



 **GÖTA SEGEL SÄLLSKAP ÅR 1978**


ORGAN FÖR DET AKTIVA SÄLLSKAPET

GSS stiftades
10.8.1895

Kappsegling
Seglarläger
Ungdomsarbete
Utfärdssegling
Sammankomster

Box 9022
102 71 Sthlm 9



GÖTA  SEGEL SÄLLSKAP



Årsbok 1978

Göta Segel Sällskap

Stiftades den 10 aug. 1895

INSIDORNA

Sid.

- 3 Göta SS inför 1978
- 4 Verksamhetsberättelse
- 5 Rapport från lokaliseringskommittén
- 10 Styrelse
- 12 Kostnader
- 14 Avgiftsbestämmelser
- 16 Årsfesten och höstmötet
- 19 En jungfrufärd för ro skull
- 22 Detta och mycket annat skall hända 1978
- 23 Att segla med barnbarn
- 31 Ungdomssektionens verksamhetsberättelse
- 32 Miniorer
- 34 Seglarlägren på Jungfruholmarna
- 36 Götaveteranerna firar 25-årsjubileum
- 37 Seglingens Ögonblick
- 41 Kräftköret
- 46 Bidraget till Neptun
- 48 Americas Cup från insidan
- 54 Årsboken fyller 60 år
- 55 Historik ur årsboken från 1918
- 60 Korv- och paketköret
- 62 Människor
- 64 Båtregister
- 69 Medlemsregister

VÅRA ANNONSÖRER OCH MEDARBETARE:

På följande sidor redovisas kända etablerade firmor med mångårig erfarenhet i allt som rör båtägaren. Det är vår förhoppning att annonsförteckningen skall vara till hjälp och vägledning.

Inom varje firma står alltid fackmannen till Eder tjänst.

Sid.

- 13 Enskede Glasmästeri
- 18 Ekens Bil och Dykarservice
- 25 Kanonsegel
- 27 Bergsunds Färghandel
- 40 Arvid Anderssons Järnaffär
- 47 Boding Segel
- 49 Truckservice
- 53 Bennis Industri & Skeppsmaterial
- 59 Örtengrens Segel

*Foto: Arne Barthelsson, Lasse Grusell,
Klas Jonsäter m. fl.*

Teckningar: Klas Jonsäter.

© Omslaget: Arne Barthelsson.

© Eftertryck förbehålles författaren

Redaktionen

Klas Jonsäter och Arne Barthelsson



Göta S.S. inför 1978

Våren 1978 kom som vanligt sent, när detta skrivs har plusgrader och april månad gjort sitt intåg. Anslag i hamnarna manar till aktiv båtutrustning. Allt för att möjliggöra segling i 1:a majhelgen. Båten tar sin tid, den egna lilla täppan sin. Dessutom hänger Långholmsutredningen och lokaliseringsfrågorna över oss alla. Det är svårt att hinna med allt.

För att börja med Långholmsutredningen så framstår den som en alltför stor bit för »fattiga Stockholms stads». I en tid med stigande kommunalskatt (taket är redan nått) så är det för oss GSS-are svårt att förstå hur alla de planer som skisseras skall kunna genomföras. GSS arbetar sedan en tid tillbaka med ett delförslag som skulle passa oss bättre än de nu framlagda förslagen, dessutom utan kostnad för kommunen.

Betr. Gröndal så har man ännu ej börjat röra i grytan, men det kommer väl. I avvaktan på detta så rustar vi upp taket på uppläggningskjulet.

Våra holmar skall äntligen få nya toaletter samt renoverad bastu. GSS befinner sig också i slutförhandlingar om ett klubbhus på Reimersholme och styrelsen hoppas få kalla till inredningsarbeten under hösten, allt för att få vår efterlängta klubblokal och verkstad.

Det var ett digert program som röstades igenom på årsmötet så alla hinder kommer att behövas för att genomföra årsmötesbesluten. I avvaktan på verkställighet så rusta *DIN* båt, segla av *DIG* det värsta, så ses vi på eftersommaren. Tills dess
God vind!

Sverker

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 1977

Göta Segel Sällskaps styrelse får härmed avlämna följande verksamhetsberättelse för år 1977.

Styrelsen har bestått av följande personer: ordförande Sverker Bergman, vice ordförande Per Lantz, sekreterare Inger Hallberg, kassör Stefan Lundgren, ungdomsledare Rolf Roos och suppleant Sven Erik Friberg.

Sällskapet hade vid årets slut totalt 504 medlemmar varav 98 damer. Ungdomssektionen ingår med 75 medlemmar, 48 pojkar och 27 flickor.

Antalet båtar, registrerade i Sällskapet, var vid årets slut 241, fördelade på 187 segelbåtar, 3 segelkanoter, 20 övriga centerbordsbåtar och 31 motorbåtar.

Hamnarna och varven har varit fullbelagda med 34 hamnplatser och 53 varvsplatser på Gröndal och 125 hamnplatser och 87 varvsplatser på Långholmen. Under året har 2 allmänna möten och 11 styrelsemöten hållits. Årsmötet hölls den 4 februari i Hägerstens Medborgarhus.

Årsfesten var den 26 februari på Villa Ludvigsberg och deltagarna uppmanades att komma utklädda till sjörövare. Det kom inte så många sjörövare, men vi var ca 70 st som åt, dansade och hade trevligt.

Kappseglingsskommittén har under våren haft träningsseglingar på tisdagkvällarna.

1977 gick Göta Segel Sällskap ur Mälarregattan, detta beslöts efter omröstning på årsmötet.

Årets »Kräftkör» seglades den 13—14 augusti och nästan 100 båtar startade.

Korv- och Paketköret seglades den 24

—25 september i fint väder.

Sällskapet har haft representanter på Mälarens Seglarförbunds och Stockholms Seglarförbunds årsmöten.

Bertil Wibom (även kallad Huvudstabil) har till GSS testamenterat en summa pengar. För dessa tänker vi anskaffa något till Jungfruholmarna, vilket han enligt uppgift uppskattade. Sällskapet har också mottagit en gammal prissamling, efter en avliden medlem, Manne Andersson. Dessa priser kommer Sällskapet att sätta upp på nytt i framtida seglingssammanhang. Långholmshamnen har under året, av Stockholms Kommun, fått nya utgångsbryggor till pontonerna.

På Jungfruholmarna har diverse underhåll utförts och en ny flytbrygga för flipperjollarna har inköpts. En ny boj till Jungfruholmsviken har också anskaffats och bojstenarna till alla bojarna på Jungfruholmarna har fått sig en översyn och där det behövs har Jungfruholmskommittén gjutit nya. Lokaliseringskommittén har varit aktiv under året och kommer att lämna en särskild årsberättelse över sitt verksamhetsår.

Våra två flipperläger hölls veckor efter midsommar. Båda var fulltecknade men tyvärr var vädret dåligt. Men det var ju inte bara lägren som råkade ut för detta. Vi vet ju alla hur sommaren var, regnig och kall.

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

Stockholm den 2 februari 1978.

*Sverker Bergman Stefan Lundgren
Per Lantz Rolf Roos
Inger Hallberg Sven Erik Friberg*



RAPPORT FRÅN LOKALISERINGSKOMMITTEN

Götas lokaliseringsgrupp har nu fungerat i ytterligare ett år. Vi har liksom förra året haft kontakt med olika myndigheter och förvaltningar. Vi har också i Saltsjö-Mälarens Motorbåt Förbunds regi samarbetat med övriga Långholms-klubbar vad öns framtid beträffar. Detta samarbete har bland annat lett till ett stormöte med representanter för kommunens tjänstemän, de politiska partierna etc. Kommittén har också i Dagens Nyheter den 18 april 1977 uttalat sig om Götas framtida problem med båtuppläggnings-

platser. Vi kan nu rapportera följande om våra anläggnings framtid.

Gröndal

Här har ingenting hänt under året. Den nya stadsplanen kring Vinterviken har ännu inte blivit fastställd. Den mark som Gröndals-varvet ligger på ingår visserligen inte i planförslaget, men vi har ändå ansett det vara befogat att yttra oss över det. För anläggningen i Gröndal gäller m. a. o. den gamla planen fortfarande, vilket in-

nebör att anläggningen ligger på parkmark och att vi inte kan räkna med att få ligga kvar där.

Långholmen

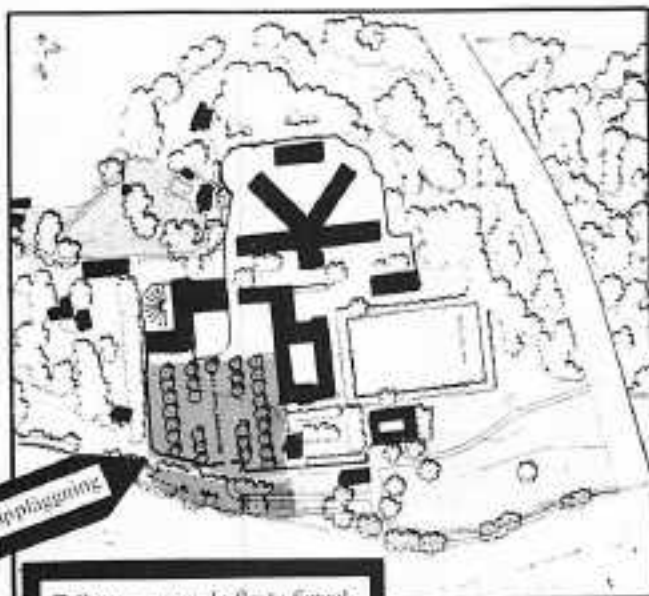
Här händer det desto mer. I början av februari i år presenterade Stockholms stadsbyggnadskontor fyra olika förslag till hur Långholmen skall kunna användas i framtiden. Förslagen finns utställda på Tekniska Nämndhuset, Fleminggatan 4, där man kan gå och titta på dem. GSS kommer att få förslagen på s. k. remiss, vilket betyder att stadsbyggnadskontoret skickar förslagen till oss och vi skriver tillbaka och talar om vad vi tycker.

Grundtanken är att större delen av ön skall användas som fritids- och rekreationsområde. Det skall t. ex. bli motionsspår, tennisbana och minigolfbana på ön. Men det är många frågetecken kring hur man skall förverkliga allt detta. Ett av dessa frågetecken är hur fängelsebyggnaderna skall användas om de överhuvudtaget skall behållas. När kommunen år 1948 köpte Långholmen av staten för 3,1 miljoner kronor var det meningen att hela fängelset skulle bort. Men nu har Riksantikvarieämbetet gjort en kulturhistorisk bedömning av de olika byggnaderna; kronohäktet, spianhuset etc. och funnit att hela anläggningen bör behållas som ett sorts »fängelseminne». Möjligheterna för oss att få hyra någon del av de bevarade fängelsebyggnaderna kan vi inte bedöma i det här läget. Om det skulle vara på det sättet så vet vi bara att det kommer att dröja några år innan vi får någon lokal i det då f. d. fängelset.

Den fråga som är mest angelägen för

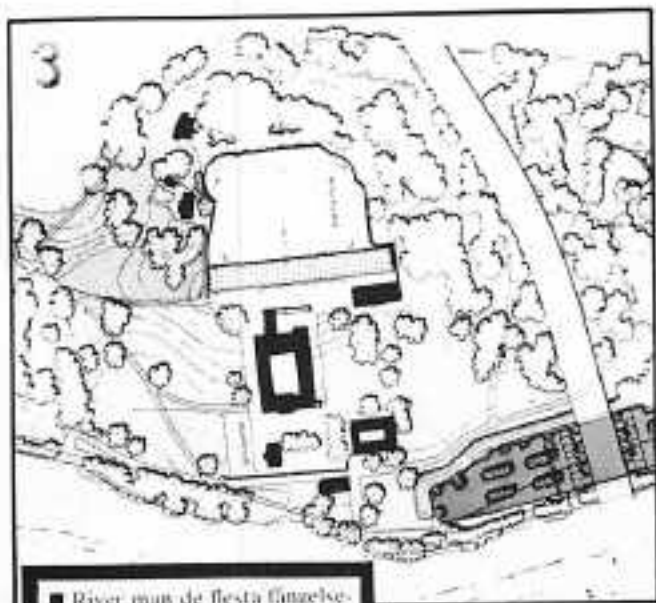
oss är ju hur många hamn- och båtuppläggningsplatser det skall bli i framtiden på Långholmen. På de fyra olika förslagen som stadsbyggnadskontoret visar har man — trots Riksantikvarieämbetets rekommendationer — rivit varierande mycket av fängelset. Detta skulle i två av alternativen innebära båtuppläggning bakom flingskemuren och på den strandremsa där Långholmen och Reimers båtklubbar nu ligger. I de två andra alternativen lägger man upp båtar under Västerbron. I inget av dessa alternativ får vi alltså ligga kvar där vi ligger nu. Men vi kommer givetvis i vårt remissvar försöka att få vara kvar på vår nuvarande plats. Hamnplatserna kommer i alla fyra alternativen att räcka till; båtar i sjön är det ingen som har något emot att se på.

Samtliga fyra förslag innebär en klar förbättring mot vad stadsbyggnadskontoret och parkförvaltningen presenterade för os på det tidigare nämnda stormötet den 15 juni 1977. På de skisser som presenterades då fanns det inte många båtuppläggningsplatser kvar. Men det fanns desto mer ängar och grönytor av andra slag. De fem Långholmsklubbarna protesterade häftigt mot detta och undrade varför deras behov inte var tillgodosedda. Detta fick parkförvaltningen och stadsbyggnadskontoret att tänka om. Nu finns det på två av alternativen ca 6.000 m² uppläggningsplatser inritade och på de två andra alternativen finns det ca 9.500 m² uppläggningsplatser. År 1977 fanns det båtar upplagda på Långholmen på ca 13.500 m². Så om det kan bli uppläggning både vid muren och under Västerbron så ser det m. a. o. ganska hoppfullt ut för oss.



Allt bitaupplagning

■ Beyrar: mán de flesta fangelsbyggnaderna, kan umradet kring fangelsset användas så här:



■ Ríver: mán de flesta fangelsbyggnaderna, kan umradet kring fangelsset användas så här:

Reimersholme

Den verkliga nyheten för GSS är den gamla transformatorstationen inne på Vin & Spritcentralens gamla domäner. Här skall nästan allt rivas för att lämna plats för bostäder som HSB skall bygga. I september i år räknar man med att allt som skall rivas är borta. Transformatorhuset skall egentligen rivas, men enligt den nya planen för Reimersholme så ligger det på parkmark, vilket för vår del innebär att huset övergått i parkförvaltningens regi. Våra sedan junimötet »goda» kontakter med denna förvaltning har gjort att GSS tillsammans med övriga Långholms-klubbar blivit erbjudna att hyra huset för en symbolisk summa mot att vi själva stod för upprustningen av det. De andra klubbarna har nu baccat ur och vi står kvar som enda intressenter.

Huset är Vin & Spritcentralens äldsta.

Det är byggt ca 1850 och är i ganska gott skick. Hur man kan använda de två våningsplanen framgår av ritningarna på nästa sida. Nu står det transformatorer i de båda stora utrymmena, men de skall röjas ut. I anslutning till klubbhuset har vi också blivit erbjudna pontoner mot Liljeholmsviken.

När vi kan flytta in i huset är fortfarande oklart. Men vi har börjat förhandla med HSB om hur vi skall klara de tekniska lösningarna med el, vatten och avlopp.

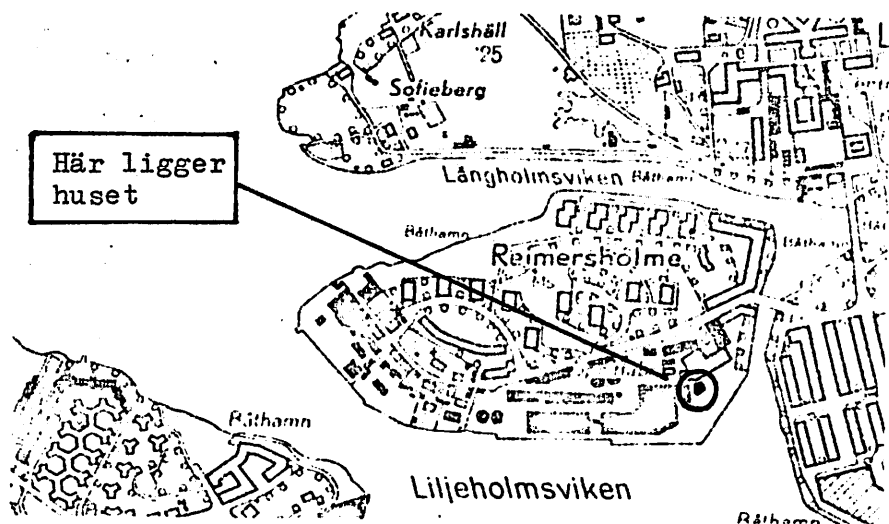
Sammanfattningsvis kan vi konstatera att tåget inte kört ifrån oss utan att vi blev på vid stationen. Och dom som kör det här tåget skall ha klart för sig att vi sitter med hela tiden.

För Lokaliseringskommittén

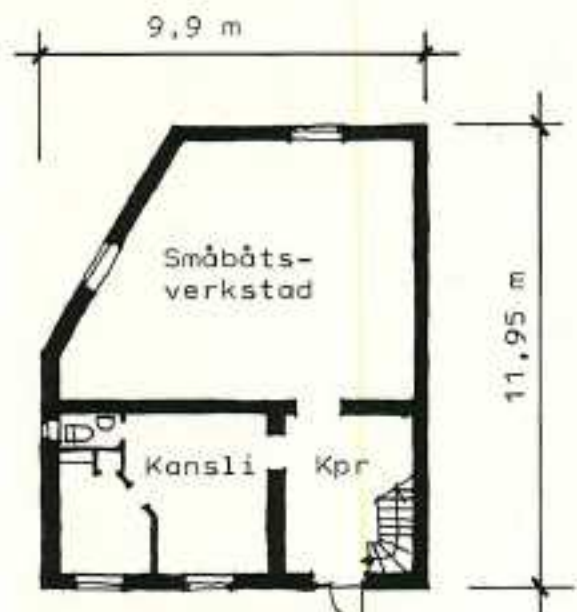
Lena Falkman

Jerry Ramnitz

Svante Sjöberg



ÖVRE PLAN



BOTTENPLAN



Ev. kan väggarna
slås ut och hela
övre planet göras
till klubbrum
(segelsömnad?)

GSS NYA KLUBBHUS PÅ REIMERSHOLME?

Skala 1:200 Inv. yta 90 m²/plan

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: Lasse Thorbjörnsson, Gransättragränd 23, 127 36 Skärholmen.
Tel. 0753/550 68.

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

Hannchef Långholmen:

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

Tillsyningsman för Jungfruholmarna:

Hilding Blom, Folkskolegatan 6, 3 tr., 117 35 Stockholm.
Tel. 68 26 12.

Jungfruholmskommitté:

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

Wilhelm Sandberg, Gösta Berndtson, Cary Florén, Tommy Forsman, Ove Oskars-
son, Åke Nyström, Claes Göran Gustavsson.

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, Bengt Svensson.

Festkommitté:

Tommy Granqvist, klubbmästare, Slalomvägen 6, 126 62 Hägersten. Tel. 97 65 45.
Staffan Isacson, Jan Persson, Sten Thorold, Staffan Eklund, Mårten Tynnsjö.

Valberedningskommitté:

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

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

Varvskommitté Långholmen:

Arne Hallberg, varvschef, Våruddsringen 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:

Lasse Thorbjörnsson, Gransätragränd 23, 127 36 Skärholmen.
Tel. 88 97 78.

Solveig Roos, Tommy Söderlund, Mikael Ekman.

Uppvaktningsgrupp:

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

Årsboksredaktion:

Sammankallande: Klas Jonsäter, Nordenskiöldsgatan 80, 115 21 Stockholm.
Tel. 62 77 14.

Ove Nilsson, Erling Matz, Kirsti Ytterman.

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, Båtsmansklevet 13, 126 57 Hägersten. Tel. 88 46 08.

Radioombud:

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

Kostnader

INGÅENDE BALANSKONTO 1977-01-01

<i>Tillgångar</i>		<i>Skulder</i>	
Kassa	2.228: 79	Kapital	14.117: 40
Postgiro	5.177: 46	Investeringsfond	22.000: —
Sparkonto	12.099: 30	Dansbanefond	1.825: —
Kapitalkonto	17.232: 85		
Å conto	1.200: —		
Inventarier	4: —		
	<hr/>		<hr/>
Kronor	37.942: 40	Kronor	37.942: 40

VINST- OCH FÖRLUSTRÄKNING 1977-12-31

<i>Utgifter</i>		<i>Inkomster</i>	
Omkostnader:		Årsavgifter	18.873: —
Jungfruholmarna	6.650: 65	Båtavgifter	70.331: —
Hamn, Långholmen	8.146: 85	Straffavgifter	429: —
Hamn, Gröndal	6.142: 25	Arbetsplikt	1.700: —
Varv, Långholmen	8.860: 65	Skåp	2.260: —
Varv, Gröndal	6.914: 85	Inregistreringsavgifter	650: —
Porto	2.492: 80	Gåvor och anslag	11.586: 40
Övriga kostnader	216: 35	Räntor	2.038: 20
Arkivomkostnader	6.730: 85	Målarregatta	154: —
Kappsegling	2.278: 65	Standertar	2.982: 80
GSS-Nytt + Årsbok	13.005: 65	Lägrät	5.378: 20
Skatt	2.273: —		
Sammanträden	1.325: 95		
Fester	6.497: 30		
Elavgifter:			
Långholmen	1.968: 95		
Gröndal	2.725: 80		
Jungfruholmarna	765: 20		
Kansli	163: 85		
Teleavgifter:			
Långholmen	524: 80		
Gröndal	327: —		
Jungfruholmarna	127: —		
Försäkringar	5.615: —		
Uppvaktningar	507: 50		
Avgifter till förbund	2.796: —		
Ungdomssektion	518: 60		
Jollarna	4.891: 35		
	<hr/>		<hr/>
Kronor	92.466: 85		
Överskott:			
Investeringsfond	13.000: —		
Kapital	10.915: 75		
	<hr/>		<hr/>
Kronor	116.382: 60	Kronor	116.382: 60

UTGÅENDE BALANSKONTO 1977-12-31

Tillgångar

Kassa	56: 49
Postgiro	11.395: 91
Sparkonto	30.704: 20
Kapitalkonto	18.697: 55
A conto	1.000: —
Inventarier	4: —

Kronor 61.858: 15

Skulder

Kapital	25.033: 15
Investeringsfond	35.000: —
Dansbanefond	1.825: —

Kronor 61.858: 15



**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

AVGIFTSBESTÄMMELSER 1978

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)	350:—
Kanotbryggan (för kanot eller jolle som ej utnyttjar sällskapets varv)	150:—
Skåp i mån av tillgång	30:—
Bod i mån av tillgång	50:—
Uppdragning av boj enligt ordningsregler för hamn	100:—

Varvsavgifter per kom:

Långholmen	21:—
Gröndal	23:—

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

Grundavgifter för samtliga varv	200:—
---------------------------------------	-------

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*	200:—

* Medlem fr. o. m. 15 år som utnyttjar Sällskapets anläggningar är skyldig att varje år utföra minst 8 timmars arbete för sällskapets räkning. Kallelse sker med postens inbetalningskort. Påtecknat belopp inbetalas endast vid frånvaro. Om en kallelse kommer olägligt, kan efter ansökan hos arbetsledaren nytt datum erhållas för utförande av arbete.

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

Värnplik:

Medlem som utför värnplik 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.

Båtavgift: 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.

ÅRSFESTEN



Årsfesten på Villa Ludvigsberg den 26 februari. Dieter försöker här sälja ett kylskåp till varmblodiga Raili mitt i Sällskapet.



*Fr. v. Olle Nyman, Gunnar Ericsson, Björn Hagerman, Håkan Åkerstedt.
Foto Bo Eriksson.*



Avtackning för »strogen tjänsts» med minnesstandert och hurrarop av vice ordf. Leif Wiegurd, avtackaren Sverker Bergman och Kajsa Eriksson med make Bo och Majvor och Dieter Bergau.

och höstmötet



Sverker Bergman utdelar ett flötpreis åt Erik Thor.

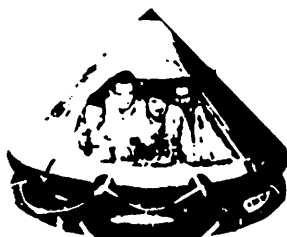
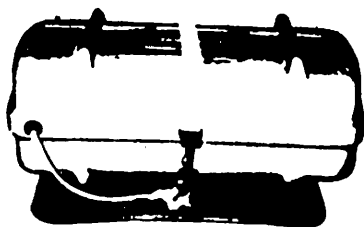


Västindienfararen Arne Nyström t. v. diskuterar bildvisning med Torbjörn Jonsson på höstmötet.



BIL- OCH DYKARSERVICE

NÄR DET GÄLLER LIVFLOTTAR NÖDRAKETER FLYTVÄSTAR



Ekens har mångårig erfarenhet av säkerhetsmaterial. Ekens har egen verkstad för besiktning och omcertificering 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

En jungfrufärd för ro skull

Förr i tiden for man ju i båt under alla årstider, bara det var öppet vatten. Som älgare till en s. k. nygamal roddbåt med hjälpsegel tyckte jag att det skulle vara trevligt att göra en tur i vintrigare väder än vanligt. Mälaren höll på att kasta sina isbojor. Visserligen åktes ännu skridskor på Björkfjärden men närmast staden hade sjöfarten hjälpt till att hålla en nu ganska bred ränna öppen. Långholmskanalen låg med fast is som vanligt men turligt nog höll vårsolen en meterbred ränna öppen från kanotplattan och inåt Spinnhusviken. Där lyckades jag bryta mig ut.

Nästan lugnt var det så segling var inte att tänka på. Under »Kluckarnas bro» rodde jag först och hälsade på vid Gröndalsvarvet. Där var ännu ett par månader till sjöslittning. Det var så skönt väder att jag fick lust att ro längre inåt Mälaren så långt det var öppet vatten. Först måste sovsäck, mat och mera kläder hämtas. Vår hamnkaptan blev old och lågor. »Ta med långfärdsskridskorna och möt grabbarna på Björkö, dom skall dit.» Jag lekte med tanken, men man får inte vara för djärv. Ensam i båt går väl an men inte på vansklig våris.

Ett par timmar senare rodde jag med solen värmande i ryggen förbi Ekensbergs gamla varvsområde. För ovanlighetens skull vek jag babord hän in mellan Lindholmen och promenadudden som begränsar Vinterviken där Göta SS haft så stora förhoppningar. En vacker vik är det även utan segelbåtar. På Lindholmen som sköts av Stockholms Frisksport Klubb finns det



*Kulturhuset på Lindholmen
(foto: Gunnar Keltner)*

en del snickarglädje att titta på. På östra udden står ett lustigt hus. Det var en gång något så flint som biljettkiosk på världsutställningen 1897. Vad det nu har för funktion skall vi inte avslöja. Det är av helt privat natur. Vid västra udden träffar jag en bekymrad man. Han håller just på att laga den något vandaliserade punschverandan. »Folk kommer ut hit på isen och förstör för oss», klagar han. Sedan får jag höra en del av de här holmarnas historia.

Lindholmen kallades för Vasaholmen senare Sveaholmen efter de ordensällskap som redan under 17- och 1800-talen samlades här på sommarhögtidsfester. Man seglade givetvis eller rod-

de hit och övernattade i båtarna vilket var ovanligt i en annars borgerlig livsföring. Till minne av dessa eskapader kan man ännu se inhuggna årtal i klippan och järnsmidda minnesmärken med bl. a. tredje Gustafs namnchiffer. Svea-ordens järnflagga pryder ännu udden.

Mot slutet av 1800-talet förvärvades de tre små holmarna av urfabrikören Linderoth. Det var han som gav dem deras nuvarande namn: Lindholmen, E-holmen och Rotholmen. Han var en man med sinne för Personlig Reklam den gode LIND-E-ROT.

Jag tackar för upplysningarna och ror vidare den korta biten till de nu sammanväxte E-holmen och Rotholmen. Här bodde ganska länge en skicklig båtbyggare, Helmer Gustavsson, mera kända som »Hempa på Rotholmen». På detta lilla skär som kanske är femtio steg långt bodde Helmer året runt med sin hushållerska och en hund. Färskvatten, elektricitet eller telefon fanns inte på ön. Vatten och andra förnödenheter måste hämtas med roddbåt eller kälke. När isen varken bar eller brast kunde de bli isolerade. I ett litet skjul byggdes de mest utsökta yachter.

Helmer uttryckte sig ofta mycket uppskattande om sin arbets- och livskamrat, som han på äldre dagar gifte sig med. Hon var, sade han, den bästa mothållare vid nitning av båtar som han hade haft hjälp av. En god yrkesman var Helmer och av hans vackra skapelser seglar väl ännu de flesta. Medan jag ror vidare tänker jag på alla dem som rodde här förr. Fiskare och bönder på väg till staden med lantliga produkter, roddarmadamer på väg till Drottningholm med passa-

gerare, järnlastade prämar och höskutor, som säkert var tunga att förflytta men ändå roddes i vindstilla. Så här utan last går det rätt fort fram, jag angör snart Fläsket, Götarnas gamla sommarhem. Även här på klippan finns avbrutna minnesmärken efter seglingssportens pionjärer. Detta med segling tyckte man i början var så fantastiskt att man i likhet med vår tids månfarare planterade en järnstång med för oss mystiska tecken och symboler till minne av händelsen.

Vidare västerut bär det och snart höjer sig Estbrötes hotfulla silhuett. Fästningen ser ut att vara obemannad så jag stryker intill norra sidan men kommer inte längre än till det ställe där den farliga fallvinden brukar uppträda. Den som tippat så mången stor skeppshövding över akterstammen. Här ligger isen fast så jag klättrar upp för klippan för att spana ut var det kan finnas öppet vatten. Vid den gamla fornborgen kan man ge fantasin fritt spelrum. Där berget inte stupar brant har en stenbarrikad byggts. Krönt av en träpalissad bör den fästningen ha varit ointaglig. Ivrigt spanar jag västerut. Inte en fiende i sikte. Inga skridskoåkande vänner heller men isen ligger landfast bortom ett par trevliga holmar med en bro från järnåldern, tycks det. En flik av öppet vatten går fram till bron och ett vitt hus. Snart är jag där och lägger båten bakom en pir med ett stort ankare. Här lär finnas en källare som kallas Ejnars och som skall vara öppen för sjöfarande året om.

Nog har jag kommit rätt. Det var ju här som Birger och Lilly Rydholm styrde och ställde allt i ordning så som det ännu ser ut. Även vintertid ord-

nades utflykter hit med isbrytande bogserbåt. Då hissades signalstället på högsta flaggstängen. Klubbhus och bastu värmdes upp och man åt den måltid eller gjorde det arbete som skulle göras. För länge sedan när det fanns segelkanoter seglade grabbarna ibland ut hit bland isflaken. En påsk-seglats med övernattnig i källaren var något extra. Här satt vi kyliga kvällar och »ljög» om egna och andras vilda sjöäventyr och grundkänningar. Festliga seglare och människor man träffat passerade revy.

Plössligt hörs ett konstigt ljud utifrån. Just snyggt! Vinden har vänt och här kommer alla lösa isflak på fjärden drivande mot land. Tack vare piten med ankaret undviks att båten pressas upp på land. Inte särskilt orolig går jag till kojs. I värsta fall får jag dra

upp båten här i väntan på våren och ta bussen hem.

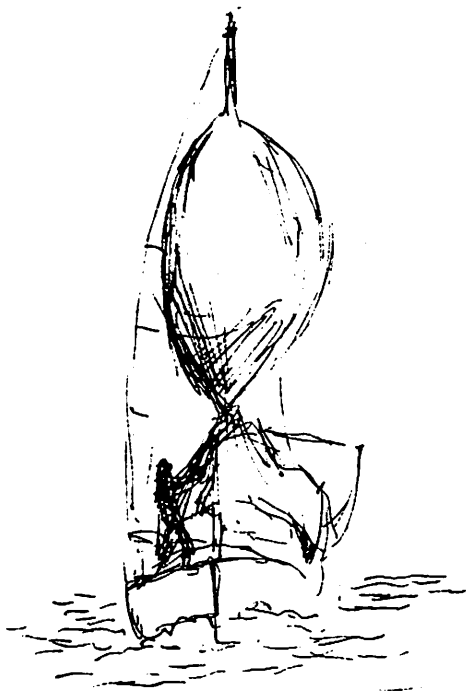
Tidigt nästa morgon är jag nere i materialboden. Där hittar jag en dragg och en lång skruvmejsel som jag fäster på en lång stång. Med ett sådant verktyg borde det gå att ta sig fram. Till öppet vatten är det några hundra meter grov flakis som frusit ihop under natten. Men isen är för ihopfrusen. Då kommer jag på tekniken. Den som jumpat på is i ungdomen glömmer det inte. Genom att kliva av och dra båten i fånglinan går det framåt. De ihopfrusna isflaken håller för min tyngd och med klackarna emot någon iskant drar jag upp båten på ett flak, nyisen brister, flaket sjunker och vi kommer framåt en bit. Färligt är det väl knappast den här jumpningen på hemmaplan, tänk bara på säljägarna



i Bottenhavet som lever så här i veckotal i små båtar.

Snart är isen bruten och årorna kan användas. Den ostliga vinden för med sig snö, det sista för året denna snörika vinter. Snön hindrar inte framfarten men det tar ändå en god stund att kava hemåt i den friska vinden. Att segla är inte att tänka på. Rodd i motvind är precis lagom för att hålla värmen innanför västen.

Gunnar Keijser



DETTA OCH MYCKET ANNAT

SKALL HÄNDA I ÅR — 1973

Midsommar	Jungfruholmarna
	Lisslö
	Finnskär
26/6	Jolledäger 1 börjar
3/7	Jolledäger 2 börjar
12—13/8	Regattan Kräftköret med högtidsseglingen
	Segelbåtens dag (se pressnotis)
23—24/9	Avslutning med intern klubbsegling — Korv och Paket och eskadersegling hem

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.

Att segla med barnbarn

Någon gång på ett göta-möte sa årsboksredaktören att det var varje medlems »förbannade» skyldighet att hjälpa till med innehållet i årsboken och det är denna underlåtenhet från min sida, som jag nu ska försöka rätta till.

I år skulle det bli lite mer segling än tidigare, för jag hade gått och blivit pensionär, och det är det bästa man kan bli. Min hustru, som alltid varit med på våra sjöfärder under de senaste 25 åren, satt med ett brutet och gipsat ben och kunde ej följa med. Det kunde däremot Jonas, barnbarnet, 13 år, så ensam behövde jag inte bli. Vi räknade med att vara borta en 6—7 veckor och att berätta allt som hände under så lång tid orkar jag inte, utan får göra lite snabba kliv. I ganska fint väder med frisk undanvind seglade vi från GSS hamn Östersjöns E 4 ner och gjorde långa dagsetapper. Den bästa tror jag var Vipholmarna—Kalmar på 10 timmar. Vi fortsatte via Karlskrona, Hanö och Kåseberga till Gislovs läge, som är Trelleborgs segelsälls kamps hamn.

Hur har vi det då, när vi seglar? »Lika barn leka bäst», heter det och hur går det då, när en 13-åring skall segla tillsammans med en gammal gubbe? Jo, det går mycket bra när det gäller Jonas. Han är med och sätter eller bär gar segel vid ut- eller ingående och hjälper till med förtöjning och har lärt sig en hel del knopar. Alla lösa ändar han kommer över lägger han på stek

på, för det är han mästare i. Jag sitter till rors mesta tiden, men blir avlöst då och då, t. ex. när jag lagar mat. För övrigt kan han konsten att sysselsätta sig själv. Han bor i skansen där han disponerar två kojor och där han har båtmodeller, flygplansmodeller, serietidningar, transistorradio, metkrokar och mycket, mycket annat. Jag har lovat mamma att se till att han har städat och ordning och reda omkring sig. Detta förtroende har jag svikit, skammeligen. Jag försökte första veckan, men orkar inte. Nu drar jag för draperiet. Men varje lördag har vi upp madrasser och städar hela båten. För övrigt heter det ju, när det gäller städning, »hellre lite skit i hörnen än ett rent helvete». Men skitigt har vi inte. Det bästa med honom är kanske ändå att han tål sjön, blir aldrig sjösjuk. Detta är ingenting som han kämpat sig till. Han är född sådan. Jag läste en gång en artikel av en läkare som forskat i sjösjuka och han påstod att 96 % av människorna blir sjösjuka, 4 % klarar sig. Själv tillhörde jag den förstnämnda kategorien, men har vant mig.

Nu var vi framme i Gislöv och här skulle vi stanna någon vecka och hälsa på släkt och vänner innan vi startade hemseglingen, som kom att bjuda på både problem och hårt väder.

Trelleborgs Segelsällskap har här en fin hamn med långa pontonbryggor liknande våra på Långholmen. Det brukar vara packat med båtar här,

mest tyska havskryssare. Ett nybyggt fint klubbhus med servering, fina sanitära byggnader med varmdusch och tvättstuga finns också. Ja, så har de »Teodor», hamnkapten, en tillmötesgående och vänlig själ, som löser alla problem du kan ha med båten.

Vi hade det fint här, åkte runt och hälsade på släkt och vänner. Jonas var ute med gummijollen och kaspöet mest varje dag. Några fiskekort eller liknande restriktioner finns inte här. Skåne är »frihetens stamort på jorden».

De sista dagarna hade vi haft problem med motorn. Nej, inte själva motorn, Yamar-dieseln är den mest driftsäkra och lättskötta motor man kan tänka sig, men packboxen vid propelleraxeln läckte. Inte mycket vid stillaliggande, men desto mera vid gång. För att byta packning måste vi upp på land. Jag visste att det fanns en slipvagn här, men den var byggd för stora trälare och dess järnkonstruktion var några nr för stor för Becker 27-an.

Men vi hade tur. Just då hade en maskinfirma monterat upp en kran, som de tänkte ta upp trelleborgsseglarnas båtar med. Man väntade bara på tillfälle att få demonstrera den. Det tillfället blev vi, och hör och häpna, det kostade ingenting. Nu behövde jag hjälp. Min broder och Lennart, skeppare på »Ingele», den snyggaste och mest välhållna »vego» jag sett, ställde genast upp. Att komma åt packboxen genom en inspektionslucka i sitbrunn var inte lätt. Dessutom saknade vi lämpliga verktyg och bultar och muttrar satt fast som berget. Lennart jobbade, svettades och svor, det fanns anledning. Jag hjälpte till så gott jag kunde och lärde en hel del, ja om mo-

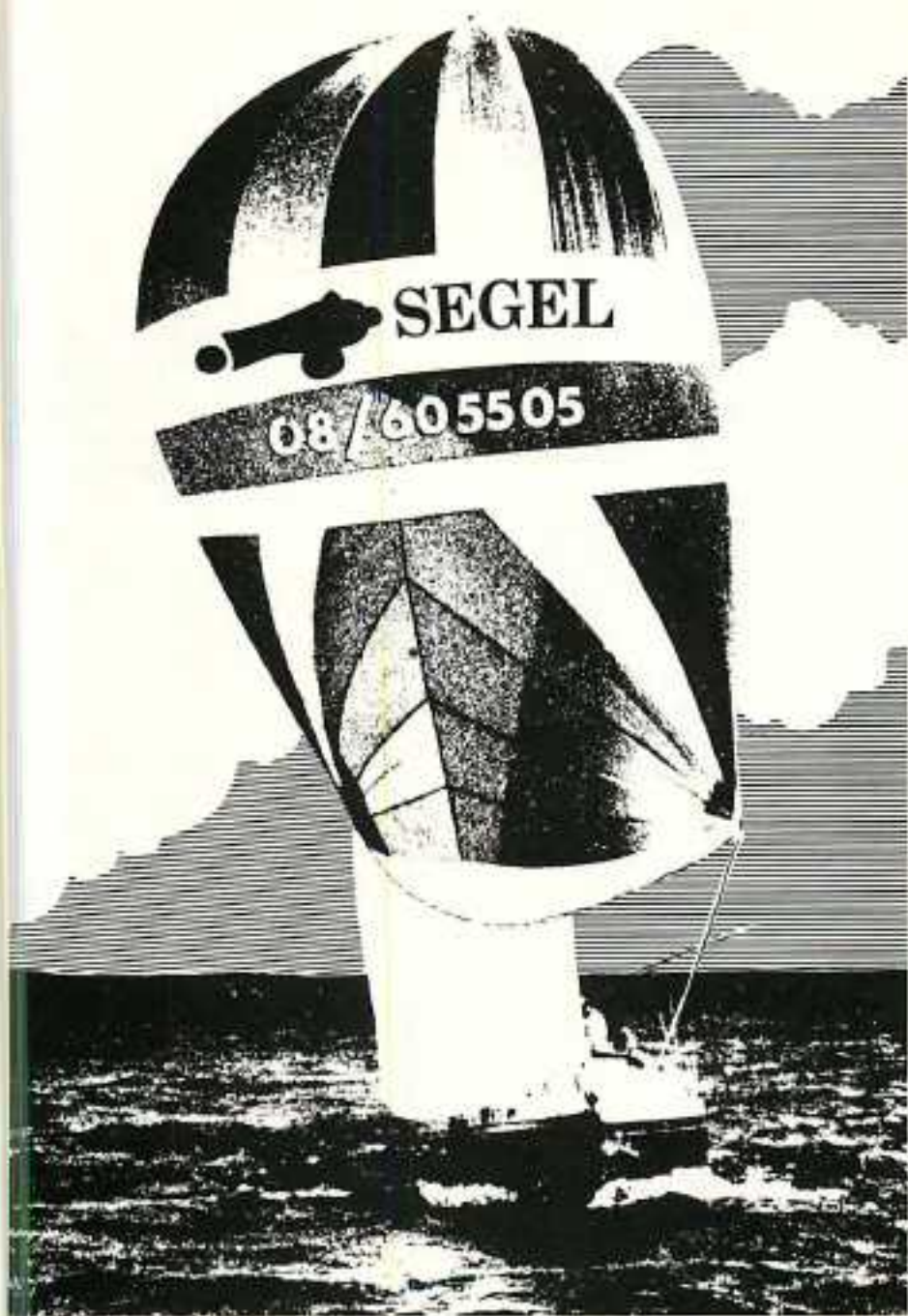
torn, svära kunde jag förut. Efter tre timmars hårt jobb var det klart. Vi sjösatte, riggade på, justerade riggen, läste och tejpade vantskruvar snyggt och prydligt. Men när vi sedan provkörde blev godset vid packningen varmt, så man kunde inte ta på det.

Efter samtal med Stockholm fick vi veta att det skulle vara 5—7 mm spelrum mellan packning och gods. Det visste vi inte. Min broder och Lennart var genast villiga att göra om manövern. Det finns snälla människor. Av med riggen, och maskinfirman fick ännu ett tillfälle att demonstrera sin krans förträfflighet och det gjorde de lika villigt och billigt. Sedan jag tackat alla snälla och tillmötesgående människor var jag klar för avsegling.

Avseglingens morgon var jag upp kl. 04.00 och kollade vädret. Vinden hade äntligen vridit mot väst och var mätlig, idealväder för oss som räknade med att nå Simrishamn innan kvällen, 60 M. Kl. 05.00 smög vi ut mellan hamnpirarna och seglade längs kusten ostvärt förbi Smygehuk, Sveriges sydligaste udde. Om man härifrån styr rakt ost hamnar man i Käseberga och har 4 M kvar till Sandhamnaren och därifrån är det 12 M till Simris.

I det fina vädret vågar vi sätta vår spinnaker, ett segel som vi är försiktiga med. Det kan ibland vara marigt att blåsa den på en och en halv man. Det är en härlig högsommardag och vi bara rasar iväg ost. Navigationen är det inga problem med. Det gäller bara att se upp för ålgarnen som ibland går långt ut.

På de här vattnen var jag med min farbror och de andra gubbarna och fiskade sill när jag var pojke och det



är mer än 50 år sedan. Jag sitter nu och funderar och minns. Man fiskade med drivgarn och började med en vakare med en lykta på. Sedan fick båten driva medan man satte garnen, en 40—45 stycken, så det blev en lång garnlänk. Sista garnet gjordes fast i båten och så låg man och drev ett par timmar innan man »drog» (tog upp garnen). På den tiden fanns det gott om seglande fraktskutor. Några hade som hjälpmotor en gammal »tändkulestänka».

Det hände ibland att skutorna seglade över garnlänken och förstörde eller tog med sig några garn. Det var spännande ögonblick när man såg skutan närma sig lyktan långt ute. Släcktes denna plötsligt hade hon seglat innanför och klippt av de yttre garnen. Vid sådana tillfällen kunde man få höra en stilla bön från någon av gubbarna. »Om Gud är rättvis så får hon garnen runt propellern». Ibland var väl Gud rättvis för man kunde höra skutans motor hosta och smälla ett par gånger innan den stannade.

Ofta var det friskt väder med grov sjö och man led sjösjukans alla kval, men man spydde, torkade sig om käften, och var sjöman igen. Det skulle jag aldrig orka med i dag.

Nu finns varken seglande skutor eller drivgarnsfiskare.

Men nu har jag alldeles sparat ur i min berättelse. Vi skulle ju inte ut och fiska sill, vi seglar.

Fram på eftermiddagen rundar vi Sandhammaren, Sveriges största skeppskyrkogård näst efter Pater Noster. Hur många fartyg som ligger på botten här vet man väl inte, men många är de. Vi får halv vind upp förbi Skillinge och Brantevik och så är vi i Sim-



ris där det är packat med båtar, mest tyskar. Vi går iland, ser på stan och ringer hem till Upplands-Väsby och säger till våra anhöriga att nu kan de hålla tummarna för oss, för nu är vi ute på det vilda havet igen. Jag vet inte om tummar hjälper, men nästa dags hårda väder och navigationsproblemen klarade vi i alla fall. På alla dessa båtar finns gott om ungdomar och Jonas har inte svårt att skaffa sig nya vänner. Men först spanar han in en båt med TV-antenn innan han bekantar sig. TV är viktigt, åtminstone om man är 13 år. Jag har fått i uppdrag att i kortet ringa in alla hamnar som har klubbhus med TV, hur nu detta ska gå till. Väderleksgubben har föreslagit NV, 6—8 meter, för morgondagen, och det passar oss utmärkt för vi siktar nu på Karlskrona. Kl. 06.00 är jag klar för avgång. Nu får jag dra upp Jonas, och det blir inte lätt. Han får ta roddret några minuter medan jag sätter segel. Sedan

ramlar han in i bingen och somnar om, ifall han nu överhuvud taget har vaknat någon gång.

Från Nedjan utanför Simris till Hyperiongrund, där västra inloppet till Karlskrona börjar, är kursen 45° och distansen 46 M. Vi har halv vind och det går bra undan. Lunchen har jag förberett innan vi gick. Mackor och soppa för mig och fem mackor med marmelad, för det ska det vara, för Jonas. Fil och »kalaspuffar» klarar han själv, även om vi rullar rätt kraftigt. Båten seglar sig nästan själv och vi gör 5 knop. Fram på förmiddagen har Jonas vaknat till liv. För att kolla att han äter frågar jag: »Ska du ha fler mackor?» Svar: »Ja tack, två till, men de ska va stora». Hur mycket kan egentligen en 13-åring skyffla i sig?

Jag får avlösning vid rodret en stund.

Allt är under kontroll.

Vid middagstid mulnar det och vinden ökar. Väderleksrapporten meddelar tilltagande nordost och kulingvarning för södra Östersjön, men innan dess ska vi vara inne, hoppas jag. Vi ser blekingelandet fast sikten blivit sämre. Nu har vind och sjö ökat och i en regnby revar vi storen och skiftar till fock. Land försvinner men vi har 5 M kvar enligt loggen och vi står på. Sjön har blivit grov med långa vita brott och det regnar hela tiden. När vi har 1 M kvar enligt loggen ser vi varken Hyperiongrund eller Stångskärs kummet. Regnet öser ner. Jag har hållit upp för avdrift, men kan ändå ha kommit ostligare än beräknat och nu är jag rädd för Stångskärsrevet. Vi bärgar focken och sätter igång motorn på sakta varv, klara för snabb manöver om något dyker upp framför



Götaseglare

**färg från köl
till masttopp
tågvirke**

**Bergsunds
Färghandel**

Långholmsgatan 12 · Stockholm · Tel. 68 78 50

stävén. Nu är vinden nästan rakt nord och den kuling som ska komma är redan här. Vi styr väst en stund, men ser inget. Det känns kusligt, även om vi inte befinner oss i något nödläge. Vi kan vända och har hela Östersjön framför oss, men även om det klarnar har vi ingen chans att kämpa oss tillbaka igen i detta väder. Jag funderar. Närmaste hamn som jag säkert kan ta är Hanö. Ön kan vi inte missa, djupa och fria vatten är det också. Det är undanvind dit men blir en hård segling. Hamnen ligger på västra sidan och det bör gå bra med nordostlig vind. Jag har varit där många gånger och känner väl till hamnförhållandena. Men det är 16—17 M dit. Då skriker Jonas, som ser bra: »Där står en fyr!» Jag sliter till mig kikaren. Ja, det gör det och det är Rönneskär. Vi har kommit längre in än jag trodde, vi måste vara mycket nära inseglingsrännan och nu ser vi det första prickparet. Skönt! Upp med focken, dra av motorn.

Snart är vi framme vid Hasslöbron och Jonas får ta fram luren och tuta för det är det roligaste han vet, 2 långa och 1 kort.

Sikten har blivit bättre nu och det är inte något problem att ta sig in till Dragsö, Karlskrona Segel Sällskaps fina hamn. Vi ligger fint här och nu tycker vi förstås båda två, att det var ju bara kul och spännande. Nu blåser det 17 meter på Ungskär som är närmaste väderleksstation.

I Karlskrona låg vi fem dagar och väntade ut kulingen. Men vi hade inte långtråkigt. Det finns en badplats strax intill och ett klubbhus där man kan bada, tvätta, laga mat iland om man vill, fina sällskapsrum med TV,

telefon o. s. v. Men det bästa av allt är ändå det vänliga och kamratliga mottagandet man möter hos alla, styrelse, funktionärer och seglare. Jag har varit mantalsskriven 9 år av min »vilda ungdom» i örlogsstaden så någon ciceron behövde vi inte.

I Karlskrona träffade vi vega »Ingele» med Lennart, Ingegärd och barn. Vi hade sedan sällskap ända till Västertervik.

Vi åkte runt på Vämö, Krutviken, beundrade blomsterprakten i Hoglands park, besökte Jaramas, hälsade på gubben Rosenblom och besökte marinmuseet. Bland det finaste här är galjonsbildsgalleriet med många av mästaren Johan Törnströms galjonsfigurer. En av dem intresserade mig särskilt. Den hade tillhört linjeskeppet »Fäderneslandet». Genom vår släktförenings forskningar vet jag nämligen att en anfader till mig, Christian Nicklas Sjöstedt, den 18 april 1789 påmönstrade detta skepp. Sedan måste han ha kämpat med den äran, för det berättas att han efter slaget vid Svensksund befordrades till kvartersmästare, vilket nog var väldigt fint på den tiden. Men Jonas har inget större intresse av fädernas hjältedåd. Behållningen av besöket för hans del är ett manöver-torn till en U-båt med en massa rattar att veva på och ett periskop att titta i. Så småningom bättrade vädret sig och vi seglade vidare österut genom den fagra blekingeskärgården. Vi fortsatte upp i Kalmarsund och gjorde strandhugg bl. a. på »Blå Jungfrun», sagoön som man inte får försumma. »Det är ont om jungfrur nuförtiden och bara en är blå», har någon sagt.

Vi tog det lugnt. Trots den dåliga sommaren hade vi ändå många fina dagar.



Jungfrur i Kalmarsund, Estelle och den »blå».

Vi gjorde korta dagsetapper. Ibland gjorde vi inga alls utan bara badade och var ute med gummijollen.

Var det dåligt väder kunde vi sitta ombord och planera vår jordenruntsegling, som vi kommit överens om att göra tillsammans, när Jonas inte har någon skola eller något jobb som hindrade d. v. s. när han blir pensionär. Jag är visserligen 117 år då, men det tänker vi inte så mycket på. Planera kan man alltid. Jonas har en skolatlas med sig och med hjälp av den plöjer vi Söderhavet i James Cooks och William Blighs kölvatten. Mäter distanser och beräknar överseglingstider. Sådant kan man hålla på med hur länge som helst.

Men nu får jag göra lite snabba kliv i berättandet, annars räcker inte årsbo-

ken till. I skiftande väder tog vi oss norr över och en vacker dag i mitten av augusti låg vi åter i Långholmskanalen, detta på avfall och minnen så rika vatten. Jag hytte besättning, det gipsade benet var bra nu och vi fortsatte direkt på några veckors segling i åländska och finska skärgården, där vi vlände i Helsinki för att vara hemma i god tid före upptagningen. Ja, så var då sommarens segling slut, den längsta hittills, omkring 1300 M.

Jag kanske till sist skulle våga komma med några goda råd till den morfar eller farfar som tänker ensamsegla med något barnbarn. Man har ju varit ute och skaffat sig erfarenhet. Alltså! Tveka inte, det kommer att gå fint. Dagens ungdom är väldigt framåt. Är ni bara två ombord har ni gott om

plats. Han (eller hon) bor i skansen och rår sig själv där. Blir du av med honom i någon hamn så ta det lugnt. Ge dig inte ut på någon ansträngande skallgång. Han blir snart hungrig och då dyker han upp igen. Hungrig ja, då är vi inne på provianteringsfrågan. Om du bunkrar upp ordentligt med spaghetti, grillkorv och ketchup, så har du klarat av det viktigaste. Dagens ungar vill ju ha det så. För övrigt, ta det lugnt!

Stressa ner dig!

Sköt om dig!

Tänk på att det är du som är gammal och skröplig. Ungen klarar sig alla gånger. Och för tusan, det viktigaste av allt, jag har sagt det förut, men det tål att sägas en gång till: Se till att du är pensionär, för det är det bästa man kan bli.

Med dessa »goda» råd får jag sluta och vi önskar dig och alla seglarvänner en fin seglingssäsong 1978.

B 27-122

Jonas och Valter



UNGDOMSSEKTIONENS VERKSAMHETSBERÄTTELSE

Ungdomssektionen bestod 1977 av 75 st medlemmar, 48 pojkar och 27 flickor. Den vanliga julfesten inställdes på grund av dåligt intresse, samma gällde även för träffarna under vår och höst. Vi hade en lägerträff under hösten som dock var ganska välbesökt, 2 stycken nya Flipprar har vi köpt. Det behövdes för dom gamla började att bli lite slitna efter att ha tjänat på många läger. Kvällsseglingarna inställdes i år på grund av att det var för kallt på kvällarna.

Lägreana var som vanligt fulltecknade tidigt på våren. Det visar att dom fortfarande är populära. Vädret under lägerveckorna var visserligen väldigt dåligt men allt hade fungerat bra. Ledare i år var, Lefte Svensson, Harry

och Mickael Aaltonen, Eva Palmqvist och lilla tjejen Annika. I köket huserade som vanligt Maivor Bergau och Helena Aaltonen. Vi var också i år med på Segelbåtens Dag, och Kräftköret, men klubbseglingen mot ASS måste vi inställa för vädrets skull. Det var bara 3 grader varmt på morgonen. Vi hoppas att kunna göra denna segling nu på våren, så vi får försvara vandringspriset. Vi tackar Lars-Erik Swartz för pengar till priser. Eftersom jag avgår som ungdomsledare i år ber jag att få tacka alla som hjälpt mig i mitt arbete och önskar att min efterträdare Lasse Torbjörnson får samma hjälp och bistånd som jag har fått. Väl mött 1978

Roffe Roos





1:a seglarlägret.

VÅRA MINIORER

Ackerfeldt Peter
 Andersson Tony
 Alderbäck Markus
 Andersson Peter
 Andresson Kenneth
 Bergström Gunilla
 Bergau Stefan
 Barthelsson Ola
 Bäckström Jeanette
 Delén Carina
 Deler Richard
 Dahlström Richard
 Ek Magnus
 Eriksson Peter
 Eriksson Thomas
 Ejdestam Heléne
 Floren Agneta
 Germundsson Michael
 Gränström Anders

Gränström Carl-Magnus
 Gille Ingela
 Gille Helena
 Grusell Anna
 Grusell Kristina
 Grusell Johan
 Heden Jan
 Hall Magnus
 Hall Tomas
 Hansén Ander
 Hagman Stefan
 Hallberg Christine
 Hallberg Madeleine
 Hansson Ingrid
 Hansson Per
 Hoimberg Marie
 Hedén Torbjörn
 Janlert Karl
 Jansson Kenneth

Jonsson Ulf-Håkan
Johansson Mats
Kullman Karen
Kristofersson Per
Landström Jonas
Längheim Göran
Lundmark Anders
Lundh Monica
Mider Peter
Nyström Krister
Nørgren Johan
Nørling Lars
Nørnholm Krister
Pettersson Towe
Odehammar Jeanette
Oscarsson David
Oscarsson Björn
Roos Elisabeth
Roos Stefan

Roos Michael
Roos Ylva
Rudenå Ulrika
Sandberg Kenneth
Sandberg Stefan
Schöldström Pär
Svärd Ann
Sundin Camilla
Strååt Katilla
Stjernholm Eva-Lotta
Stjernholm Per
Swartz Margareta
Swartz Katarina
Winnberg Andreas
Wallin Jerry
Wernhammar Mats
Zetterqvist Catarina
Örnelius Håkan



2:a seglarlägret.

Foto Lasse Grusell

SEGLARLÄGREN PA



UNGFRUHOLMARNÄ



Foto Lars Thorbjörnsson



GÖTAVETERANERNA FIRAR 25-ÅRSJUBILEUM I ÅR 1978

Det var den 2 december 1952 som framlidne Hedersledamoten Nils Friman tog initiativet till att bilda en förening för ständiga medlemmar inom Göta Segel Sällskap.

Man beslöt att kalla föreningen »GÖTA-VETERANERNA».

Götaveteranerna skulle vara en stödjande förening till GSS varför föreningen en följd av år bidrog ekonomiskt till GSS fromma.

Från och med årsmötet 1964 fungerar föreningen endast som en sammanlutning för vidmakthållande av ständiga medlemmars fortsatta intresse för GSS.

De medlemsavgifter som flyter in i kassan förbrukas numera till Götaveteranernas egna sammankomster och fester. Arvoden förekommer ej.

Vi kan berätta att föreningens Damer alltid ställer upp vid de olika arrangemang som förekommer. En av Damerna Birgit Esk har i många år fungerat som värdinna och bidragit till underhållningen, då hon spelar gitarr och sjunger helt i professionell klass. Vi kan också berätta att styrelsens sammansättning under åren bestått av 3 ordf. nämligen Nils Friman 1952—1961, Gunnar Esk 1962—1971, och vår nuvarande ordf. Eira Tärnholm från 1972. Kassörer och sekr. har varierat en del men revisorerna Werner Jonsson och Svenne Svensson har varit med från början år 1952. Götaveteranerna har inte så många sammankomster så de hinner tröttna. Lucia firar vi traditionellt i klubbhuset på Långholmen. Där brukar bli så många deltagare att väggarna bågmar.

Årsmöte med supé och dans har också blivit tradition i HBK:s fina klubbhus även detta på Långholmen, under Västerbron.

Utdrag ur Götaveteranernas årsberättelse 1976:

»Spontana glädjeyttringar var det ingen brist på under kvällen. Kalle Olsson sjöng vanvördiga visor, Ingrid Esk gjorde en fantastisk rapsodi av 52 brottstycken ur olika sånger, Acke Bäcklin, förstagångsgäst, föll med en gång in i vår lätta galopp och visade sin färdighet på dragspel. Gunnar Esk och Rune Tärnholm berättade historier och dessa båda muntergökar hade en bejublad uppvisning i tangodans.» Som Du märker är det inga problem med underhållningen på »våra möten».

Har Du blivit ständig medlem i GSS och vill veta mer om Götaveteranerna är Du välkommen att höra av Dig till ordf. Eira Tärnholm, tel. 68 81 71, sekr. Bosse Fagerström, tel. 69 36 69 eller kassören Wille Sandberg, tel. 88 64 32.

Så här lyder huvuddelen i de 3 första paragraferna i våra stadgar:

§ 1

Ändamål: att inom ramen av Göta Segel Sällskaps stadgar vidmakthålla intresset för sjösporten samt att verka för de äldre medlemmarnas kontakt med Göta Segel Sällskap . . .

§ 2

Medlemskap kan erhållas av alla ständiga medlemmar inom Göta Segel Sällskap samt av enstaka medlemmar som på ett förtjänstfullt sätt bidragit till Göta SS fromma . . .

§ 3

Avgifter: medlemsavgiften utgöres av en miniavgift av 10:— per år... (med frivillig förhöjning).

Nu vet Du litet mer om Götaveteranerna, hör av Dig om Du blivit ständigt medlem i GSS, Du är hjärtligt välkommen.

GÖTAVETERANERNAS STYRELSE

/ gm Bo Fagerström
Sekr



Seglingens Ögonblick

Dagarna blir längre. Snön försvinner alltmer, men isen ligger fortfarande i vikar och smala vatten. Den första vårdagen när solen tittar fram och körbanorna är torra kommer det: båt-suget.

Tankarna börjar programmeras på segling. Man tänker på upplevelser i segelbåt. Korta ögonblick — ofta helt olika varandra.

Förväntans ögonblick: För första gången under säsongen har jag satt focken som oskotad fladdrar i den lätta vinden. Jag går ned i sittbrunnen, tar hem på skoten och efter en sekunds plötslig tystnad börjar båten röra sig framåt. Man seglar!

Ibland undrar jag om det finns några tillfällen då man så intensivt upplever det fantastiska i att enbart med vindens hjälp förflytta sig själv och ett och ett halvt ton båt framåt. Utan av-gaser. Utan buller. Till och med utan nämnvärd muskelansträngning.

Rorkulten känns välbekant i han-

den och framför mig har jag den efterlängtade synen av H-båten Red Fox's ruff och däck, rigg och segel. Första vändningen går oftast inte helt bra, men snart finner sig det rätta rörelsemönstret. Det var varmt på bryggan men ute på vattnet känns det kyligt, så första seglingen för säsongen brukar inte bli särskilt långvarig. Tillfredsställelsen sitter i långt efter seglingen. Nu är ordningen i tillvaron åter. Båten ligger i sjön och det går att segla.

Ett annat ögonblick av glädje. Kryss mot Fläsket. Båten är nedkrängd till vantskruvarna av en jämn västvind med bett i. Allting stämmer. Seglen står som fiskmåsvingar och båten balanserar på rodret. Känslan av fart är intensiv. Jag kryper upp och sätter mig på lovarts skarndäck och styr med rorkultsförlängaren. Det känns som om båten blev mindre och mer hanterlig. Som en jolle nästan.

Under kraftledningen vid Mälarhöjds-

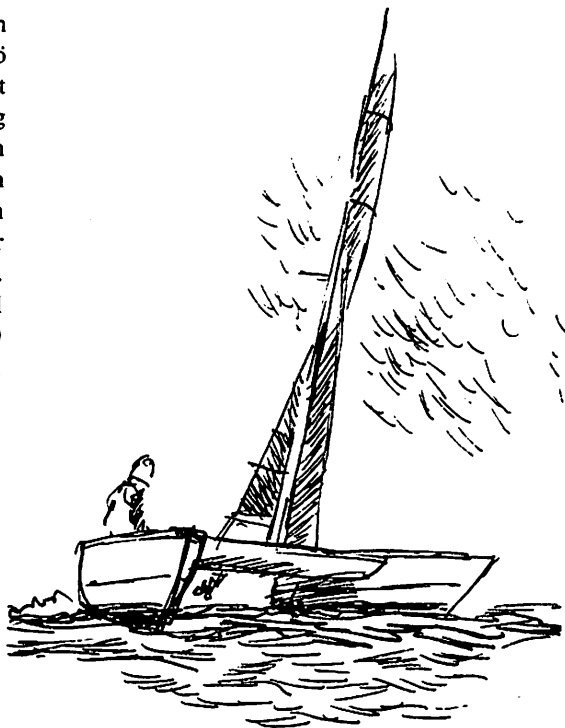
badet vänder jag och länsar hem mot Långholmen. Sitter eller halvligger i sittbrunnen och njuter av värmen och frånvaron av andra båtar. Eftersom inte ens landningen vill misslyckas denna goda dag cyklar jag hem i förvisningen att jag använt min tid väl. »Skräckblandad förtjusning» är ett uttryck som man möter då och då. Vd det egentligen innebär insåg jag nog för första gången när jag gjorde en tidig vartur med min första segelbåt. Det var en Distans 52, alltså en 5 meters katamaran avsedd för dagsturer med familjen.

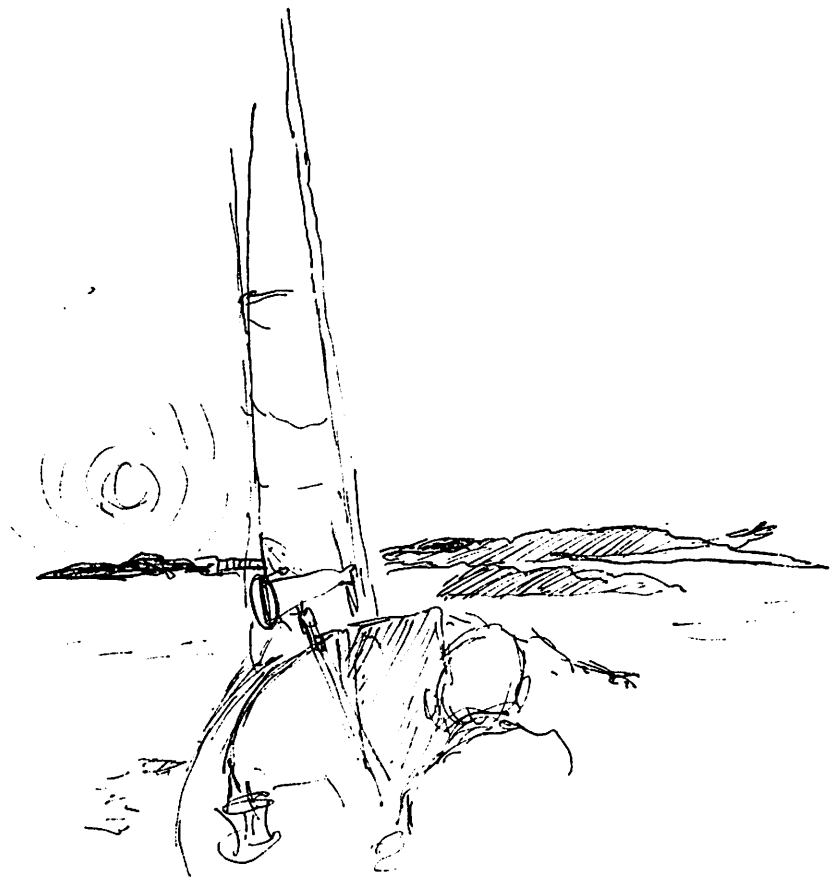
Jag skulle segla runt Djurö, där vi bor på somrarna och förberedde mig på några lata timmar under smörgåsätande och någon litet ölrickande. Kanholmsfjärden norrut bjöd inte på några problem med god bidevind. Sollenkroka passerades med god fart och vind i ryggen. På västsidan av Djurö (där det skulle ätas smörgås) var det dock ingen ordning på vindarna. Jag tror att jag hade räknat med slör men fick kryss. Det var ingen sjögång, men byigt. Vädrret hade blivit gråmulet och över vattenytan drog svarta fingrar fram där vattnet krusades av byarna. »Distansen» är nog en sällsynt stabil båt men med bara mina knappt 60 kilo på lovertssidan blev seglatsen mer à la Tornado än kryssarkatta.

Det första som slog mig var den fruktansvärda kraft som utvecklades ur samspelet mellan vind och båt. Hon krängde först till några centimeter men for därefter iväg som ett skällat troll alltmedan centerborden kom i vibration i trummorna och ackompanjerade framfarten med ett dramatiskt sjungande. Läckrovet gick ganska djupt ned och åstadkom en förtjusning

de liten häckvåg ca en meter bakom rodret. Lovartskrovet lämnade bara ett litet smalt spår i vattnet efter centerbordet. Storen fick jag släppa ut till hälften för att inte komma i närheten av den för katamaraner så fatala krängningsvinkeln 45° . 12 knop visade sumloggen. Det visade sig senare vara båtens maxfart.

Många säger sig tycka att katamaraner är onaturliga eftersom de inte kränger. Det är fel därför att de kränger faktiskt något i de flesta vindar. Vad som däremot kan verka onaturligt är farten och accelerationen. Det blir faktiskt mer känsla av motorbåt än segelbåt just i det fallet. Seglingen fortsatte emellertid i samma





häftiga stil och vinden ökade. Med tiden utbyttes fartberusningen mer och mer mot eftertankens kranke blekhet och när jag återigen mötte Kanholmsfjärden hade motsjön blivit alltför besvärande för kattans knivsmala bogar. Dessutom började barnvaktens tjänstgöringstid närma sig slutet så jag fick krypa bakom öarna för motor för att komma hem.

Egentligen var jag nog lite skraj emellanåt men en av poängerna med seglingen är ju att utmanas av och klara av sådana tillstånd.

Återigen lugnare ögonblick som jag många gånger tänkt på under den för-

gångna snö- och isperioden. Vi hade kryssat i svag vind och vackert väder över hela Mysingen. Vid 6-tiden var vi framme vid Herrhamra, men beslöt att fortsätta upp mot Fifång. Vi fick sträckbog upp förbi Torö. Vinden ökade något så att det faktiskt gick undan ganska hyfsat. Hustrun började förbereda våra tre minderåriga för natten. Solen började sjunka ned snett framför oss (kranbalksvis om babord). Hela landskapet antog en kopparröd färg som bröts av motljussilhuetter i mörkt blått till svart. Det var ganska svårt att navigera under dessa förhållanden, men det gick.

Frammot åttatiden närmade vi oss Fifång och när vi kommit fram till un-gefär det ställe där tankern Tsesis gick på hade solen gått ned och vinden avtagit högst betydligt. När vi gled fram utmed Fifång var vattnet slätt som en bakplåt. Ändå gjorde vi ganska god fart. Hustrun och jag stod i sittbrunnen. Ingenting annat än ett lätt fräsande från bogvägen hördes. Vi seglade på dagens sista vind som bara fanns ovanför Fifång och som fångades av toppen på vårt storsegel.

Nästan helt ljudlöst gled vi in i ankarviken. Det låg som vanligt ganska många båtar där men alla var stängda och ingen satt uppe för att njuta av

den osedvanligt vackra sommarkvällen. När jag fått ned storen på däck förstod jag varför ingen var ute. En myggsvärm med en täthet jag dittills inte kunnat föreställa mig anföll nu glatt mig där jag stod på det vita däck och försökte beslå det likaså vita storseglet. Jag vågade inte öppna munnen och dök så snart som möjligt ner i kajutan, där naturligtvis alla extra tillskott av frisk luft var uteslutna med tanke på den blodstörstiga hopen utanför.

Snart skall vi ut och segla och samla nya fräscha ögonblick av segling på, vilka vi kan leva vintern 1978/79!

Klas Jonsäter

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

KRÄFTKÖRET 1977

Årets Kräftekör bjöd på regn, sol, friska vindar och stiltje. Lördagen dominerades av mola som låg i höjd med masttopparna och ganska svaga vindar, medan söndagen var solig med lite bättre skjuts på blåsten. Ett sextio-tal båtar gnodde två varv runt banan, som började vid Jungfruholmarna och fortsatte till ett märke söder om Estbröte, varifrån man ilade iväg till Vårbyviken och rundade märket där. Nästa märke fann kombattanterna norr om Fantholmen och sedan återstod märket vid Jungfruholmarna där naturligtvis också målet låg för dem som kommit så långt.

Fälten var väl samlade och tätpositionerna skiftade ofta så det blev spännande seglingar utan värre miss-

öden än en elak spinnaker som inte ville komma ned i Murenan Mulettas sittbrunn. På lördagskvällen äts kräftekor och festades med sedvanligt Göta-tryck. Fyrverkeribåten tog eld och besättningen uppsökte vattnet men det ordnade sig alldeles av sig själv och snart dansade man till levande musik och hade på det hela taget väldigt roligt.

Efter seglingarna på söndagen förrättade ordförande Sverker prisutdelning, varvid kan noteras att M30-ornas vandringspokal nu får en permanent fristad hemma hos Erik Thor. Så slutades 1977 års kräftekör och vi kryssade hem för att vila upp oss på jobbet nästa dag.

KJ



RESULTAT KRÄFTKÖRET 1977

M 30

1. 107 »Sisu», Erik Thor, GSS
2. 110 »Frida», Nils Olsson, GSS
3. 108 »Sofia», Rune Kristoffersson, GSS
4. 113 Sven Erik Jönsson, ÅBK
5. 40 »Tvärstopp», Åke Nyström, GSS

Parsad

1. 1 »Zoom», Sven Erik Bränge, EBS
2. 24 »Ieterus», Lasse Söderlund, TSS
3. 21 »Fragancia», Sven Gårdefeldt, TSS
4. 5 »Vet inte», Leif Svensson, GSS
5. 6 »Pamela», Bele Wranå, ÅBK

M 22

1. 42 »Kuling», Totte Bergman, SSA
2. 3 »Tummelisa», Bo Eriksson, GSS
3. 11 »Älvan», Robert Lidman, ABS
4. 96 »Triorita», Ulf Andersson, SSHj
5. 1 »Emett», Christer Habbe, GSS

IF-båtar

1. 1853 »Borta med vinden», Nils Virving, SSK
2. 1860 »Beyas», Sven Åke Andersson, ÅSS
3. 1580 »Soley», Bo Eriksson, GSS
4. 2476 »Manique», Per Widén, SSK
5. 909 »Blenda», Rolf Eriksson, GSS

Neptunkryssare

1. 210 »Jenny», Valter Saaristu, GSS
2. 168 »La Paloma», Göran Haglund, ÅBK
3. 181 »Kassa», Sune Petersson, NSK
4. 67 »Esgaldvin», T. Jokinen/M. Cocke, VBK

Safir

1. 133 »Rosa Pantern Igen», Erik Mellström, KBS
2. 134 »Hajen», Stefan Hugosson, KBS
3. 66 »Arcona», Yngve Lind, Str. BK

M 15

1. 15 »Josefin», Bo Gidlöf, Tulka SS
2. 10 »Solrosen», Roland Cederblad, SSK
3. 12 »Sjölek», Stefan Bokfors, GSS
4. 2 »Gullimunda», Guje Holger, SSK
5. 14 »Alla balla hoppa», Håkan Svanström, GSS

Laser

1. 26999 »Fridhemsterroristen», Ebbe Rosén, MKS
2. 31600 »Hucke Grodkvack», Pelle Ek, MKS
3. 33969 »Aschenl och Oddjob», Göran Berggren, MKS
4. 21572 »Doris Pusycat», Per Ohlander, MKS

Flipper

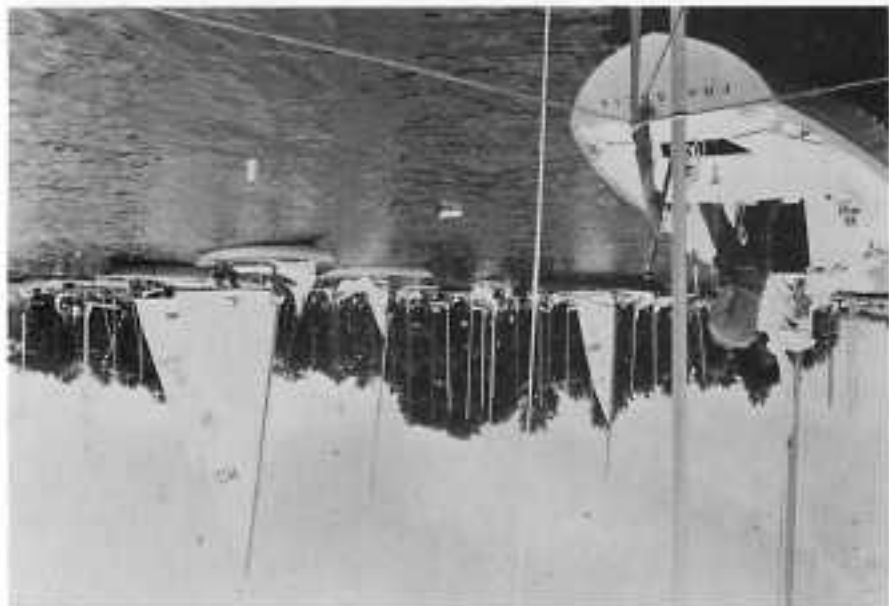
1. 3316 Per Kristoffersson/Mats Wranå, GSS
2. 1779 Tomas och Magnus Hall, GSS
3. 5579 Kenneth och Anders Svensson, GSS

Scandicup

1. S 317 H-båt, »Prima Vera», Stefan Isacson, GSS
2. S 8 Topaz, Frk Karlsson, Håkan Karlsson, SSGö
3. S 73 H-båt, »Pluttjacks», Dieter Bergau, GSS
4. S 1066 F-båt, »Casa», Claes Gustavsson, KBS
5. OR 2362 SM 55, »Prosit II», Ingvar Holtz, BSS



Der drar vind thop sig til kapsegling ...



Der var noget til frægt i hamnen ...





Bo Eriksson jagar Bo Eriksson.

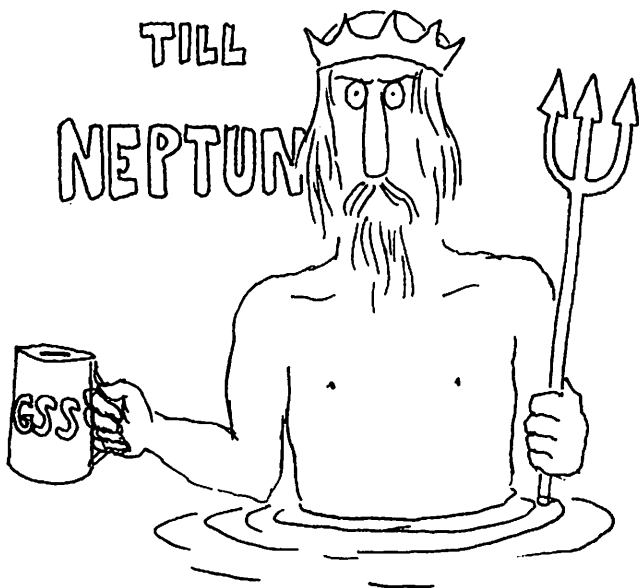


I Scandicup kan alla vara med. (Foto Klas Jonsäter.)

BIDRAGET

TILL

NEPTUN



Totalt gav Neptun 6,35 kg mynt och sedlar samt 2 norska kronor, en gaspolett och en övermogen camemberost.

Mynt och sedlar fördelat enligt följande:

1 st hundring	100:—
17 st tior	170:—
29 st femmor	145:—
5 st femkronor	25:—
588 st enkronor	588:—
160 st femtioöringar	80:—
164 st tjugofemöringar	41:—
315 st tioöringar	31: 50
218 st femöringar	10: 90

Kronor 1.191: 40



BODING — SEGEL

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.



08-45 27 90

America's Cup från insidan

Utmaning och förberedelser

Sverige i America's Cup? Hela idrotts-sverige höjde ett förvånat ögonbryn inför den rubriken. Men hösten 1974 stod det klart att Sverige genom Pelle Pettersson med sina seglar- och affärs-kompanjoner Lars Wiklund och Stellan Westerdahl lämnat in utmaningen via GKSS till New York Yacht Club. Utmaningen hade föregåtts av ett mycket ingående undersökningsar-bete om det realistiska i att engagera sig i ett projekt av denna omfattning och möjligheten att genomföra det.

Så snart utmaningen från GKSS ac-cepterats började Pelle Pettersson och teamet omkring honom arbeta frenetiskt vid ritbordet. Samtidigt inleddes förhandlingar om inköp av en ameri-kansk »tolva» som tränings- och spar-ringbåt åt den svenska utmanaren. Man försökte först få loss »INTREPID», som så framgångsrikt försvarat Cupen -67, -70 och som så när som på en segling åter fått förtroendet 1974. Det visade sig dock omöjligt. När sedan »COLUMBIA», Cup-vinnare 1958, blev till salu slog man till direkt. Sommaren 1975 landsattes »COLUMBIA» i Sverige och man började träningen så snart det var möjligt. Sam-tidigt med att göteborgsbesättningen började ta form, plockades två spar-ringbesättningar ut främst bestående av ostkust-seglare. En leddes av Börje Larsson och den andra av Calle Piehl. Under vintern 75/76 modifierades »COLUMBIA» på vissa punkter, bl. a. gjordes roder och en del av kölen om, för att bli en så slagkraftig sparring-

båt som möjligt samtidigt som de ma-nuella ritningarna på den nya båten började bli klara. Det kan vara värt att notera att man, som i Amerika, tanktestat ett stort antal undervattens-kroppar vid Chalmers Skeppsprov-ningsanstalt innan man bestämde sig för den slutliga utformningen. När detta intensiva arbete var klart kunde man med hjälp av datorer formbe-stämma skrov och köl, ritningarna för-storades upp med en datastyrd ritma-skin till fullskala och därefter kunde man, återigen med datastyrd skärma-skiner, frästa ur spanten direkt ur alu-miniumplåten. Allt detta arbete för-siggick i Volvos modellverkstäder och i mars 1976 kunde man börja resa spanten i vad som snart skulle kallas »Sveriges hemligaste hus».

Under tiden den nya båten byggdes pågick träningen för fullt med »CO-LUMBIA». Det var ju tre olika besättningar som skulle lära sig att handha dessa magnifika seglingsmaskiner, som inte lät sig tämjas hur som helst.

Ca 30 ton båt med 220 m² segel och en spinnaker på 260 m², fordrar var-liga händer och perfekt timing för att inte sparka bakut. Detta framstod med skärpa redan första gången vi bekan-tade oss med »COLUMBIA» i augusti -76. Det var i en stagvändning där »tailers», killarna som sköter skoten, lade av läskotet lite för tidigt, vilket hade till följd att skotet började piska. Skotet består av en 10 mm wire, och man kan lätt föreställa sig hur det känns att få ett par snärtiga rapp över armar och rygg. De som fick känna på



TRUCK-SERVICE
ring växel

08/990360

ÄLVSJÖ

Faek 125 60

detta var »grinders», alltså de som jobbade vid de två stora piedestal-winscherna. Eftersom allt i en 12:a är stort och tungt inträffade en hel del incidenter av den här typen den första tiden, dock utan allvarligare skador som följd, men allteftersom träningen fortgick blev båten mindre och mindre och var till slut inte svårare att handha än de båtar man normalt är van vid.

I september 1976 sjösattes den nya båten under pompa och ståt, och döptes till »SVERIGE», förstås. Äntligen blev det lite mer fart och målinriktad fläkt över träningen. Nu gällde det för oss på »COLUMBIA» att försöka slå »SVERIGE» så ofta och så eftertryckligt som möjligt. Inte för att visa att vi var så väldigt duktiga, utan för att pressa »SVERIGE» till att hela tiden öka sin fart. Vad var och en av oss på »COLUMBIA» även hade i tankarna var naturligtvis att få åka med över till Amerika för att på plats ytterligare förbättra »SVERIGES» möjligheter att göra bra ifrån sig.

Under våren 1977 fortsatte den här träningsverksamheten intensivare än någonsin. Man reste som en skottspole mellan Stockholm och Göteborg varje ledig sekund. Vi slet som djur med att utrusta de båda tolvorna, vi gick igenom segel, lagade trasiga vinschar, slipade, målade, kollade varenda detalj in i minsta mutter och seglade, seglade och seglade. Vi hade fortfarande bra skruv på »COLUMBIA» och »SVERIGE» hade klara problem med att hänga med oss. Det enda tillfälle då hon var oss överlägsen var vid starterna, vilket berodde på att hon manövrerade mycket snabbare tack vare sin korta köl och att hon styrdes med rorkult.

Det var fortfarande oklart om »COLUMBIA» skulle få gå med över till Amerika, enär det fattades en hel del pengar. Pingsten skulle bli avgörande kom det att visa sig. Vi hade varit ute och avverkat de sista träningspassen nere i Kullavik utan vetskap om att våra förehavanden bevakades av ett antal herrar i en motorbåt. Enligt den numera välkända rutinen seglade vi bättre än »SVERIGE» på kryssen och jämt med henne på undanvindsbogarna, om dom inte var för lättvindsbetonade, och vi var på det hela taget mycket nöjda med våra som vi trodde sista insatser innan »SVERIGE» skulle skeppas över till Newport. Pelle var däremot ganska bekymrad och uttryckte via radion en förhoppning om att detta inte skulle vara de sista seglingarna de båda båtarna emellan. När vi senare kom iland fick vi veta att herrarna i motorbåten bestämt sig för att skicka med »COLUMBIA» till Newport, men inte talat om med vilken besättning. Spänningen var olidlig för alla inblandade, ty det man från början inte riktigt velat tro på började mer och mer framstå som en möjlighet. Efter ca 1 veckas väntan kom det ett lakoniskt och mycket odramatiskt besked om att just DU blivit uttagen till truppen och skulle infinna dig i Köpenhamn den 28 juni för överfart till Newport, Rhode Island.

Uppladdning i Newport

Vi var en förtrupp på 16 entusiastiska seglare som vid middagstid den 28 juni lättade från Kastrup med en av SAS:s Boeing 747. Vi reste 1 vecka tidigare än det övriga gänget och hade till uppgift att dels se till att »SVE-

RIGE och »COLUMBIA» blev omhändertagna och iordningställda efter sin resa över Atlanten med Salén-båten »SHOW-FLOWER», dels skulle vi ställa den anläggning i ordning som skulle bli vår bas och hamn i Newport. Fort Wetherill, som stället hette, visade sig vara en gammal torpedbåtsbas som välvilligt, efter skickligt genomförda förhandlingar, ställts till projektets förfogande av staden Jamestown som ligger mittemot Newport. Anläggningen var hjälpligt upprustad med nya elinstallationer och liknade, och på en vecka hade vi tömt 3 st jättecontainers med material, och byggt en fullständig mekanisk verkstad, en riggverkstad och ett modernt segel-loft. Man hade även varit förutseende nog att ta med sig ett dieseldrivet elverk för 220 volt då man bara har 110 volt i Amerika. Intresset över våra förehavanden från Jamestown-bornas sida under den här första veckan var helt enormt. Det var ständigt ett 100-tal människor som stod utanför staketet och tjoade och vinkade med svenska flaggor. Det visade sig att intresset skulle stå sig hela tiden ut, och jag vågar påstå att den svenska utmaningen är en av de populäraste hittills.

Efter den första veckans ihärdiga byg-gande var den efterlängtdade stunden åter inne är vi åter skulle börja segla. Resten av gänget hade anlänt och installerat sig dels i Allegra House i Jamestown och dels på det fashionabla Hammersmith Farm. Hammersmith Farm ägs av Mrs Auchiness, mor till Jacqueline Kennedy. Det kändes faktiskt lite underligt att obehindrat gå omkring i ett hus med så mycket politisk historia i sig och att obesvärat skriva vykort vid John F. Kennedys skriv-

bord. Jag tror att de flesta var lätt tagna av husets atmosfär.

Nåväl, seglingen kom återigen igång och nu gällde det att slutgiltigt testa alla system och olika segelkombinationer på »SVERIGE». Det var ett mycket tidskrävande och mödosamt jobb att systematiskt prova ut allt detta eftersom t. ex. segelgarderoben på »SVERIGE» hade utökats med ett stort antal nya, helt oprovade segel. Även »COLUMBIA» hade en del »nya» segel som vi tidigare inte använt och som måste justeras och sys om. Eftersom jag är i branschen föll det på min lott att ansvara för »COLUMBIA'S» segel och se till att vi hela tiden seglade med det bästa vi kunde förmå. Även »SVERIGE'S» segel, som tillsammans med riggen, hade förorsakat Pelle en hel del huvudbry, var under ständigt arbete. Det är svårt att säga hur många timmar man tillbringade på segelloftet, men åtskilliga var det.

Allteftersom dagarna gick kunde man »frysa» en del storsegel — genuakombinationer, men riktigt nöjd blev man väl aldrig med några segel.

Andra problem man hade i det här skedet var vinscherna till genuaskotten. Själva konstruktionen med drivning via cykelkedjor var genialisk. Däremot fungerade bromsarna sämre. Av någon anledning släppte bromsarna efter ett antal stagvändningar, vilket hade till följd att man måste gå i hamn och byta ut den trasiga vinschen. Det här var både tidskrävande och i längden ohållbart. Något måste göras. Det slutade med att man under mycket stor tidspress, där man bl. a. fick beställa specialstål från Sverige, byggde om bromsarna i samtliga ge-

nuavinschar till konventionella klackar i stället för de gamla korkbelagen och äntligen fick dem att fungera.

De flesta problemen hade nu efter ca sex veckor fått sin lösning och allt fungerade fint ombord i de båda båtarna. Träningen hade kommit in i ett skede där det gällde att finslipa besättningens handhavande av båten, segelskift och starter. Humöret var på topp, och inte undra på det! Solen sken var eviga dag, temperaturen höll sig kring + 30° och vi såg med tillförsikt fram mot de första Round Rabbinseglingarna.

Men, innan uttagningsseglingarna kom igång på allvar, skulle alla båtar mätas. Genast uppstod nya problem. »SVERIGES's» förstag hade hemma i Sverige blivit felaktigt mätt, så det visade sig att man var tvungen att såga av masten två futtiga cm. Det hade dessvärre till följd att backstagen blev motsvarande mycket längre och således inte kunde tas hem till önskad belastning då det visade sig att blocken gick kloss. Man förlorade där ca 2.000 lbs, och var och en kan ju förstå vad det betyder för förstagets sträckning. Vidare visade det sig att de självlänsande brunnarna var 30 mm för djupa. Detta kunde man spackla upp med hjälp av s. k. micro-ballong-spackel. Det som var riktigt tråkigt var att allt detta hände dagen före första seglingen mot »GRETEL II». Så i stället för att få utvilad komma till sin debut i America's Cup blev vi tvungna att jobba med båten in i det sista. Trots detta lyckades man klara av både »GRETEL» och sina egna problem och gå vidare till semifinal mot »AUSTRALIA». Mycket starkt gjort! Semifinalseglingarna mot »AUSTRALIA»

blev ju också en strid mot klockan. Jag tänker då på dels det olycksaliga mastbrottet samt den gången man var tvungen att släppa »SVERIGE» ur kranen från ca 6 meters höjd. 26 ton från den höjden och att ingenting går sönder och ingen blir skadad är ju inget mindre än ett under. Att grabbarna oförtrutet jobbade vidare som om inget inträffat tycker jag är ett gott bevis på den fina anda som rådde ombord.

Hur det sen gick vet vi ju. »SVERIGE» fick se sig slagen av »AUSTRALIA» med 4—0, och det är inte mycket att säga om det.

Många har ju försökt sig på att analysera varför det gick som det gjorde för »SVERIGE» och den reflektion jag vill göra är att båten »SVERIGE» har säkert mycket högre potential än hon fick visa i -77 års America's Cup. Det som inte riktigt räckte till den här gången var väl i första hand segel och rigg. I andra hand tror jag att även »boat-handling» måste övas mycket mer. Det skulle alltså innebära att förberedelse tiden varit för kort. Mycket troligt. Titta på »AUSTRALIA'S» 0—4 mot »COURAGEUS» så förstår ni vad jag menar.

Till sist vill jag tacka Pelle Pettersson och alla andra som gjort det möjligt för mig att få vara med om min största seglingsupplevelse hittills.

Min önskan är att Sverige kommer igen!

Carl-Ake Wastesson



BENN'S INDUSTRI & SKEPPSMATERIAL

Gäller det inköp av segelbåtstillbehör, reparation av Din rigg eller har Du funderingar på lättmetallmast gör ett besök i vår butik Brännkyrkagatan 96, Sthlm.

Vår rigg-verkstad utför ändstyckspressningar, taluritpressningar och handsplits på såväl rostfr. som galv. wire. Om Du skall utrusta halvfabrikat lämnar vi Dej paketpris på mast, bom, spinnakerbom, stående och löpande rigg, och däcksutrustning såsom, winchar, skotskenor, mantågs-

stöttor, mantåg etc.

Vi har egen tillverkning av de flesta däcksbeslagen.

Har Du fundering att skaffa spinnakerutrustning till båten kan vi lämna Dej en fördelaktig offert under vinterhalvåret. Du kan även montera dina mastbeslag själv till självkostnadspris.



BENN'S INDUSTRI & SKEPPSMATERIAL

TEL. 08-58 58 43, 58 58 53 · POSTGIRO 47 18 45 8 · BANKGIRO 792-7973
TELEX 10017 BENNS S

Årsboken fyller 60 år

»Historiken» som följer är tagen ur GSS:s första årsbok från 1918, som skänkts till sällskapet av Thure Lindström vid höstmötet 1976.

Den är ett häfte om 36 sidor i ungefär samma format som årets bok. Innehållet består, förutom historiken, av ett »fartygsregister» över sällskapets 62 segelbåtar och 34 motorbåtar, ett medlemsregister över de 213 medlemmarna (»därav 8 damer») och en årsberättelse. Där kan man bl. a. läsa att »Sällskapet avhöll även i år trots dyrtiden sin sedvanliga regatta vilken var

förlagd till Jungfruholmarna». I övrigt kan man utläsa en ganska så febril aktivitet vad gäller kappsegling med ty åtföljande festligheter.

Sällskapets utgifter och inkomster uppgick till kr 5.905:90 i båda fallen. Den årliga utlottningsbåten kostade 1.805 kronor och 83 öre men som vil var lyckades man sälja lotter för 2.000 kronor. 14 av årsbokens sidor fylldes av helsidesannonser, som ville sälja köttkonserver, »yachtsegel», hattar mössor, juveler, »blå engelska ylletröjor» och mycket annat.



HISTORIK

När vi nu framlägga för sällskapet den första årsboken vilja vi gå tillbaka till den tid då sällskapet bildades och ur tillgängliga uppgifter återgiva det som kan vara av allmänt intresse.

Innan sällskapet bildades fanns på söder, eller rättare omkring Hornstull, en hel mängd intresserade båtägare som ofta kommo tillsammans om söndagarna ute på holmarna, och vid dessa tillfällen, eller rättare vid färden hem och bort, anordnades det små privata kappseglingar vilket eggade intresset i så hög grad, att tanken på en sammanslutning började uppstå för att kunna få till stånd kontrollerade tävlingar.

Så utfärdades inbjudning till bildandet av ett segelsällskap, vilket resulterade i G. S. S. bildande år 1895.

Under de första åren hade sällskapet i regel ej annat än mycket enkel material att röra sig med, men ett aldrig svalnande intresse gjorde att eskadern ökades och blev allt större och större. På den tiden var det ej så svårt med respit och sådant, som nu ofta kan avgöra en tävling, ibland till och med startades från sällskapets klubbrum på kaféet Flaggen, som de äldre medlemmarna känna väl till, då skulle alla båtar vara väl förtöjda och allt manskap i land, då gällde det att fort komma i väg, ett ypperligt sätt att utbilda och träna gastar, då seglen nämligen skulle vara väl beslagna, det var ett rörligt liv vid Liljeholmsbron dessa dagar, ty allmänheten intresserade sig mycket för dessa seglingar, till och med så, att subscriptionslistor gick omkring för anskaffande av pris som sedan skänk-

tes till sällskapet, kan hända att någon medlem från början utskrev dem, men sedan var det folk som ej var medlemmar i sällskapet som påtecknade bidragen i allmänhet.

Ett genomgående drag under hela sällskapets verksamhetstid är, att alla avgifter hållits så låga som det varit möjligt samt att alltid administrationskostnaderna varit små. När därför båtmaterielet, som från början utgjordes av snipor och skeppbåtar samt liknande farkoster, så småningom utbyttes mot båtar av modärn typ, till att börja med endast fenbåtar, senare har en del skärgårdskryssare tillkommit, däribland de utmärkta utlottningsbåtar som sällskapet de senare åren anskaffat och utlottat, kom kostnaderna för båtägarna att avsevärt ökas, ty då måste varv anlitas för båtarnas vinterupplag. Från det ena året till det andra höjdes vinterhyran på varven tills det blev så dyrt att man insåg att det ej fick fortgå längre på detta sätt.

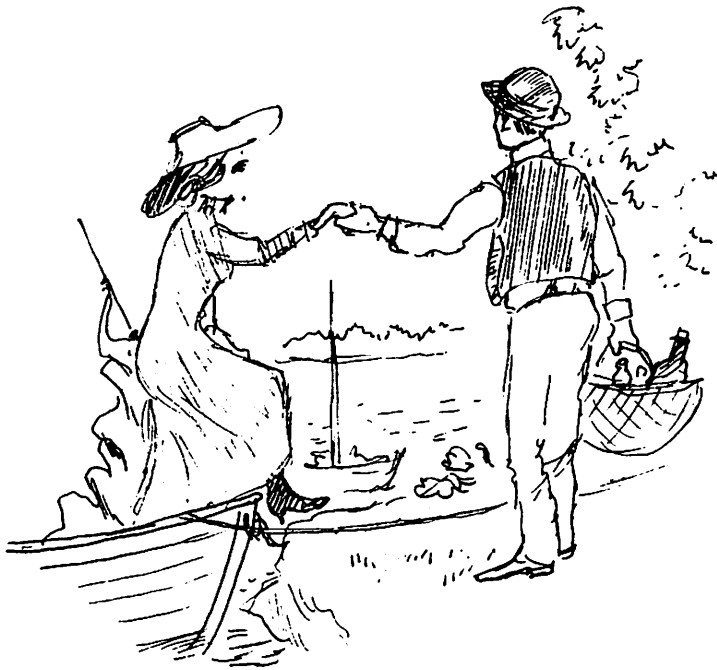
Under sommaren 1913 gick därför styrelsen i författning om förhyrande av den plats som sällskapet nu disponerar över. (På Reimers holme.) Det var från början endast en backe som stupade ned mot sjön samt betäckt med stora stenblock. Nu började en mödosam tid, medlemmarna uppbyggades för att hjälpa till med platsens iordningställande, varje kväll samlades sedan ett 20-tal man som med friska tag flyttade stenblocken, planerade marken och fyllde ut groparna tills det blev den plan vi nu ha. Därefter byggdes förvarings skjulet samt uppsattes staket. Ett arbete som förtjänar att ej

glömmas då det utfördes endast för intressets skull, det kan i förbigående nämnas att många som tillbragte sina kvällar med detta stränga arbete ej voro båtägare. Under denna tid hade det lyckats styrelsen att få köpa en lyftkran för båtarnas upp- och nedtagande ur och i vattnet. Den stod hoprostad på en gjuten betongbädd i Långholmskanalen, det blev ett styvt arbete med att få den isär och tagen i land, den stod nämligen 3 meter från stranden, men även detta lyckades var- efter den transporterades över backen

och uppsattes, väl avslipad och smord, för sitt kommande arbete.

Kostnaderna för uppläggnigen blev nu reducerad till ungefär tredjedelen av vad varven begärde. När sällskapet nu hade fått en hemvist för vintern började tanken uppstå på att man även skulle ha en sådan för sommaren, det började talas om att stränderna efter Mälaren skulle fridlysas, vilket endast var ett rykte, därför, när det väcktes förslag att förhyra Jungfruholmarna, som av alla voro välbekanta, mottogs förslaget med stor förståelse, och fick





styrelsen avsluta kontrakt med holmarnas ägare, Ryttmästare Johan Ihre på Ekebyhov, för tiden till 1925, detta beslut fattades den 27 november 1915. Därefter kom tanken på klubbhus på platsen. Som sällskapet ej ägde något kapital att förfoga över, var det svårt att finna lösningen på frågan, det enda var att ställa saken på offervillighet och så igångsattes bidragslistor, vilka inbringade grundplåten, på sällskapets fester anordnades små lotterier m. m., men det räckte ej ändå. Då beslöt till sist sällskapet att inköpa en paviljong som förut använts av Stockholms Skridskosällskap, på sådana villkor att betalningen kunde anses tryggad.

Paviljongen, som flöt på pontoner, bogserade sedan ut och upphalades på den lilla holmen, där den nu är en samlingsplats där det aldrig är tråkigt. Vid sällskapets regattor, som numera alltid äro förlagda dit, är paviljongen med sitt präktiga golv en stark dragningskraft för de danslystna, även vid andra tillfällen, t. ex. när det regnar, är det skönt att ha en plats att samlas på. Detta och en liten stuga, en gåva av fabrikör Aug. Rydholm, har ej kunnat komma till stånd med sällskapets egna resurser. Bland dem som lämnat ett kraftigt handtag är att nämna, dels arbetsvilliga medlemmar som uppröjt platsen samt byggt den bro

som förbinder båda holmarna med varandra, dels kontanta gåvor av herrar Aug. Rydholm, Karl och Erik Larsson, Martin Nilsson samt genom de förut nämnda frivilliga insamlingslistor, vilket lämnade det resultat att för närvarande ej några större skulder vila på företaget.

Vid arbetet med holmarnas iordningsställande var det ett muntert humör, tidigt på våren företogs en färd med Ideals Svetsningsbåt från Stockholm. Hackor, spadar och krattor kommo genast vid framkomsten i arbete, man organiserade en plan efter vilken röjningen skulle försiggå, alla träd skönades, endast ris och buskar avlägsnades, varvid öppnades platser så inbjudande vackra, att man knappast trott att resultatet skulle bli detsamma, förut var platsen fullständigt igenväxt och omöjlig att passera, de som ej sett platsen på några år, kunna knappast

känna igen densamma. Varje år återkommer detta arbete, platsen är så avhållen av alla att de som komma ditut, gärna offra litet av sin frihet för att vara behjälpliga med att försköna och vårda den vackra naturen.

På grund av begränsat utrymme har vi ej kunnat på något sätt i detalj gjort någon ingående resumé över sällskapetets verksamhetstid och slättet för arbetets bedrivande, men hoppas att till kommande år kunna lämna korta redogörelser för vissa tilldragelser under förfluten tid.

Vi avsluta detta med att konstatera det sammanhållningen alltid varit stark i G. S. S. och hoppas att den i framtiden skall bli allt starkare, vilket alltid bland idrottsmän som sätter idrotten i högsätet stärker intresset för det gemensamma bästa.

Redaktionen

(Ur GSS årsbok 1918)



ÖRTENGREN SEGELMAKERI. Erfarenhet av toppsegel.



Skeppsbron 44 111 30 Stockholm 08-1135 21

KORV- OCH



Korv- och paketköret startas av Erik Thor och Nils-Olov Olsson från Jungfruholmarna i måttlig bris.



PAKETKÖRET



människor



*Torsten torkar troget
tråget träcket under
däcket.*

*T. h. Mandarinrast i
klubblokalen.*

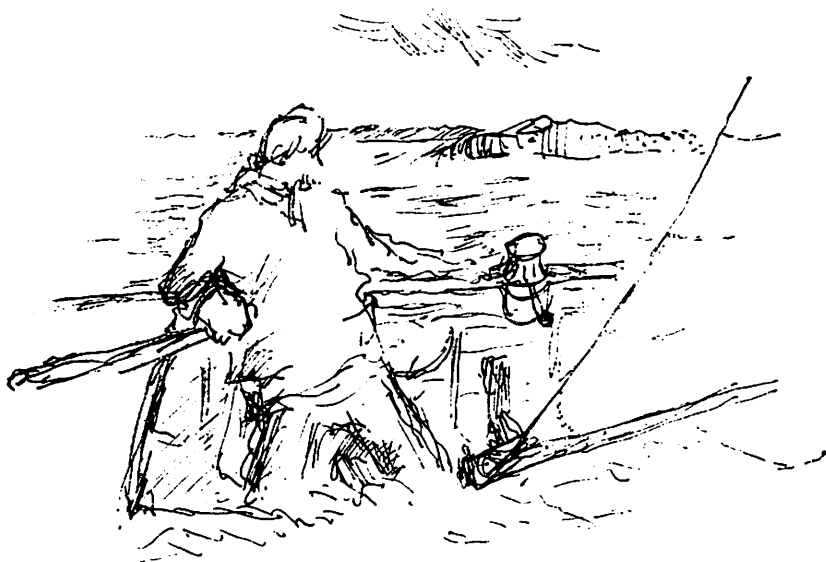
*T. h. Nu kan man
samma lugnt vid
Jungfruholmarna.
Ove och Roland med
rekordfångst.*

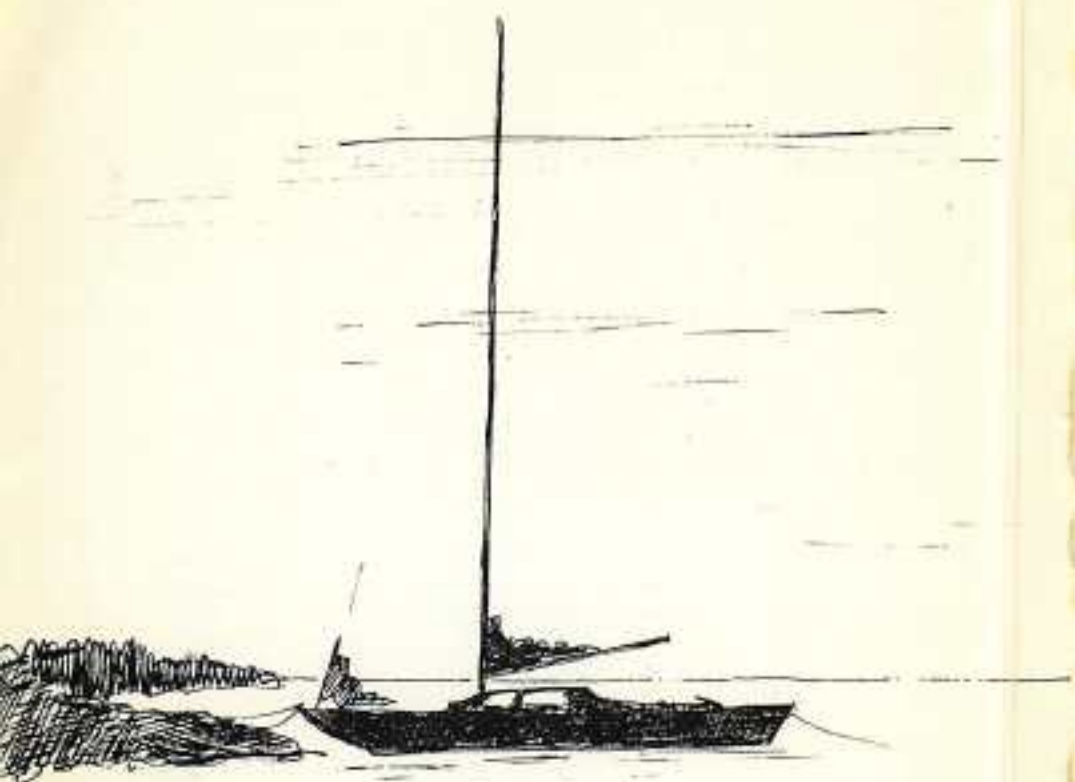




Nils Anneskog

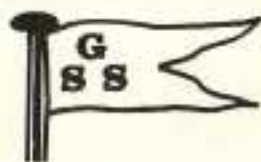
MEDLEMSREGISTER







SÄLLSKAPET



FRAMTIDEN

BÅTEN