR — 1977

	Midsommar Jungfruholmarna
	Lisslö
	Finnskär
27/6	Jolledäger 1 börjar
7/7	Jolledäger 2 börjar
13—14/8	Regattan Kräftköret med högtidsseglingen Segelbåtens dag (se pressnotis)
24—25/9	Avslutning med intern klubbsegling — Korv och Paket och eskadersegling hem
28/10	Höstmötet

De angivna dagarna är preliminära, och flera aktiviteter tillkommer. Med-

delanden 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.

KORT SAGT

- Så har årsmötet avklarats och årsbokens värde »debatterats» av bl. a. »fortseglare med tid över» för gemensamma intressen. Om nu Thors hammare börjar gnistra så tackar jag på Sällskapets vägnar för smärre infäkter av annonser kring artikel om M-30-byggena (årg. -75).
- Så har i redaktionen förändringar skett. Redan verksam för annonskontakter är Per Lantz.
- Så ber jag själv att få tacka medlemmarna för en kort verksamhet av sex år och hoppas på en bra fortsättning av Klas Jonsäter som

jag här vill presentera. Fotoproblem skall jag bistå med ännu ett år.

- Så kom loss alla dolda grymtare och tyekare. Berätta i ord och bilder. Klas hjälper er på traven.

Klas Jonsäter och nyaste barnet Stafjan i familjens H-båt S79 »Red Fox».



Än en gång varmfront över Jungfru-
holmarna och fördröjda starttider för
seglingarna. Laber bris som pressar
psyket på arrangörer. Den labra bri-
sen endast pustar över startfältet.

Två somrar i följd. Tiden i almanackan
fixerad. Arangemanget planerat. Mu-
siker som skall börja spela. Barn som
skall ha rätt på sina grejor. Det pyser
i köksregionen. Mor känner sej stri-
pig. Allt som skall fixas bland segel
och tampar. För de blev ju så hämtad
hem i stiltje eller drev mot land eller
bröt på familjens order.

Äntligen klar men var tusan är Far?
Borta i annan båt dricker annan sprit
i annat glas. Händer lite här och var.
Visst är det kul att träffas. De var ju
ett tag sen sist. De är så många båtar
och »fetare» har de blivit. Detta har
summeriskt konstaterats. Seglaren har
alltmer blivit installerad i nyttjande-
helhetens ankartecken. Den fetare bå-
ten lockar på ombonade värden. Den
magra snabba sylfiden som for med
gamle Far hon har börjat dunka kölen
i botten.

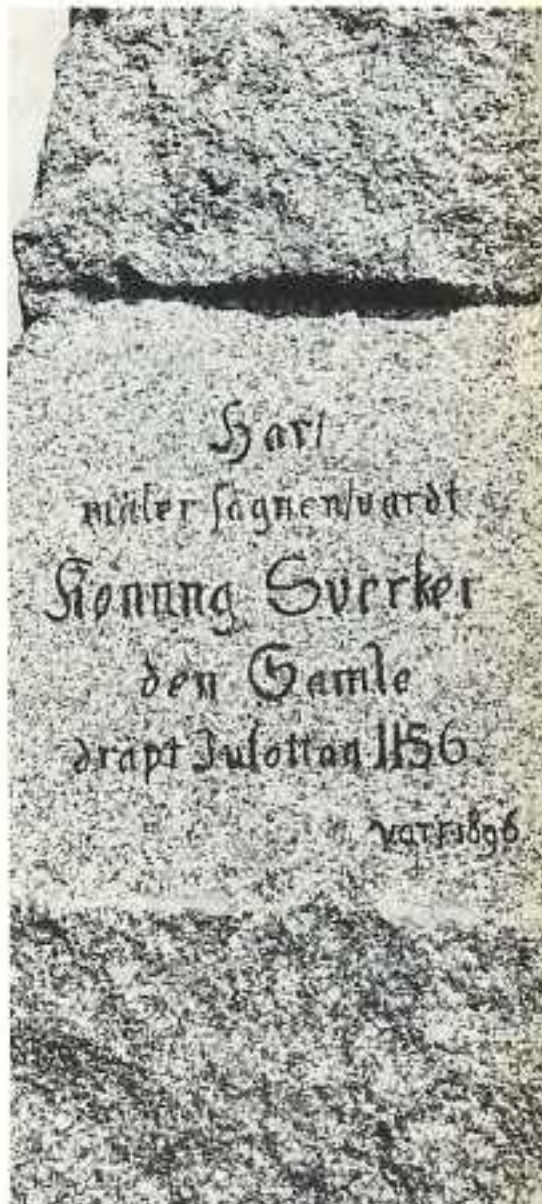
Men det är en ny epok i begynnande.
Tilltro och förväntan som sker i av-
lösningen vid Sällskapets roder.

Ja vill ha vind i lapparna! Far slog
näven i bordet så kopparna låg i luf-
ten... Laber bris — Gå å bada — Gå
å knoppa... Segla senare — sätt färg
på köret — inte bryta — icke hänga
tvätt på helgdag. Annat va de för i
tiden — pumpa liins — skrik ner i kö-
len om göddorna blir närgångna.
Annat va de för i tiden — som de
gamle sljer — inget tjat om täta skä-
ten i dileriumvinylenkloriden.

Segla va de: Kräftkör och Högtidsseg-
ling. — Vänta, slå till — du orkar lite
till!! Eskaderchef mana till bättre tag.

Låt ej en ny epok i Göta gå i graven
och holmarna bli en inrättning för be-
kvämlighet.

Arne B:son



Snedseglare och andra under 4000 år



Skotlag från 700-talet. Bildsten från Gotland.

Hur länge har segel använts på båtar i våra trakter? Forskare anser att redan under bronsåldern för sådär 4.000 år sedan, användes primitiva segel, kanske gjorda av djurhudar. De talrika hällristningarna i vårt land visar en del farkoster med riggliknande anordningar högt över relingshöjd. Det anses att ett kulturutbyte har skett tvärs över haven och att man mestadels använt segeldrivna flottor. Det då rådande varma klimatet med jämna vindar försämrades mot slutet av bronsåldern och en period präglad av hårda vindar och kallare klimat inträdde. Den s. k. »FIMBULVINTERN» medförde att seglingen upphörde för lång tid. De båtar och flottor man hade var inte längre lämpliga att segla med eller att vistas på havet. Segling längs kuster kan ha förekommit men talande bevis saknas.

Romaren Tacitus som år 89 efter Kristus gästade germanerna uppger att svionernas (svearnas) roddskepp inte förde segel. Nydambåten, ett båtfynd från 300-talet visar inte heller spår av mast eller mastfot. Först under folkvandringstiden ca 400—550 e. Kr. med dess livliga förbindelser mellan Skandinavien och den romerska kulturvärlden skulle seglet åter ha blivit känt i Norden. Efter ett uppehåll på ca 1.000 år.

Det tidigaste beviset för att man åter börjat segla är bildstenarna från 700-talet. De visar hordlagda båtar med råsegel. Det troliga är att man börjat med att rigga de smala roddskepp som då fanns och först senare lyckats övertygga båtbyggarna att lägga ut skroven på bredden.

Ett typiskt roddskepp som Nydam-skeppet var 23 m långt och endast 3,25

m brett. Av att bildstenarnas båtar visar skotlag på tio man eller mer som håller skoten löst i handen förstår man att de var för smala och ranka för fasta skot. De långa skeppen fick seglas som kanoter.



Seglare från bronsåldern.

På 800t-alet hade ett seglande skepp som GOKSTADS-skeppet en längd av 23 meter och en bredd av hela 5,25 meter. I dessa sjövärdiga båtar kunde man segla över havet snabbt. År 793 plundrade och brände vikingar klostret i LINDISFARNE i England. Vikingatiden hade inletts. Under de följande 200 åren härjade vikingar i hela Europa och i Medelhavet. Storstäder som London, Paris och Sevilla brändes eller brandskattades. Hamburg togs med 600 segel. För att citera Evert Taube så »grundade de i välmening Ryskland! och höll ordning i Konstantinopel» och »drakskepp med svenskar ombord vidgade världen för folken i nord». Taube har rätt däri att från den tiden fick handelsutbytet verkligen fart i Europa. Vikingarna rörde om i grytan och det fick alla nytta av så småningom. Men då kallades de sjörövare.

*Festligt var det att fara på fjorden
i oväder,
styv kuling stramade seglet utanför
Strinda,
havshästen löpte härligt hyvlände
vattnet med kölén,
skeppet lät vi skena iväg över sjön.*

Att vikingarna älskade att segla röjer väl denna härliga vikingadiktning. För att överträffa varandra byggde man allt större skepp. Olav Tryggvasson seglade år 1000 stolt på sitt skepp Ormen Långe, en 34-sessa med en längd på nära 50 meter, 68 roddare. Ormen Långe blev »prototypen» för 12 amiralsskepp som byggdes därefter. Kungasagorna är fulla av ordstäv om deras elegans.

Du kan, o konung, föra ett skepp på stormigt hav och leva länge under skumsköljd tältväv. »VISUNDEN» bär dig, ståtliga vän, där du står på akterdäck, snarlik den skarpögde höken. Aldrig seglade ett skönare skepp med en härligare konung.

Efter stora kapprustningar och inbördes strider slutade vikingatiden med en stor oreda här i Norden. De vackra långskeppen försvann. Under medeltiden dominerade HANSANS KOGGAR haven. Dess driftiga affärsmän insåg tidigt att ömtåliga varor och herremän inte gärna fraktas i öppna båtar. Korta, breda, höga, men fortfarande med råsegel drev den tidens containers omkring på Nord- och Östersjön. Fartygen byggdes allt större och längre med åren men råseglen behölls ända till slutet. De största segelskeppen, the-clippers och vetekappsegelare fröjdade seglarhjärtan ända in i vårt århundrade.

På mindre håtar skedde övergången från råsegel till snedsegel, (spri eller gaffel) på 1860—80-talen. På Åland slog de igenom på ett tiotal år. Det skedde samtidigt med att de hemvävda vadmalseglen ersattes med fabrikerad duk av linne. När inte längre fiskar-seglarhustrun själv vävde väderna vågade man ta till saxen och klippa in lite dragande kurvor i lapparna. De nya seglen gjorde det mycket lättare att ta sig fram mot vinden. Som vanligt var det en del, mest äldre, som betraktade nymodigheten som onödig, rent av omoralisk. Spriseglet var de latas och vårdslösas segel för dem som inte kldes ro. En präst i Sottunga lär ha vägrat läsa förbön för de sjöfarande som använde *de förbannade snedseglen som gå mot Guds väder och vind,*

d. v. s. kryssade. Ett bevingat ord var skapat. Den nutida seglare som med rätt till väg har trängt någon »gryta» väl långt ur kursen, kanske till och med fått honom att stoppa maskin invid land, har kanske hört det. Ibland har det nog varit berättigat. Spri- och gaffelsegel var i bruk långt in på 1900-talet även på kappsegelingsbåtar. Seglen var nu gjorda av bomull, sydda av segelmakare.

Bermudasriggen som länge använts av fiskare på Bermudasöarna kom till Sverige år 1913. Utvecklingen mot den rena bermudasriggen skedde här via



Råsegel och sprisegel av vadmal eller linne (1860—1880).

en variant av denna med krokig mast, som kallades marconirigg. Den lanse-rades på skärgårdskryssaren »GÖTA» år 1914.

Sedan 1950-talet då plastsegelbåtarna och de syntetiska seglen kom har en sådan utveckling skett att nu 20 år senare nästan alla båtar och segel görs av plast. Klassvis görs de i samma form, båtar i en och segel i en annan.



Ett segel som för bara ett par decennier sedan ansågs nästan som ett heligt föremål (jag har själv fått en skarp tillsägelse av en äldre man för att jag trampade på mitt eget segel) förutsätts idag i vissa fall inte hålla en säsong, men helst en kappsegling. På den gamla vikingatiden till Vinland tändes vår tids viking, ensamsegelaren, eld på sina segel i stället för att bärga dem. Detta är sant och man önskar ibland att Björn Järnsida, Harald Hårdråde och Styrbjörn skulle komma åter och få vissa skepp avröjda, som det hette.

Annat går ju faktiskt igen, enskild man bygger numera sitt eget långskepp, och syr även sina segel själv. Det snabba skrovet görs av plast, en smart sammanfogning av kolväten som ju är riktigt gamla träd, fast i flytande form.

Med Götajolle på Göta kanal

Tidigt på året hade vi funderat på kanalfärd i England som vi läst om i en båttidning. Det skulle dock ta rätt lång tid och eftersom en del av semesteren var avsatt till stugvistelse på Kinnekulle förkastades planerna. I stället bestämde vi oss för att ta vår egen båt från Stockholm till Hällekis vid Väneren. Problemet att få hem båten löstes med att två vänner lovade att segla hem den till Stockholm på sin semester och ta vår bil med ner till Hällekis. Vår båt Götajollen Pierina, en centerbordsbåt 6,5 x 2 m, utrustades med ny tystgående utombordare och lanternor påhängbara vid behov. Gummijolle införskaffades att fungera som livbåt över öppna vatten. På kanalen där den mest skulle vara i vägen kunde luften släppas ur och jollen stuvas ombord.



När all utrustning stuvats in seglade jag ut båten från Gröndal till Norsborg, där Kerstin, 2 år, och Ingrid min fru, steg ombord.

Så var vi då på väg. Äntligen. En härlig känsla att vara ute på böljan efter allt jobb med att få med alla grejor och med en hel månads semester framför oss.

Efter ett par timmars motorgång slussade vi i Södertälje. Tyvärr var vinden skral så vi gick med motor till Skansholmen som nåddes vid middagstid. Dagens vider hade varit klart och varmt och skulle enligt rapporten hålla i sig.

Nästa dag gav strålände sol men vindstilla varför vi gick för motor och styrde med 6 knop mot Oxelösund. Ungefär 2 timmar från Oxelösund lossnade nedre roderfästet. Något ned-

stämnda styrde vi med hjälp av utombordaren vidare mot Oxelösund.

Roderfästet fixades dagen därpå av en hygglig smed på en smidesverkstad i hamnen och vid segelsällskapet drogs aktern upp på lånad jollevagn och fästet skruvades fast med ordentliga skruvar. Humöret var nu åter på topp och en härlig slör i 5 m/s mot Arkö blev det inte sämre av. I det stadiga vädret vågade vi gå rakt på Arkö vilket är 11 sjömil öppet vatten.

Efter övernattnin vid Risö och läns in i Slätbaken nådde vi Mem vid Göta Kanals mynning. Slussportarna stod öppna så vi fick brått att få ned seglen och stuva in jollen för att hinna in som sista båt. Väl inne i slussbassängen såg vi att alla andra båtar hade långa linor upp till bassängkanten där en del av besättningen stod och höll i dem. Vi

Foto Bo Söndén.



backade sålunda ut ur slusen och fick snällt vänta tills nästa slussning. Folk från andra båtar som skulle slussa uppåt strömmade till för att tala om hur man skulle göra för att inte slås i spillror mot bassängens sidor när vattnet enligt beskrivningarna med våldsamt kraft forsade in i slussen.

Allt eftersom fartigheterna radades upp började det gå upp för oss vad vi givit oss in på. Våra linor ansågs för kläna liksom knapen i fören, jag skulle inte orka hålla emot då vi saknade skotvinsch o. s. v.

Då slussningen började försökte vi att hålla oss lugna och titta på hur de andra gjorde. En eller två ur besättningens sattes iland strax framför slussen med för- och aktertamp. Aktertampen fästes i en ögla på bassängkanten så att den gick nästan lodrätt ned till båten. Förtampen fästes i en ögla några meter framför båten. När sedan bassängen fylldes med vatten vinschades förtampen hem och höll sålunda den väl avfendrade båten mot slussens sidor. Vår lilla dotter Kerstin gillade inte att Ingrid stigit iland och syntes högt däruppe utan skrek i högan sky. Det avlöpte dock utan missöden och Kerstin lugnade sig snart när Ingrid kommit ombord. Nästa sluss låg i Söderköping. Kanalen slingrade sig fram i en allé av friskt gröna träd genom ett lantligt landskap, med kor lugnt betade invid kanalen.

Slussningen i Söderköping gick bra. Här betalades också kanalavgiften för sträckan Mem—Sjötorp, d. v. s. hela Göta Kanal till Väneren. 300:— för båtar mellan 6—9 m.

Söderköping är en söt liten stad med kullerstengator och små låga hus. Här passade vi på att fylla vårt livsmedels-



förråd och köpte matgodis till Kerstin att utdelas vid slussning. Detta visade sig fungera bra kommande dagar och döptes till slussgodis av Kerstin.

Bortsett från ett par timmars väntan mellan Söderköping och Norsholm gick slussning och broöppningar som smort. Har man bara ordentliga fendrar, ju tjockare dess bättre, så kan man ta det lugnt och låta dom göra jobbet. Hamnar efter kanalsträckningen var välordnade och avgifter för natthamn ingår i kanalavgiften. Dusch, toaletter, färskvatten och klädtvättmöjligheter fanns ofta liksom livsmedel, telefon och kiosk. Drivmedel fanns men relativt sparsamt.

Efter en skön segling över Roxen nådde vi slussarna vid Berg, som lyfte oss högt upp över Roxens yta och gav oss en härlig utsikt över sjön samt alla båtar i slusstrapporna nedanför.

Vättern korsade vi på torsdagen så snabbt vi förmådde då vi blivit varnade för denna nyckfulla sjö där det på några minuter kan blåsa upp. Fram emot middagstid gick vi in i Botten-sjön. Solen skymdes bakom de höga

barrskogsbevuxna stränderna och man befann sig i en üdslig men storslagen natur.

Forsviksslussen mellan Bottensjön och sjön Viken klarades strax innan stängningsdags kl. 20. Vi fick lugn natthamn tillsammans med några andra båtar, däribland två stora tyskregistrerade havskryssare. Tyskar och holländare syns ofta efter kanalen, för det mesta i jättestora segelbåtar.

Fredagen var vår första regniga dag och iförda regnställ gick vi genom de trånga kanalerna med nästan svart vatten ut i Viken mot en plats som he-



ter Näs där vi hade avtalat med några släktingar att träffas. Vi visste inte då att just den viken också var familjen

Barthelsons badvik. Vi blev därför glatt överraskade allesammans när årsboksredaktören Arne Barthelson med fru och son kom ned för att ta sig ett middagsbad.

Vi slog läger på en liten ö som Arne visades oss och framemot kvällen kom Arne, Gudrun och Ola ut med sin lilla jolle. De hade kaffe och bullar med, vilket smakade utmärkt efter en veckas nescaffedrickande. Senare på kvällen halstrade vi vätterlöa som vi fått av Barthelsons. Den smakade utsökt vilket Kerstin och hennes jämgamla kusin Anna verkligen förstod att uppskatta. Efter en trevlig kvälls samvaro som vi här vill passa på att tacka för smattrade våra vänner iväg till sitt lantställe vid den underbart vackra sjön Viken.

Västgotadelen av Göta Kanal är den äldsta delen av kanalen och den var på sina ställen också mycket smal vilket gör att man kommer ännu närmare naturen. Bergskanalen väster om Tåtorp var en sådan trång och vacker kanalsträcka. Slussningen nedför gick ännu lättare än uppför och efter två dagar var vi framme vid målet.

Vi hade sålunda klarat 220 nm på 8 dagar. Antalet slussar vi passerade upp till Väneren var 57 stycken. Håjstorp som har den högst belägna slussen ligger drygt 90 m över havet.

Resan skulle vi gärna göra om och vi rekommenderar den till alla som vill prova något nytt. Förslagsvis endast i ena riktningen eftersom det annars nog blir trädigt att gå samma väg tillbaka. En liten bok med allt om Göta Kanal kan fås gratis från Göta Kanalbolag, 591 01 Motala, Tel. 0141/101 45.

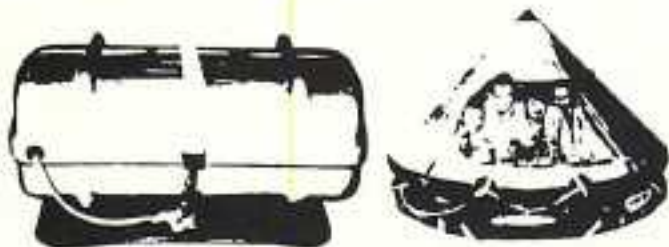
Lycka till!

Bo Sondén



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

EKENS

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

Marinor med mera i stora Världen



I oktober 1975 var min fru Ingrid och jag på semester i Amerika. Eftersom vi hade förmånen att få se landet från kust till kust passade vi givetvis på att besöka de marinor och sjösystem vi kom till. På ostkusten besökte vi:

Newark i Connecticut, Kusten är något liknande vår skärgård med öar, som dock mestadels är privatägda. Det finns inte alls samma landningsmöjligheter, som vi har. Med snabbgående motorbåt kan man på ung. 20 minuter åka till Long Island vid New York. Båtarna i marinan ligger tätt förankrade och är minst ett par nummer större än vad vi är vana vid. Mestadels stora flervånings motorbåtar med väl

tilltagna groggverandar. I anslutning till de marinor vi besökte fanns alltid en eller ett par affärer med utrustningsartiklar för båtar och även restauranger. En del mycket flotta och samtliga inredda med marina tillbehör.

Washington D.C. vid Potomac-floden. Den marina vi besökte låg i anslutning till stans bästa fiskrestaurang. Av båtarnas storlek och utrustning att döma hörde denna marina till de mera fashionabla. På väg till mellinvästern för att bese bl. a. Grand Canyon och Las Vegas passerade vi en av de mera märkliga, konstgjorda marinor, som ligger mitt i staten Arizona. Vid ut-

Foto Owe Nyström (Färgdia).



AMERIKA

VÄSTKUSTEN

Californien & Arizona

Med SAS-flyg till Seattle från Arlanda. Anslutande buss från Smeds-
vall, Huddösvall, Söderhamn och Gästrik. Anslutande flyg från Malmö,
Göteborg och Örnäsöddavik.

Bussrundtur San Francisco—Fresno—Los Angeles—Las Vegas—
Grand Canyon—Phoenix. Inkvartering på första klass hotell. Halv-
penion, dvs amerikansk frukost och middag varje dag. Svensk rese-
ledare med på hela resan. Avresa 29/4, 30/4, 30/6, 11/7. Pris 6300:-.

Det är ett tillfälle att få besöka de berömda nationalparkerna i Cali-
fornien och Arizona. Möjlighet finns att kombinera denna rundtur
med besök hos släkt och vänner.

resor och transporter

Fallenius Resebyrå



Arlanda Tel. 0760-463 40

Resebyrå Tel. 08-23 53 30



byggnad av elkraft från Coloradoflo- den har man konstruerat Glen Canyon Dam och tillsammans med Lake Powell har det uppstått ett rekreati- onsområde för båturer, bad och fiske mitt bland Arizonas klippor. Det var mycket välbesökt och välordnat. Båt- entusiaster, som bodde i Tucson, ca 40 mil därifrån tog båten på trailer för att göra en båtutur under weekenden.

På västsidan lockar Californiens milda klimat.

San Francisco ligger underbart vackert vid Stilla Havet. Båthamnen med de berömda restaurangerna vid Fisher- man's Wharf är livligt besökt. Där kan man också hyra större båtar med kap- ten och fiskeredskap för att gå ut och fånga tonfisk och stora laxar.

Som sista plats på vår resa efter väst- kusten besökte vi Seattle i staten Wash- ington. Seattle ligger mellan ett sund

från Stilla Havet och Lake Washing- ton, som är en insjö med sötvatten. Där brukar man ofta ha kappsegling- ar. För att komma ut till Stilla Havs- kusten måste man passera ett omfat- tande slussningssystem. Båttintresset är livligt, det finns många klubbar och medlemmarna är ofta av skandina- viskt ursprung. Vi fick en vimpel från Corinthian Yatch Club att ta med som hälsning till båtvaner på andra sidan Atlanten, och jag hoppas vimpeln kommer att pryda sin plats i GSS klubbhus.

Slutomdömet är, att de tekniska ar- rangemangen och utformningen av tillbehör och bekvämlighet är i all- mänhet förstklassiga, men inget går ändå upp mot den vackra skärgård, som vi har förmånen att få vistas i här i Stockholm.

Owe Nyström



**ENSKEDE
GLASMÄSTERI**

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

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

Notiser

1988

... på tiggerbål.
Värmerekord!
Måndagen var den varmaste septemberdagen i Stockholm.

Konsum
har vind
i seglen

Vad händer med Långholmen?

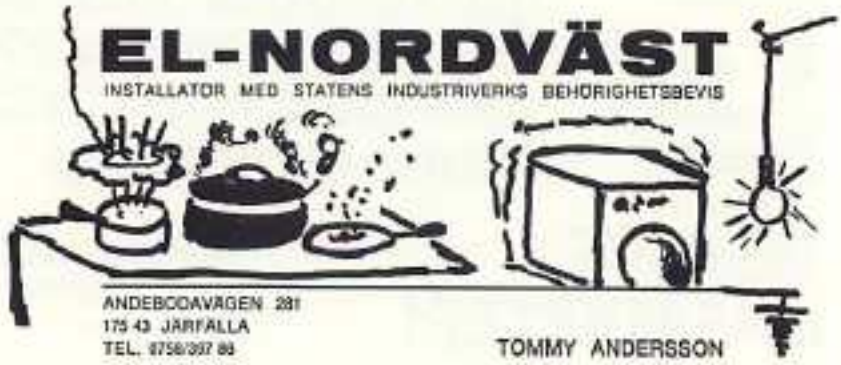
Om alla planer går i lås så träffas vi någon gång i vår och rustar huset på bilden till en mysig klubblokal för Götas ungdomar. Men redan nu kan du gå och titta på huset utifrån där det ligger på Långholmen mellan fängelse-muren och våra båtar. Läs mer om huset och Långholmen i Lokaliserings-kommitténs rapport! Men som sagt, kommunen har ännu inte givit klarsignal ...

Lena F.



EL-NORDVÄST

INSTALLATOR MED STATENS INDUSTRIVERKS BEHÖRIGHETSBEVIS



ANDEBOOVÄGEN 281
175 43 JÄRFALLA
TEL. 8758/397 88

TOMMY ANDERSSON



Festkommittén ordnade inte bara tjo-
flöjt under vintern. En s. k. temakväll
ute på Djurgården hos Kanonsegel-
makaren Peter Cederschiöld och hans
högra hand Karl-Ake Wasteson från

Göta gav oss svar på tal om segel och
dess utveckling. 35 aktiva medlemmar
kröp ur skorna den kvällen hos Peder
på Galärvarvet.

KANONSEGEL!



Peder Cederschiöld



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



Master och Bommar
• gran eller spruce •

Thörns' Båtbyggeri-0650-143 00 Hudiksvall



Foto Arne Barthelson.



Man måste kunna lita på skotet!

Gör som många många seglare använd
AQUA-SKOTET, nu med den internationella
färgkoden, då har Ni ett skot som
håller för alla påfrestningar.

Båttillbehör - Sport - Fritid

STAREX AB

Fleminggatan 17, telefon 53 53 45 • Birger Jarlsgatan 9, telefon 10 11 49

RICKARD SARBY, EN MAN ATT MINNAS

* 19/9 1912 † 10/2 1977

Det finns några klara förgrundsgestalter inom svensk segling, och en av dem är Rickard Sarby.

Han var inte enbart en skicklig seglare i praktiken, utan han hade också fördjupande teoretiska kunskaper, som i allt för liten omfattning är publicerade. Dessutom var han en skicklig småbåtskonstruktör och som sådan kanske mest känd för Finnjollen.

Jag tycker att det finns många likheter mellan Sven Thorell och Rickard Sarby, t. ex. ett stort föreningsintresse, förmåga att entusiasmera, seglings-skicklighet och konstruktionsframgångar. Därutöver var båda knutna till Uppsala Kanot Föreningen, (UKF). Sven Thorell var ju grundare av UKF och medlem även i GSS. Tyvärr var inte Rickard Sarby aktiv medlem i GSS, men han har betytt mycket genom den stora kanotsegelargemenskapen vi har haft med UKF.

Jag tänker inte fortsätta att räkna upp de officiella meriterna, de finns att läsa på andra ställen, utan jag vill här notera några minnen.

Jag kom in i UKF 1948 och började segla en »Happy-låda», C 108. Happy var Rickards namn på C 85 den första planande C-kanoten. Den hade ett bredare akterskepp och påminde något om 1936 års O-jolle. Det byggdes ett flertal »Happy-lådor» och våra vänner Tore Lundvall, Hasse Lindvall och Olle Palmqvist har haft betydande seglingsframgångar med denna konstruktion.

Av Rickard fick man lära sig att bygga och konstruera båtar. Skyddsrummet i Uppsala järnvägspark var en verklig

ungdomsgård med hög aktivitet. Jag minns när de »stora grabbarna» byggde E-kanoter av konstruktionen Rafs. Det var en förstorad Happy som fick lika stora framgångar i E-klassen som Happy i C-klassen. Rickard införde abacci som byggnadsmaterial, ett lätt och starkt träslag. Av abacci fanér började han »baka» båtar på form. Denna metod hade aldrig tidigare använts av amatörer. Första bakverket var C 145 »Blomman» en kort C-kanot, därefter bakades E-kanoten E-90-Shock. Den var droppen som fick missnöjet att svämma över på en Kanotsegeldag i Stockholm. Det blev då bestämt om en minimilängd i E-klassen. Det resulterade endast i att Rickard konstruerade »Clipper». En Shock med klipperstäv. Just detta är betecknande för Rickard. Han ville aldrig acceptera dumma bestämmelser och han fann alltid en väg runt.

Hans arbete med Finnjollen är på andra håll väldokumenterat, men när jag byggde min Finnjolle fick en bestämd känsla av att det var en kapad Shock. Det skulle vara intressant att någon gång jämföra ritningarna, och därmed fastställa Finnjollens släktskap med segelkanoten.

Rickard var en man som älskade enkla finurligheter. Snabbskotaren var han först med och Rickard gjorde grundkonstruktionen till den nedfällbara självlänsen. Rörliga, ostagade master med genomstucken bom lanserade han liksom metoden att »skota» buken ur segel genom höjliga rundhult. Mycket annat har han också experimenterat

med, t. ex. papperssegel, trekantiga
mäter m. m.

Förutom små-båtseglare så var Ric-
kard en framstående skridskoseglare
och fotograf. Vi minns ju hans kåserier
efter olympiaderna bl. a.


Rickard Sarby var en vän som man all-
tid kunde fråga. Ofta fick man ett un-
derfundigt svar med hans speciella,
smått ironiska humor. Nu är vi många
som saknar honom och hans minne är
ljusst i GSS såväl som i andra sällskap
med småbåtsegling, personligen har
jag svårt att vänja mig vid tanken på
att Rickard är borta för alltid.

Sven Ejdestam

Foto: Rolf Hamilton



Gunnar (Guben) Andersson
Berna Caesar
Kurt Sandberg
Margareta Wäneland



Offerviljan var god. Totalt inflöt 5,17 kg mynt och sedlar, vilket visade sig vara inte mindre än kr 1.033: 05 uppdelat enligt följande:

22 st 10:or	220:—
29 st 5:or	145:—
4 st 5-kronor	20:—
549 st 1-kronor	549:—
107 st 50-öringar	53:50
116 st 25-öringar	29:—
132 st 10-öringar	13:20
67 st 5-öringar	3:35

Kronor 1.033: 05

Slurk och Tack!