

GÖTA  **SEGEL SÄLLSKAP ÅR 1979**


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 1979

Göta Segel Sällskap

Stiftades den 10 aug. 1895

INSIDORNA

Sid.

- 3 Göta SS inför 1979
- 4 Verksamhetsberättelse
- 8 Styrelse
- 10 Kostnader
- 12 Avgiftsbestämmelser
- 14 Ungdomssektionens verksamhetsberättelse
- 16 En dag på jollelägret
- 20 Göta åter till Reymers . . .
- 22 Uppsving för sjöfarten
- 23 Veteranerna 25 år
- 24 Götaveteranernas 25-årsjubileum
- 27 Kräftköret
- 30 Mälaren svämmar över
- 34 Bottenrengöring i Malacca
- 36 Ett seglarparadis
- 41 Götas M 30-seglare
- 44 M 22:an
- 47 Resultat från Korvköret
- 48 De strävsamma
- 50 Bidraget till Neptun
- 51 Arnes korsörd
- 52 Båtregister
- 57 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.

- 15 Truckservice
- 19 Ekens Bil och Dykarservice
- 26 Örtengrens Segel
- 35 Kanonsegel
- 43 Bennis Industri & Skeppsmaterial
- 49 Boding Segel

Redaktionen
Klas Jonsäter och Arne Barthelson

*Foto: Arne Barthelson
Klas Jonsäter m. fl.
Teckningar: Klas Jonsäter
© Omslaget: Ib Möller*

© Eftertryck förbehålles författaren



Göta S.S. inför 1979

En lång kall och snörik vinter håller oss seglare i ett fast grepp. Ofta under vinterdagarna har mina tankar gått till de duktiga hammbyggnadsgubbarna som arbetat fram våra nya bryggor i Långholmskanalen. Det synes nu vara ett välbetänkt mötesbeslut att överlåta dessa arbeten till kommunen. Jag tror fortfarande att detta arbete även i enklare utförande hade blivit för mycket för oss GSS-are. Styrelsens målsättning har varit att alla GSS-are skall kunna erhålla en välskött hamnplats, vi är alla värda det.

Toalettbygget på Jungfruholmarna närmar sig också färdigställandet. Bli det måhända en pampig invigning? Klubbhuset på Reimersholme är nu så

pass färdigt att ett invigningsgenrep kunde genomföras i slutet av mars månad.

Dock finns det en del smolk i bågaren inför 80-talet. Bl. a. Långholmsutredningen. Där tar vi nya tag och hoppas på bättre framgång. En viss rörelse kan märkas mot erhållande av långtidskontrakt. Våra fenkölade stora båtar blir mer och mer svårplacerade på våra disponibla uppläggningsytor. Sidförflyttningar av dessa båtar måste troligen tillgripas redan till hösten.

Men varför nämna hösten när hela sommaren ligger framför oss? Nej, segla och ha det skönt! Hösten kommer nog programentligt. Till dess: God Vind!

Sverker



VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 1978

Göta Segel Sällskaps styrelse får härmed avlämna följande verksamhetsberättelse för år 1978.

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

Sällskapet hade vid årets slut totalt 495 medlemmar varav 101 damer. Ungdomssektionen ingår med 82 medlemmar, 52 pojkar och 30 flickor.

Antalet båtar registrerade i Sällskapet, var vid årets slut 244, fördelade på 193 segelbåtar, 2 segelkanoter, 20 övriga centerbordshåtar och 29 motorbåtar. Hamnarna och varven har varit fullbelagda.

Under året har 3 allmänna och 7 styrelsemöten hållits. Årsmötet hölls den 2 februari och då besluts bl. a. att antaga styrelsens förslag om ett principbeslut om utgivande av årsbok för en 5-årsperiod.

Styrelsen kallade till ett Extra Värmöte den 16 mars och på detta behand-

lades kontraktutformningen för vårt nya klubbhus på Reimersholm. Den som vill läsa mer om Huset kan titta i årsboken från 1978 på sidorna 6—9. Någon årsfest blev det inte 1978, eftersom det var endast tjugosju (27) medlemmar som anmälde sitt intresse för festen.

De numera traditionella träningsseglingarna på tisdagskvällarna, har under våren arrangerats av kappsegling-kommittén.

Kräftkörtet seglades den 12 och 13 augusti med ca 80 startande båtar. I år var det första gången på många år som vi inte hade något fyrverkeri, p. g. a. förra årets olyckstillbud.

Korv- och paketkörtet seglades den 23 september i regnskurar och byig vind, och på kvällen drog diskoteket in på Holmarna.

Sällskapet har även i år haft representeranter på Mälarens- och Stockholms Seglarförbunds årsmöten.

Under året har Sällskapet mottagit en större penninggåva och en prissamling av en gammal medlem, Karl Wrettholm.

På Långholmen har Idrottsförvaltningen börjat bygga nya bryggor åt oss. I december påbörjades pålningsarbetena, och till säsongen -79 kommer alla fasta bryggor att vara ombyggda.

På Jungfruholmarna har gamla toalettbyggnaden rivits och en ny har byggts under hösten. De nya multtrum-toaletterna skall vara klara i början av sommaren.

Efter det att kontraktet på Reimersholmshuset undertecknats, har många medlemmar, speciellt Sällskapets pensionärer, gjort ett jättearbete med Huset, bl. a. har mellanväggar rivits och allt skräp från vinden och övriga rum

har burits ut. Huset blev så pass iordningställt så att veteranerna kunde ha sitt traditionella Luciafirande där.

Flipperlägren, som hölls veckorna efter midsommar, var som vanligt fullteknade och deltagarna har enligt uppgift trivts med både seglingsundervisningen och maten.

Styrelsen tackar alla som har hjälpt oss att genomföra ovanstående arbeten eller på annat sätt varit Sällskapet till nytta.

Stockholm den 25 januari 1979.

Sverker Bergman Inger Hallberg

Per Lantz Stefan Lundgren

Lasse Thorbjörnsson

Sven Erik Friberg





Foto: Arne Barthelson.





Här renoverar; från brukshalja till skärstev. Ville, Bosse och Münster Blom, Hilding även kallad.

Foto: Arne Barthelson.

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: Britt-Marie Lundin, Hälleskåran 53 A, 126 57 Hägersten.
Tel. 88 47 18.

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

Ungdomsledare: Lasse Thorbjörnsson, Gransättragränd 23, 127 36 Skärholmen.
Tel. 88 97 88.

Suppleant: Per Johan Ytterman, Vivelvägen 13 A, 125 33 Älvsjö.
Tel. 86 90 62.

Hamnchef 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.

Kappteckningskommitté:

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

Tel. 0753/776 55.

Erik Tohr, Bo Eriksson, Clas Silberg, Nils Olof Olsson, Svante Nordström,
Lars Rosengren, Rolf Eriksson, Lasse Söderberg, Bengt Svensson, Valter Saaristu.

Festkommitté:

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

Staffan Isacsson, Jan Persson, Sten Thorold, Staffan Eklund, Märten Tynnsjö.

Valberedningskommitté:

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

Tel. 0753/806 06.

Per Johan Ytterman, Börje Dal, Tommy Spök, 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, Gransättragränd 23, 127 36 Skärholmen.

Tel. 88 97 78.

Tommy Söderlund, Mikael Ekman, Marianne Kling, Kenneth Höglund.

Uppvaktningsgrupp:

Ville Sandberg, sammankallande, Telemarksgränd 3, 2 tr., 126.60 Hägersten.

Tel. 88 64 32.

Erik Jansson, Bo Fagerström.

Årsboksredaktion:

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

Tel. 62 77 14.

Ove Nilsson, 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.

Revisorstulleant:

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 1978-01-01

<i>Tillgångar</i>		<i>Skulder</i>	
Kassa	56: 49	Kapital	25.033: 15
Postgiro	11.395: 91	Investeringsfond	35.000: —
Sparkonto	30.704: 20	Dansbanefond	1.825: —
Kapitalkonto	18.697: 55		
Å conto	1.000: —		
Inventarier	4: —		
	<hr/>		<hr/>
	Kronor 61.858: 15		Kronor 61.858: 15

VINST- OCH FÖRLUSTRÄKNING 1978-12-31

<i>Utgifter</i>		<i>Inkomster</i>	
Omkostnader:		Årsavgifter	19.289: —
Jungfruholmarna	59.191: 70	Båtavgifter	90.104: —
Hamn, Långholmen	12.377: 50	Straffavgifter	148: 50
Hamn, Gröndal	8.709: —	Arbetsplikt	1.000: —
Varv, Långholmen	8.348: —	Skåp	2.380: —
Varv, Gröndal	10.731: 55	Inregistreringsavgifter	1.500: —
Porto	3.478: 05	Gåvor och anslag	6.724: 25
Elavgifter:		Intäktsräntor	5.712: 30
Långholmen	1.551: 10	Standertar	2.926: 30
Gröndal	1.057: 50	Lägre	6.010: 95
Jungfruholmarna	746: 80	Jollarna	2.400: —
Kansli	174: 90		<hr/>
Arkivomkostnader	5.582: 50		Kronor 138.195: 30
Klubbhuset	5.448: 20	Underskott invest.fond	14.327: 65
Kappseglingar	2.071: 45		
GSS-Nytt	320: —		
Årsboken	13.831: 15		
Skatt	2.042: —		
Sammanträden	1.561: 25		
Fester	4.000: —		
Teleavgifter:			
Långholmen	1.060: 05		
Gröndal	255: —		
Jungfruholmarna	125: —		
Försäkringar	5.419: —		
Uppvaktningar	735: 95		
Avgifter till förbund	2.757: —		
Ungdomssektionen	948: 30		
	<hr/>		<hr/>
	Kronor 152.522: 95		Kronor 152.522: 95

UTGAENDE BALANSKONTO 1978-12-31

Tillgångar

Kassa	832: 74
Postgiro	14.760: 46
Sparkonto	15.084: 75
Kapitalräkning	20.098: 55
A conto	750: —
Inventarier	4: —

Kronor 47.530: 50

Skulder

Kapital	25.033: 13
Investeringsfond	20.672: 35
Dansbanefond	1.825: —

Kronor 47.530: 50



**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 Gungars Väg 6
122 31 Enskede
08/49 11 71

AVGIFTSBESTÄMMELSER 1979

Inträdesavgifter:

Senior	200:—
Junior fr. o. m. 15 år och familjemedlem	50:—

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)	60:—
Junior (som ej utnyttjar sällskapets hamn eller varv)	10:—

Hamnavgift:

Bryggeplats (som ej utnyttjar sällskapets varv)	500:—
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 kvm:

Långholmen	24:—
Gröndal	27:—

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

Grundavgifter för samtliga varv	300:—
---------------------------------------	-------

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 takskottning 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 10⁹/₁₀₀ 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.

Båtavgift: 1 januari—31 december innevarande år.

Hamnavgift: Erläggas 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 sidan	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.



Foto: Arne Barthelson.

UNGDOMSSEKTIONENS VERKSAMHETSBERÄTTELSE

Ungdomssektionen består f. n. av 52 pojkar och 30 flickor.

Under våren hade vi 2 träffar, båda med dålig anslutning. Tyvärr.

Våra läger hölls som vanligt, veckorna efter midsommar och vår båda fullteknade med 24 deltagare per läger. Ledare var Mikael Ekman, Eva Palmqvist, Per Hansson, Marianne Kling (1:a veckan) och Åke Palmqvist (2:a veckan).

I köket färdigställde Irene Eriksson och Kerstin Östling gastronomiska läckerheter.

Tillsammans ordnade dom två fina veckor i »växlande» väder.

Under våren hade vi två träffar, båda Livräddningssällskapets båt, där fick vi lära oss livräddning, konstgjord andning samt sjövätt.

Vart tog alla kappseglare vägen efter lägren och kräftköret? Endast en (1) besättning infann sig till Segelbåtens Dag och genomförde bra seglingar i hård konkurrens.

Antalet deltagare på den traditionella lägerträffen i början av dec. var det dock inget fel på.

För 1978 vill jag tacka alla som hjälpt till under året som gått och hoppas på fortsatt samarbete nästa år.

Väl mött -79 Lasse Torbjörnsson



TRUCK-SERVICE
ring växel

08/990360

ÄLVSJÖ

Fack 125 60

En dag på jollelägret 1978

07.30

Väckning med glatt humör.

08.00

Salut och flagghissning (ibland behöves det extra för att väcka Micke).

08.01

Frukost. 24 hungriga ungdomar stormar in men blir strax utkörda igen. Ställ er i kö annars blir det ingen frukost; det blir en hel del sura kommentarer men »ordern» efterlevs i alla fall. Snart är det länsat på borden, och den ständiga frågan kommer: — Ska vi inte segla snart? Vilken grupp ska segla först?

09.00

Börjar första passet. Det vill säga hälften seglar och den andra hälften stannar iland.

I somras var det Micke, Per, Marianne eller Ake som gav sig i kast med att försöka lära ut lite vett om segling.

Iland var det jag, Eva som skulle visa en del knopar och snacka lite enkla sjövettsregler, det där om kappseglingsteori fick grabbarna ta hand om. Det är ganska bra att vara »knoplärare», jag fick nämligen lära mig en hel del själv och det är ju alltid bra.

I somras hade vi otur med vädret men ved fanns det gott om och att sitta framför en brasa och snacka segling m. m. tycker väl dom flesta är ganska mysigt.

11.30

Lunch-time. Den stod Irene och Kerstin för. »Mattanterna» hade nog ganska jobbigt ibland. Tänk er att stå och grädda pannkakor till 24 hungriga ungdomar plus vi ledare.



12.30

Var det dags för nästa pass, till ungefär 15.00. Då brukade vi som var iland oftast leka någonting. T. ex. leta efter en godsbit i ett mjölfat.

15.00

Saft, skorpor och kexdags.

En dag hade vi i stället tårtärtävling. Det blev ganska uppskattat. Jag vet inte vem som hade roligast, vi eller ungdomarna.

17.00

Var det dags för mat igen. (Vi gjorde inget annat än äta.)

Nästan varje dag hade vi så kallad allmän ikastning, d. v. s. alla kastade i varandra med kläderna på, så eftersom det regnade ganska mycket fick vi elda bastun och torka kläder.

(Men tyvärr kan det gå tokigt ibland, som det gjorde för en av killarna, Micke Andersson. Han skulle dra Ma-

rianne med sig i vattnet men fastnade med foten och bröt den.

Vi fick tillbringa halva dagen på sjukhus och Micke kom tillbaka med foten i gipspaket. Som tur va, var det fredag så att inte hela veckan blev förstörd.) Onsdagar och lördagar var det bastubad med korvgrillning, cocacola och popcorn. Bada bastu var populärt, särskilt när vi tjejer fyllde ballonger med vatten eller sprutade med vattenpistoler på killarna.

20.00

Var vi hungriga igen och Irene och Kerstin hade dukat fram mackor och te. Då brukade vi alla vara dödströtta, men det går ju inte att erkänna förstås.

24.00

Brukade det i alla fall vara tyst och vi ledare kunde också få sova några timmar, om inte några ungdomar var ute och bisade förstås.

Eva P.





1:a jollelägret.

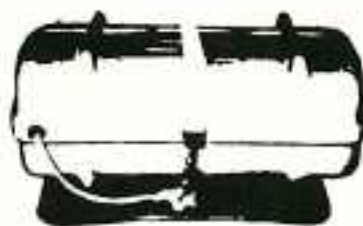


2:a jollelägret.

Ekens

BIL- OCH DYKARSERVICE

NÄR DET GÄLLER LIVFLOTTAR NÖDRAKETER FLYTVÄSTAR



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

E K E N S

Ring oss gärna och beställ en tid för personlig demonstration.

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

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

GÖTA åter till REYMERS...



I det senvinterlika värvädret sökte medlemmar, vägleda av diskret utsatta marschaller, sig in under valvet till Vin- och Sprits gamla område. Fram till ett av de kvarvarande stenhusen. Dagens datum var den 31 mars. Det var utlyst en dunderfest enligt klubbmästeriet, som en invigning av det nya klubbhuset f. n. i sitt första ombyggnadsskede. »Klubbhuset» är nu titelaturen och förvandlingen skall väl skrida i takt med tid för arbete och ekonomi.

Och Dunder blev det för än är både tak och väggar tämligen kala. Väl bänkade högg vi in på mat och dryck. Oraklet Erik Jansson drog en kort historia, »att här på Reimers grundlades egentligen Sällskapet i verklig mening», samt en variant om båtars upp-

och nedanfärd med krav på fartygets mått mått i dryckjöm. Välkomsthälsningar avsaluterades till den kallnande säsen. Dieter, ofta sedd i festliga sammanhang, startade ambitiöst med sångpappret men akustiken ville inte. Jungfrun från Jungfruholmarna, den vackra väpan och ett fåtal gardinlängder fick ta emot Ijudvägorna när diskjockeyn Kjell Alqvist drog igång medhavd apparatur. Dans begynte på den övre våningen där golvet belagts med plastmatta i orange ton. Och många hade mer än trevligt. I nedre etaget kunde samtal föras och örig husesyn företas. Möjligheternas hus är vad det är långt framöver. Här behövs grejor och tillvaratagare torde göra sig tilltalade.

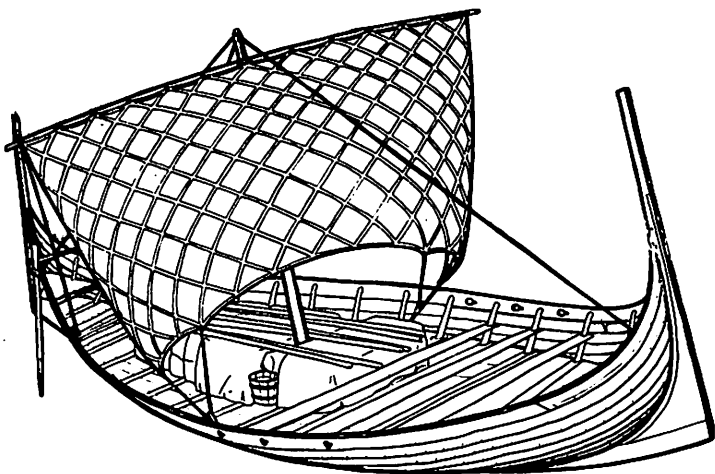
Arne Baricson



Foto: Arne Barthelson



UPPSVING FÖR SJÖFARTEN



Riggat skepp.

Åran av att såväl den merkantila som den väpnade sjöfarten nu upplever en glansperiod måste till största delen tillskrivas våra duktiga skeppsbyggare.

Man har länge arbetet på att förbättra konstruktionen på skeppen. Längre än så här kan man nog inte nå, då det gäller sjöduglighet, snabbgående o s v. Grunden för hela den förnämliga skeppskonstruktionen är kölplankan, som är helt oskarvad och därför utmärkt hållbar mot brott. Försök har gjorts att skarva kölplankan, men det-

ta har visat sig fatalt, då hela skeppet lätt kan knäckas och haverera.

Skeppens konstruktion tillåter såväl segling som rodd, vilket gör dem snart sagt oberoende av väderförhållandena. Deras grundgående, som ju vilar på gamla traditioner, tillåter vidare att man kan landa utan särskilt byggda hamnar och kajer, vilket är förmånligt eftersom handeln också går till orter utan fasta hamnanläggningar.

Ur Historiska Nyheter

veteranerna 25 år

Mel.: *Med en enkel tullipan*

Med en enkel tullipan på bemärkelseda'n
vi har den äran, vi har den äran att gratulera.
Var och en av alla oss mot varann kastar loss
med den äran vi har den äran att gratulera.
Vi är 25 år hela gänget med klara ögon och rosig hy
men det beror ej på vinglassvinget och av en särdeles god meny.
Nej, vårt sinne det är ungt vi hoppar över allt tungt
så med den äran vi har den äran att gratulera.

Ifrån våra ungdomsda'r har vi minnena kvar
utav regattor då med kappsegling och vanlig weekend.
»Jungfrun» lockade oss jämt med sitt lugn, fröjd och skämt
och man kände varenda medlem i hela viken.
Där låg kanoter och 15-lådor och 22-or och 30-or
och där låg båtar med gamla regler, med segelyta förfärligt stor.
Uti vår gamla paviljong var det fest, dans och sång.
För den tiden vi kan oss lyckligen gratulera.

För de gubbar som är här väntar kära besvär,
dom väntar vårens långljusa dagar med stort intresse.
Dom tinker tillbehör och skrov, dom gör på varven en löv
och där nere dom allesammans är i sitt esse.
Dom snackar lådan i mahogny, i plast och vad hon kan duga till
i rätta vädret på jikkla kort tid hon klarar av en nautisk mil.
Och uti motorbåtars hop snackas hästar och knop.
Till båtfolkslivet det kan vi verkligen gratulera.

Göta Veteraners klubb består ej bara av gubb
vi har den äran, vi har den äran att gratulera.
För här hos oss det även finns så många tjusiga kvinns
som med den äran, ja med den äran dom kan agera
som kuttersmycken, som gäst, som roisman, en massa annat dom känner till.
Dom läser sjökort, dom tar kompasskurs och grejar skaffningen när du vill.
Och motorbåtars tuffa kvinns dom vet var tändstiften finns.
så Göta gubbar till era Evor vi gratulerar.

Vi alla är ett festligt gäng det hörs ju på stämningen
den brukar aldrig, nej aldrig, aldrig oss fallera.
Ty vi alla konsten kan att fint uppskatta varann
och det är något vi Veteraner kan gratulera.
Så vi som samlats här runt kring borden i skön gemenskap vi önska vill
att Göta SS med Veteraner ska leva minst hundra åren till.
Och vi slutar denna sång och säger ännu en gång
VI HAR DEN ÄRAN, VI HAR DEN ÄRAN ATT GRATULERA.

Eira Tärnholm



Ca 50 Götaveteraner bänkade runt borden i förråd med att avnjuta en delikat middag med bl. a. lax och blff, som dessert bjöd Eira på cognacpudding à la »Tidö Slott», de' Du!

Götaveteranernas fest



Mary och Sverker bjöd på en trubadur, Lars Åke Stark, välkänd Bellmantolkare. Förnämlig sångare och underhållare. Eira skålar Bellman till.



Gunnar Esk håller tack-för-maten-tal på sitt oesterhärmliga sätt.



Dansen går på HBK.



Stort lotteri hade ordnats med priser som många av veteranerna donerat. Här ett par glada vinnare.



Våra äldsta kämpar tar paus.



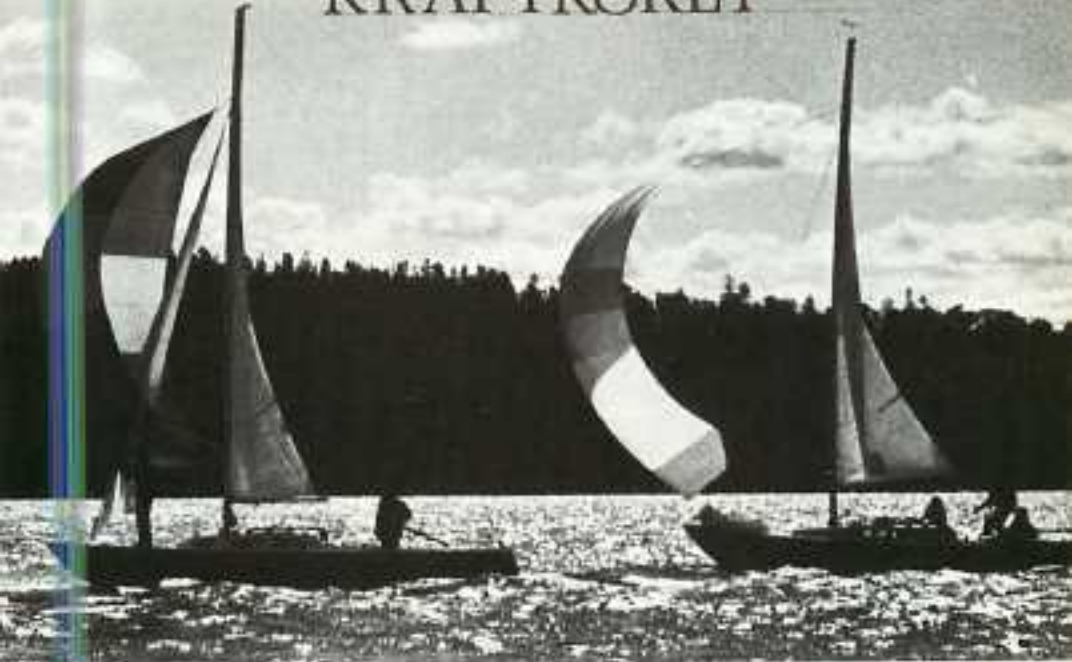
Valter tycker att det får vara nog nu på festandet. Foto: B. Fagerström.

ÖRTENGREN SEGELMAKERI. Erfarenhet av toppsegel.



Skeppsbron 44 111 30 Stockholm 08-11 35 21

KRÄFTKÖRET



M 30 (8 anmälda)

1. 107 Erik Thor, »Sisu», GSS
2. 108 Sofia, Lennart Åkerfjord, SSK
3. 59 Charne, Sten Thorold, GSS

Passad (9 anmälda)

1. 1 Zoom, Sven Erik Bränge, EBK
2. 5 Leif Svensson, GSS
3. 11 Filicia, Roland Holmlund, ABK

M 22 (14 anmälda)

1. 1 Emmett, Christer Habbe, GSS
2. 11 Alvan, Robert Lindman, ABS
3. 101 Galant, Jan Olof Nilsson, GSS
4. 3 Tummelisa, Bo Eriksson, GSS
5. 45 Naila, Märten Tynnsjö, GSS

Sveakryssare (3 anmälda)

1. 3343 Makalösa, Bo Thorstensson, GSS

IF-båtar (7 anmälda)

1. 3116 Gemici, Kenneth Strand, GSS
2. 1999 Mysak, Krister Wäländer, SSS
3. 1054 Suleika, Lars Olof Larsson, KBS

H-båtar (5 anmälda)

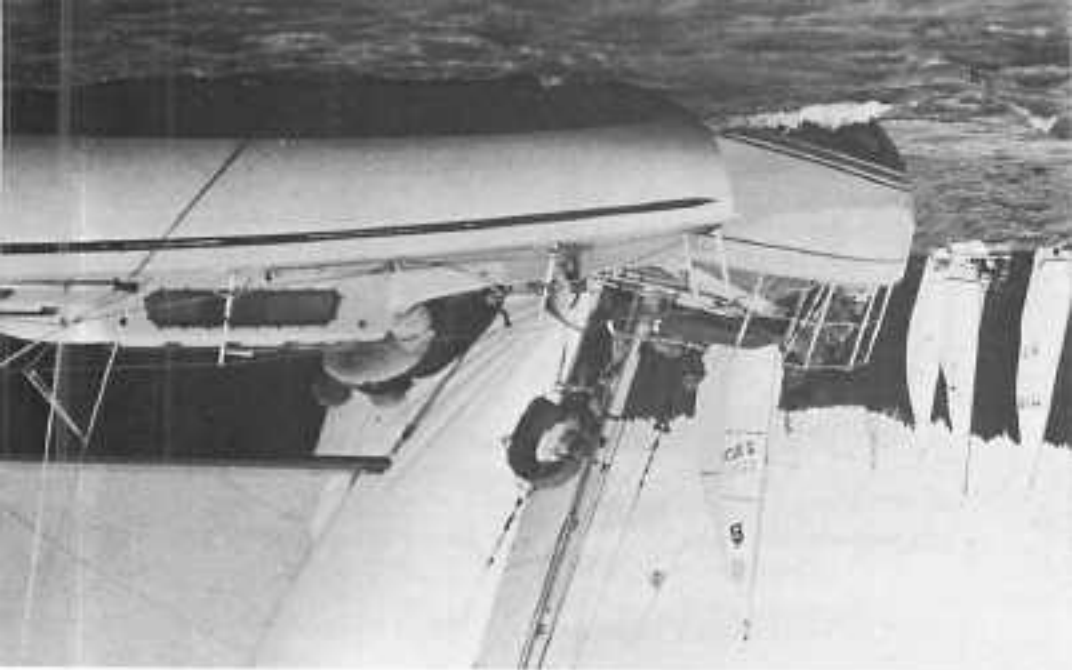
1. 255 Sally, Tage Tjörnbo, VSS
2. 54 Galadriel, Tommy Andersson, GSS

Flipper (6 anmälda)

1. 3355 Tomas Hall/Johan Carlstedt, GSS
2. 5101 Richard Dahlström/Anders Lundmark, GSS

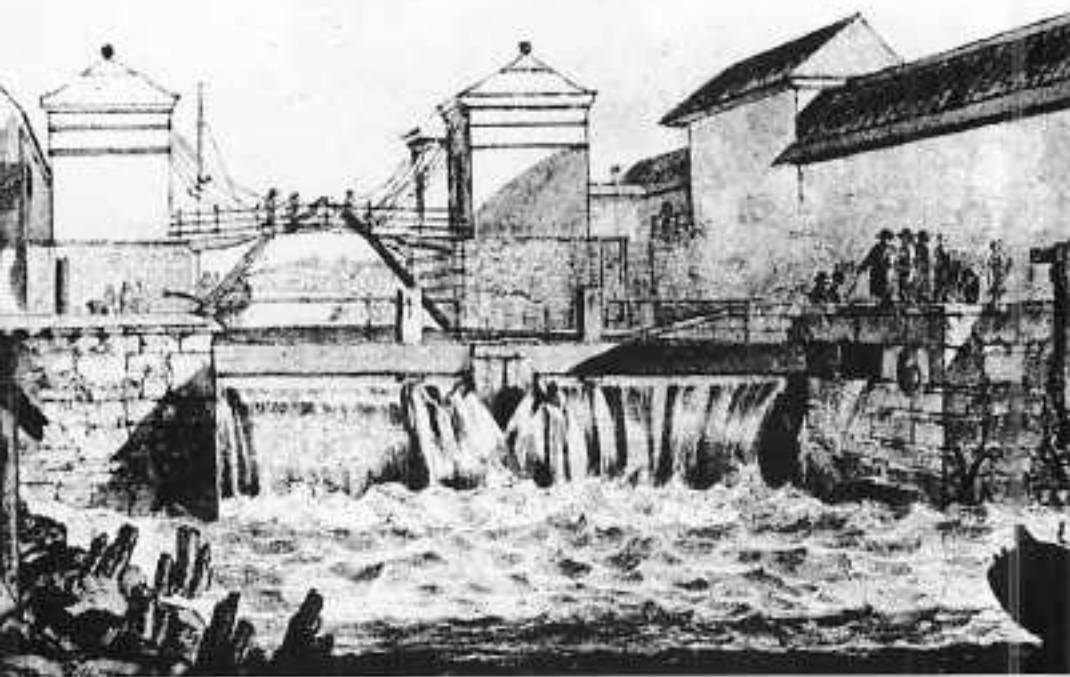
Lys (31 anmälda)

1. KR 1107, Georg Möller, EBS
2. Rapid 12, Gunnar Hagliden, GSS
3. S 30/1, Sven Ejdestam, GSS
5. W 30/21, Lars Göran Hagman, SBK





Mälaren svämmar över



Ridda Slussen svämmar över.

Laverad tuschteckning av Erik Palmstedt

Vattenmassorna forsa på gatorna och hota att spränga Slussen.

2 April 1780. Ett gruveligt snöande, köld och regn hava förstört allt hopp, om en tidig vår. Den myckna snö, som hela vintern överhölft Sverige och nu börjar smälta, förorsakar sådana vattuflooder, att man aldrig har sett deras like. Källare på Nygatorna äro fulla av vatten, många hus åt St. Klara sidan, belägna vid sjöstranden, äro övergivna såsom kringflutna och uppfyllda av vatten. Mälaren forsar över södra slussarna med sådan styrka, att portarne ej kunna öppnas, man ser vart ögna-

blick slaktarebron hotas att bortföras; I provinserna hava kvarnar blivit bortförda, dammar sönderslagna, bruk och järnhunnrar utur stånd att nyttjas.

18 Maj. Sedan vattenfloden så tilltagit att den börjat göra betydande skada i Stockholm som och i flere provinser, börjar man här i Stockholms ström att idag riva upp Slaktarehusbron samt riva de kvarnar och fiskeverkar som hindra vattnets fria framfart.

Den ögonblicksskildring vi nyss läst beskriver den våldsummaste värfloden sedan mätningarna började i slutet av 1700-talet.

Här följer en historisk redogörelse om orsakerna till översvämningarna och vad man gjort och inte gjort för att förhindra katastroferna.

Det nederbördsområde som avbördar sitt vatten i Mälaren utgör inte mindre än 22.603 km² och sträcker sig i öster och väster från Roslagen till Filipstads bergslag och i norr och söder från Dalälven till söder om Hjälmaren. Sjöns egen yta utgör 1.140 km². Tillkommer sjön Hjälmaren på 484 km². All årlig nederbörd skall utflyta vid Stockholm. Det är inte så märkligt att denna sjös vattenvariationer varit stora och våldsamma då man betänker att den står i direkt förbindelse med havet och långa tider i nivå med detta eller att till och med Östersjön ligger högre så att överflödigt vatten ej kan rinna ut.

Redan från 1200-talet omtalas att när det regnar mycket och snön smälter blir det forsfall ut genom Stocksund (Norrström) och vattnet översvämmar vida omkring.

Stockholm grundades ju omkring mitten av 1200-talet. Helgeandsholmen bestod då av flera små sandrevlar mitt i strömfågan. Genom utfyllnader och byggande av broar, kvarnar, fiskeverkar och palats kom Helgeandsholmen att fungera som en »propp» för Mälarens fria utflöde.

Mycket oftare än nu svämmade sjön över sina bräddar och dränkte sädesfält och ångar till långt in på hösten. Bönderna klagade högljutt men kunde ingenting göra. Jordbrukarna kring Hjälmaren som hade samma problem stormade dock åtskilliga gånger dammbyggnaderna vid Eskilstuna och rev ner dem. I vår industri i vardande ville helt enkelt smederna behålla den

goda vattenkraften. Kvarnarna och den småindustri som drevs av Norrström var dock för väl bevakad för att kunna hotas.

Våren 1661 blev man dock ordentligt uppskrämd även på högsta ort. Så här skriver stathållaren i Stockholm Erik Dahlberg i sin dagbok:

Emedan av den myckna snö samt regn en så stor flod i Mälaren förorsakades, att Stockholms norra och södra broar samt slussen stodo i största fara, då vart jag av Kongl. regeringen befallt med Södermanlands esquadron att upprymma Telje grav till Mälarens avlopp.

Den 20 Maj var graven redan så djup att hans excellens fältherren greve Lars Kagge, jag och en korporal drogo med en liten båt utur Mälaren i Saltsjön.

Någon större verkan kan knappast denna upprymning av Söderteljerännan ha gjort. Samtidigt revs Norrekvarn, samt befalldes att draga upp dambolen på Slussen för Mälarens bättre avlopp. Trots vissa fördjupningar och rensningar i strömfåran kastades då som nu mycket skräp i sjön. Den vid de arkeologiska utgrävningarna framgrävda tredje kanalen vid nuvar. riksdagshuset befanns år 1757 delvis fylld av aska från bykningen av slottstvätten.

När vattnet sjönk för lågt klagade skepparna att det var till hinder för sjöfarten. Stadens styresmän var allmänt villrådiga och visste varken orsaken till vattenvariationerna eller vad som var bäst att göra åt saken. Fenomenet att strömmen ändrade riktning och ibland rann upp i Mälaren förvisades för främlingar som ett av världens underverk.

Under en längre tid utan översväm-

ningar blev man allt oförsiktigare, byggde hus, kvarnar och pålade broar i Strömmen utan att dra upp de gamla pålarna, så att till slut inte mycket vatten kunde rinna däremellan.

Den 15 maj 1780 inträffade vad som man då kallade en naturkatastrof. Mälaren steg till den ovanliga höjden av 1,72 meter över medelvattenståndet. De båda landfästena för den nya stenbron raserades ohjälpligt av strömdraget. Katastrofen väckte ett oerhört uppseende. Förskräckelsen över vattnets våldsamt var mycket stor. Redan följande dag började bergskollegium riva ned vedgårdsbron, riva mjölkvarnen och rensa under broarna. Kvarnens försvarare framhöll förgäves i den rådande paniken att kvarnens förlust vore mycket stor ty där kunde 100 tunnor spannmål om dygnet förmalas till brännerier och 70.000 personers brödbehov tillgodoses. Förgäves vädjade man till förlusten ej blott av bröd utan även brännvin.

Detta höga vattenstånd har under 200 år inte överträffats men både under 1800- och 1900-talen har höga värden mätts upp. 1904 års nivå är som alla mälarseglare vet uppmålad på den stora stenen vid Kungshatt. Den under åren alltmer aktuella frågan om en reglering av Mälaren tog fart år 1924 då vi åter fick en »katastrof». Mälaren var då täckt av metervis med snö och avsmältningen startade så hastigt att man inte kunde hindra att vattnet steg till 1,32 meter över normalvatten. De största skadorna led jordbrukarna i Mälardalen.

Våra motorbåtsåkande äldre medlemmar minns säkert också att före 1962 behövde man inte slussa utan man kunde ta sig uppför Stallkanalen vid

Slottet innan regleringsluckan täppte även detta Mälarens sista fria utlopp. Från detta årtal kan man säga att Mälaren är reglerad. Dammluckorna under Riksbron och i Stallkanalen höjs upp från botten och hindrar att vattnet sjunker för lågt till men för sjöfarten. Det gamla problemet med »uppström» är också ur världen och det rena insjövattnet kommer ej i kontakt med saltvatten. Vid vårfloder sänks luckorna till botten och den lugna Strömmen blir en strid fors. Vårfloderna som beror på snö och regnmängder och vårvärmens styrka har de senaste decennierna varit ganska måttliga. Omkring en halv meter över medelvatten. Lika mycket under kan också vattnet sjunka torra somrar då avdunstningen är stor. 1977 var ett sådant år. Minus 47 cm. Rekordet från 1939 står sig dock. 70 cm under. Med dessa ytterlighetsvärden har alltså Mälarens yta varierat två meter i modern tid.

Torra siffror säger väl inte så mycket men med litet fantasi och sjöintresse kan man tänka sig in i de känslor som väcks under en riktigt sjusjungande vårflod. Människan rasar, förfasar sig, eller blir yr, allt efter sin läggning. Många vallfärdar till större vattenfall och tycker att allt är så mycket bättre där. En forsärd i värsta vårfloden utför Stockholms ström borde väl vara bland det mest spännande man kan företa sig, i fråga om sjöfärder. Som Scylla och Karybdis dyker de farliga klipporna utanför Operabaren upp och hotar att kasta allt över ända.

Om en sådan forsärd vet slussvakten vid Hammarby att berätta. En sen vårflodskväll kom en mindre modig man upp och begärde slussning. På grund

av högvattnet tappade man nattetid och ett präktigt vattenfall på halvanan meter störtade ut genom de nästan tillslutna slussklaffarna. Nekad slussning startade vår forskarför campingbåt mot fallet. Trots att han tagit sin fru med på färden svek honom modet och backen lades i. För sent, dykande till vindrutan störtade han ned i slussgraven där vattnet var en kokande virvel. Flera gånger törnade han emot stenskonungen och slog loss lister och vindrutor. Fru skrek på kvinnors vis i högan sky. En karl och sjöman skriker inte givetvis. Därför fick han tas om hand av slussvakten nedströms, svårt chockad. Fru som skrikit ur sig sin skräck var nu arg som ett bi och ville åka båt hem, motorn gick ju.

Sådana farligheter kunde alltså Mälardrottningen bjuda på. Numera går dock allt ordentligt till. De som spår väder åt oss, SMHI, klarar även att mäta snödjupet i Bergslagsskogarna. Med ledning därav tappas Mälaren på vatten i god tid innan en väntad vårflod sätter in.

Carl Michael Bellman, observant som alltid i sina visor avslutar med denna bild från översvämningåret 1769. Skriver på krogen KLUBBEN i Mälarhöjden.



Gunnar Keijser

Mälarn's bölja ren och skär
 tyst en mängd av kölar bär,
 översvallar
 fält och vallar,
 som försvinna här och där.
 Syster, se nu ditåt vad jakter och
 sumpar!

Skepper'n pumpar, skepparn pumpar,
 solblind, tyst och tvär.

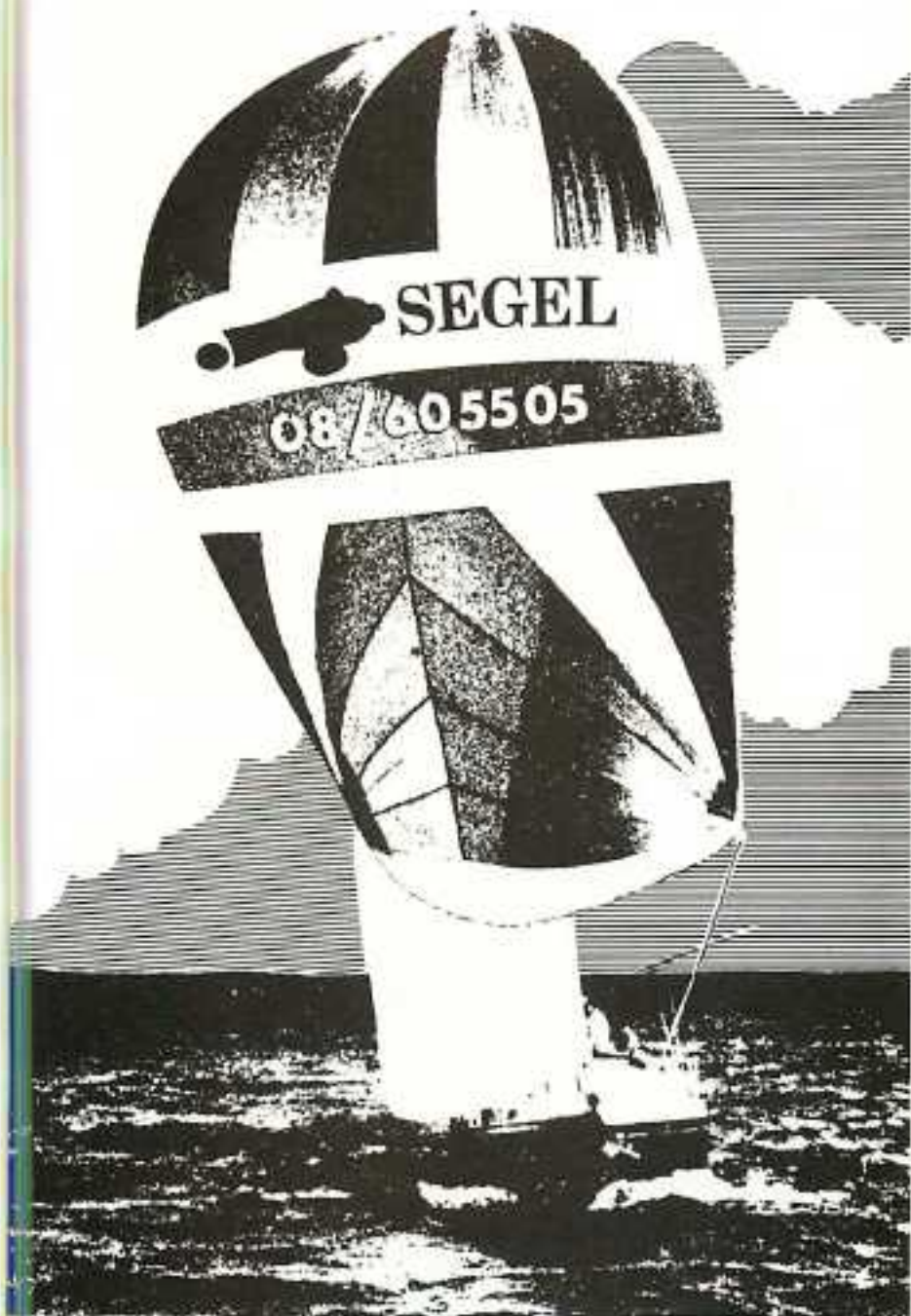


bottenrengöring i Mallacca

I den gamla kolonialhamnen har en sampan ställts på grund före lågvatten — ligg förresten märke till kajernas utformning. När båten lagt sig tillrätta staplades buntar av torra palmblad längs botten doserade för en lagom skärseld.

Det kan tydligen vara arbetsbesparande med en tålig bordläggning.

Ib Möller



Ett seglarparadis

Det eviga regnandet på Ostkusten gjorde att vi tänkte chansa på en segelsemester på Västkusten. Sämre kunde det ju inte bli.

För att nå så långt bort som möjligt och kunna segla på vatten vi aldrig tidigare besökt, kom vi överens med Anita och Kjell Osterlind i Shipmanklubben att dom skulle segla ner sin båt till Strömstad, där sedan Birgitta och jag skulle mönstra på och segla tillbaka den. Vi disponerade bara 14 dagar och det skulle ha varit helt omöjligt att på egen köl ta sig både fram och tillbaka denna sträcka. Min 3:e semestervecka gick ju åt för deltagandet i Baltic Race.

Med det här arrangemanget vann vi inte bara tid. Vi slapp också segla tur och retur, som lätt kan bli enformigt.

Dessutom blev ju avgiften för Göta och Trollhätte kanal bara hälften vad det annars hade kostat. Beträffande seglen hade vi kommit överens om att använda våra egna segel, som vi var väl förtrogna med.

För att Anita och Kjell inte skulle känna sig båtlösa då de kom tillbaka till Kungl. huvudstaden fick de naturligtvis disponera vår Shipman 28 Fight III, som höll på att ta igen sig efter Baltic Race.

Nåväl, på morgonen lördagen den 15 juli stack vi ifrån regnet och Bålsta med vår VW-buss.

Att sola alltid lyser i Karlstad besannades och det kändes befriande att se sol, skuggor och blå himmel.

På huvudvägen den sista halvtimmen mot Strömstad såg vi inte ett livstecken



på vägen, som ringlade sig genom det omväxlande landskapet, och vi kom spontant att tänka på scenerna med de hjälfliga vägarna i TV-serien »De överlevandes». Kunde det möjligen vara så här, där alla är så båtmedvetna, att de flytt vägarna och i stället fanns på sjön?

Snart åke vi utmed strandgatan i Strömstad och vid parken intill den stora småbåtshamnen såg vi en Shipman 28 med rött kapell, vilket snart visade sig vara Kjells båt, som förresten bär det stolta namnet Eagle.

Anita höll på att städa upp i båten och Kjell hade just paddlat in sin lilla segeljolle till strandkanten, då vi något för tidigt överraskade dem.

Vi skiftade packningar och segel och snart var Birgitta och jag installerade ombord på Eagle. Kjell och Anita i VW-bussen.

Strömstads båthamn är välordnad för seglare. Det finns vattentoaletter och duschrum både för damer och herrar, tvättaautomater, telefonbytter, båtillbehör, bar, ja allt vad man kan önska sig, då man legat en tid i båt.

Birgitta och jag var ju segelsugna, varför vi redan påföljande morgon var på väg mot Nordkoster.

På sträckbenet mot Kosterundet såg vi på vår styrbordssida norska solbelysta klippor skjuta upp ur havet.

Efter att ha seglat en bit in i Kosterundet la vi om kursen sydvart och seglade utmed det vackra Sörkoster, som skiljer sig från alla andra öar på hela Västkusten. Här ser man nämligen en parkartad lummig natur med lövrik vegetation, företrädesvis ek och lind.

Efter att ha passerat Kosterfjorden, valde vi farleden ute till havs eftersom

vinden var akterlig och sjön låg måttligt hög.

En skärgård som man verkligen inte fick missa var Fjällbacka, så vi gick med förliga segel in från havet just vid Danholmen, som ägs av Lasse Schmidt, och där Ingrid Bergman har tillbringat så många somrar. Vid nordvästliga stormar ligger hela Skagerak på där och säkert har ägaren och hans gäster fått uppleva havets raseri, men inifrån skyddande fönster sluppit kampa mot det, utan bara kunna njuta av ett naturens strålände skådespel. Teaterförläggaren har verkligen en naturens teater alldeles inpå sig.

Efter att ha passerat Danholmen ringlar sig farleden genom vad jag kan likna vid en i havet sjunken fjällvärld, där topparna sticker upp litet här och var. Skrevorna är många och det är lätt att hitta något skyddat ställe att ankra upp för natten. Efter 35 distansminuters segling från Strömstad gick vi också in här i en skyddad vik för natten.

Nästa morgon sken solen som vanligt från klarblå himmel och vinden var måttlig nordlig, kanske lite kylig, men det lider man inte av på en läns, så vi startade ganska tidigt.

Här på Västkusten är verkligen seglingen omväxlande. Efter att ha finseglat genom smala sund öppnar sig vyerna och man blickar ut över öppet hav.

Shipman 28:an är idealisk för sådan segling. Lättmanövrerad i sunden och torr och stabil ute till havs.

3 distansminuter väster Hunnebostrand ligger utposten Soteskär där vi slog följe med en »Göta 30:a» från Jakobsberg. Efter 10 distansminuters havssegling gick vi in emot de härligt

röda badklipporna med sina trappformade hyllor på Smögens västkust. Vi passerade några smala sund och det lär vara från dessa sund Smögen har fått sitt namn. Man smyger sig nämligen genom sunden och detta »smyger» har utvecklats till Smögen.

Då vi seglar förbi ser vi inte långt ifrån stranden ett stort grönt hus med texten »SYVERSEN SAIL».

Efter Smögen går farleden utmed kustlinjen, som här har sydostlig riktning och går relativt skyddad till Lysekil som ligger 8 distansminuter SO Smögen.

Från Lysekil ända ner till Marstrand vimlar det av segel på det solglittrande havet och det är detta, som givit den här berättelsen sin rubrik »SEGLARPARADISET».

Efter 25 distansminuters härlig läns från Lysekil nådde vi Marstrand. Där låg besökande båtar från när och fjärran, mycket tätt intill varandra, men med lite fräckhet var det inte omöjligt att kila in sig någonstans, men eftersom den förliga vinden stod sig, gick vi värdshuset förbi. Vi hade ju varit här tidigare, sett fästningen med dess omgivning, så det fanns ju inga direkta skäl att avbryta den härliga seglingen. När kvällssolens sista strålar färgade naturen röd gick vi in i Hjuviks lugna båthamn. När vi tittade efter på sjökortet såg vi att vi seglat 60 distansminuter från Fjällbacka och den dags-etappen fick vi vara nöjda med.

Vi hade haft en verklig tur i valet av hamn, då vi nästa morgon skulle fylla på matförrådet, upptäckte vi att byns affär låg bara 100 m från bryggan.

Bara 5 distansminuters väg från Hjuvik öppnade sig inloppet till Göteborgs stora hamn med Arendal på babords-

sidan och Älvsborg på styrbordssidan. Vid Arendalsvarvet såg vi den stora ryska fullriggaren Kruzenshtern, som förberedde sig till årets stora evenemang i Göteborg, starten för »Sail Training Race».

Ett av Göta kanals vackraste partier går mellan Borensberg och Berg, där Motala Ström med Norrbyjön syns flyta fram långt inunder Göta kanals nivå.

Nära Ljung kunde vi se landsvägen korsa kanalen inunder oss. Det måste se bra konstigt ut för bilisterna där nere att se båtarna glida på en bro över deras huvuden. Denna akvedukt är en av de två existerande här i Sverige. Den andra är den kända akvedukten vid Håverud.

Det största publikintresset under hela semesterseglingen tilldrog sig vid Bergsslussen, där åskådare stod i dubbla led för att se om man skulle göra något ödesdigert misstag, som t. ex. få en tamp i beknipl, så att båten blev hängande på slussväggen. Sånt händer! En pappa frågade mig om hans 10-åriga grabb fick följa med oss ned genom en slussstrappa. Han hade tjuvat hela sommaren och pappan sa att han fick nog ingen lugn eller ro förrän han frågat. Sonen fick naturligtvis följa med, medan jag berättade vad vi hade att göra under slussningen.

När jag återlämnade honom till pappan, tackade han och sa, att det här skulle han aldrig i hela livet glömma. Från Bergs slussar kom vi ut på Roxen, där vi i svag andanvind till en början gick med spinnaker. Den östra delen av Roxen överraskade oss faktiskt med att visa upp en liten skärgård, vars berghällar lyste röda i den nedgående solens ljus.

Så började resans minst inspirerade dagsetapp på 40 distansminuter uppför Göta Älv till Trollhättan. Egels pålitliga Farymandiesel dunkade utan avbrott till foten av Trollhätte slusstrappa, där vi låg bra under natten.

Slusstrappan är verkligen imponerande och när vi påföljande morgon gick in i den första slussen kunde vi konstatera, att vi utan minsta obehag åkte hiss lika högt som masten var hög. I Vänersborg ligger båthamnen centralt, men vi hade ju bunkrat i Hjuvik så vi fortsatte ut på Vänerhavet, där vi för första gången under semestern satte spinnakern. Utanför Gällö udde slog vinden om tvärt och med besked. Det var som att vakna ur en dröm. Nu fordrades hårda tag i den krabba sjön, som är okänd på Vänern.

Det var med en känsla av befrielse som vi gjorde ett sista krysslag in i Ekens skyddande skärgård. I kvällningen gick vi in i Läckö slots utomordentligt fina hamn.

Läckö slott anses vara Sveriges största slott och syns långt ut över Vänern. Det byggdes 1298 och har haft många kända namn som ägare, bl. a. Svante Sture, Jacob och Magnus de la Gardie och C. G. Tessin.

Från Läckö slott på Kållandsö gav vi oss åter ut på Vänerhavet, där hav och himmel bildade en obruten linje. Så småningom kom vi in på trängre och grundare vatten, och särskilt besvärligt blev det utanför Mariestad där vi kunde räkna upp till 25 prickar som bildade olika farleder. Här saknade jag för första gången under semestern mitt ekolod på Fight. För säkerhets skull tog vi ner seglen och knallade försiktigt med motorn. Båten var ju

inte min. Utan missöden lämnade vi de besvärliga farvattnen kring Mariestad och kunde sätta kurs mot Sjötorp, dit vi anlände på eftermiddagen.

Vårt slutmål på Vänern var nått och Göta kanal tog vid. Våra rutiner ändrades radikalt, samtidigt som vi fann det både omväxlande och roligt. Birgitta sprang gärna runt med stången i cirkeln för att öppna slussportarna. Hon sa att det var den mest meningsfulla motion hon haft på länge. Göta kanals 58 slussar gav det dubbla antalet motionsrundor och dessa tillfällen försummade aldrig Birgitta.

En av de trevligaste anhalterna i Göta kanal var den lilla idylliska viken vid Vassbacken, där man bakom en udde låg helt avskild från själva kanalen.

Efter Vassbacken kommer Göta kanals trängsta parti nedsprängt i berget och därför kallas bergskanalen, där man satt upp mötesplatser. Sen kommer belöningen, när man går ut på den underbart vackra sjön Viken, som är känd att ha ett av de renaste vatten av alla insjöar i Sverige.

Sjön är mycket omväxlande med holmar, grund och skär och vi fick skärpa oss med navigeringen. Sjön är en idyll man inte ser varje dag.

Vid Karlsborg får vi förstärkning av besättningen då äldste sonen Lennart, hans fru Kerstin och 2-åriga dottern Maria mönstrar på.

Med 2 man och 3 flickor går färden vidare över Vättern, som känns precis som att segla mellan Almagrundet och Sandhamn med lagom lång dyning.

Vid Borensberg mötte vi 4 gamla polska träbåtar kryllande med besättning. Den sista polacken var störst och hade säkert ett anseeligt djupgående, då den måste sättas på grund för att kunna

möta den stora passagerarbåten Sandön.

Den sista delen av kanalen mot Mem konstaterade vi att vattnet blev allt sämre. Plötsligt såg jag en häger i en grantopp och strax därpå uppenbarade sig ytterligare en häger, som flög framför oss och så småningom med tunga vingslag nådde upp över trädtopparna.

När vi nådde Mem och kunde blicka ut över Slätbaken såg vi tunga blygrå regnmoln mot öster och för första gången sen avresan från Strömstad blev vi tvungna att ta på de kalla otäckka regnställen, medan jag tänkte mig tillbaka till mitt seglarparadis, som jag fann på de solglitrande vatten mellan Lysekil och Marstrand.

Hälsningar Torbjörn



Foto: Torbjörn Johnsson.

Götas M-30 seglare

Ja, så har då en gammal årsboksentusiast fått chansen att skriva några rader i årsboken. Naturligtvis tar jag tillfället i akt att orda lite kring M 30:an och den seglingsupplevelse den representerar. Mina erfarenheter sträcker sig 6 säsonger tillbaka till 1972 då M 30-2 inhandlades och återförenades med Göta-seglarna efter 8 års frånvaro. Anledningen till valet av M 30:an var att jag ville ha en båt med liknande segelegenskaper som M 22:an men med större utrymmen. Något som jag då inte hade riktigt klart för mig var att M 30-köpet inte endast innebar ett båtköp, utan även en inträdesbiljett till gemenskap med kappseglare både inom och utanför Göta. Att äga en sådan båt innebar nämligen att man kunde kappsegla och familjesegla alltefter behov. Eftersom Göta alltid

varit en aktiv kappseglingsklubb bland M-båtarna föll det sig naturligt att ägna sig åt kappsegling mestadels. Rune K var här en stark pådrivare både på mig och andra M 30-seglare inom Göta. Det satte också sina spår i resultatlistorna vid de olika regattorna kring Stockholm och ostkusten. Inte nog med att Göta-seglarna gärna ställde upp, dom placerade sig mestadels i toppen. Jag tror också att Götas kappseglingsbidrag bidrar till att få ut oss på banan. Utan att fara med osanning, kan man nog konstatera att Göta varit den dominerande klubben bland M 30-seglarna under de senaste åren. Vi har bl. a. erövat M 30-eskaderns halvmodell 1973, -74, -76 och -77 samt även belagt andraplatserna under samma år. Inte nog med att Göta-seglarna visat upp sig på banan, vi har också del-



tagit i föreningslivet och dragit ett tungt lass inom M-båtsförbundet och bl. a. bidragit till viktiga förbättringar av båtarna. I detta sammanhang måste vi ge Rune K. en speciell eloge för hans idoga arbete för M 30:an inom föreningslivet och hans trägna kamp på kappseglingsbanan.

Näväl, detta är vad som varit under de senaste åren. Nu har många av de gamla uvarna sålt sina båtar och gått över till att segla scandicap i diverse olika spjut såsom Smaragd, Passad och Carrera Helmsman. Man har då fått ge avkall på M 30:ans unika seglingsupplevelse som bl. a. består av:

— en fantastisk segelbåt med utrymmen för den mindre familjen

- kappsegla entyp vid de flesta regattorna
- kappsegling med familjen utan krav på spinnaker-gastar
- fin gemenskap med andra M 30-seglare
- ställa upp i Svenskt Mästerskap 1979.

Vi som övergett detta liv kommer säkert att slända Classe, Stene, Åke och de andra M 30-seglarna avundsjuka blickar när de startar i entypsklass och vi andra får åka iväg i scandicap och jaga diverse »köttbullar» bland vassruggar och bränningar.

Erik Thor





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 98, 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 däckbeslagen.

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 46 43, 58 66 33 - POSTGIRÖ 47 18 43-B - BANEGIRÖ 792-7973
TELEX 10017 BENNS S

M22:an



Det kan tyckas märkligt att det var skärgårdskryssarregelns revidering som var orsaken till M 22:ans tillkomst.

Skärgårdskryssarna var de båtar, som seglarna på Mälaren särskilt omhuldat. Då revideringen av byggnadsbestämmelserna år 1925 svällt till ett helt häfte, mot tidigare ca en sida, visade det sig snart att många misslyckade ma-

törbyggen såg dagens ljus. Då därtill kom att varvsbyggen började ställa sig dyrare och dyrare tynade så småningom allt nybyggande av.

Mälarens Seglarförbunds (MSF) styrelse såg på detta med oro och var på det klara med att något måste göras. Tanken var att låta rita en entypsbåt, som var billig, snabb och förhållandevis lätt att bygga.

Gustaf Estlander den legendariske finländske arkitekten kontaktades år 1929. Han var vid denna tidpunkt en av världens erkänt mest geniala segeljaktskonstruktörer. Han har gjort över 1.000 konstruktioner av olika jakter. Han ombads göra vissa ändringar på en annan av honom under året ritad båt, nämligen B 22:an.

Resultatet blev M 22:an och på MSF:s seglardag i Uppsala den 5 januari 1930 antogs båten med överväldigande majoritet. Nämnas bör att M 22:an blev ett av Estlanders sista livsverk, han avled i december 1930. Meningen var att Estlander också skulle rita storasystemen (M 30:an).

De två första båtarna »Emett» och »Emtvä» var lottbåtar i Stockholms SK och kostade 2.800 kr/st och är byggda av båtbyggare Olsson i Hornsberg. Under samma år blev nr 3 också klar. Den byggdes på Erikssons varv i Strängnäs. 3:an var lottbåt i Brunnsviken.

Starten för M 22:an blev mycket god, kanske inte minst beroende på att dåvarande sekreteraren i MSF, Eric Anderberg, lade ner ett stort arbete på att popularisera den nya båten. Till hans minne är instiftat »Andenbergsmedaljen» vilken utdelas till segraren i MSF:s årliga högtidssegling.

Mellan 1930 och 1940 byggdes i medeltal 10 båtar per år. Därefter sjönk takten, 1948 byggdes båt nr 136, vilken är den näst sist byggda båten. Den sista båten (?) nr 137 från Sommen i Småland blev klar 1962.

Av de 137 nummer som släppts ut har 134 båtar byggts och klassats. De nummer som fortfarande är vakanta är 57, 59 och 68. Om någon känner till något om dessa båtar hör av er till mig eller

M 22-klubben eller M-båtsförbundet. Av de båtar som byggts finns alla bevarade utom en nr 70 Moina som brann vid Bubbholmen 1977.

Till att börja med var det många som amatörbyggde sina båtar för en kostnad av ca 1.300 kr. Av de båtar som byggts är ungefär 70 stycken varvsbyggda. Bland de mest kända varven är Eriksson i Strängnäs (ca 30), Schelins i Kungsör (ca 13), Enar Johansson i Norrtälje (ca 14), Rosättra Varv (Bröd. Jansson) i Norrtälje (ca 7) och båtbyggare E. Olsson i Hornsberg (SSK:s varv) (ca 4).

De så kallade »40-båtarna» (40, 41, 42 och 44) de mest framgångsrika kappsegelarna är byggda hos Schelin 1932—1933. Många GSS:are har seglat dem. Under årens lopp har M 22:an genomgått få ändringar. Den största ändringen var då båten fick en ny och enklare rigg med bl. a. fiolstag. Övriga ändringar är dacronsegel, längre skot-skena, kjol på genuafocken och längre lattor i storseglet. I övrigt har båten följt utvecklingen vad det gäller användandet av nya material. Numer är det tillåtet med plywooddäck. Båtarna är byggda av god kvalitet — speciellt furun i friborden. Skicket på båtarna är bra, en båt med lågt ordningsnr behöver inte vara i sämre skick en båt med högre nr, titta exempelvis på nr 1, 3 och 17 tillhörande Sällskapet

Båten är den under de 30 senaste åren den populäraste klassen i GSS. M 22:an är framförallt populär bland de yngre seglarna, eller för dem som bara är två. Mycket kanske beroende på att båten har kamot- och jolleegenskaper. Tack vare det stora storseglet är båten lättmanövrerad, bra t. ex. i trånga hamnar. Ruffen rymmer för

det mesta två kojor plus en del stuvningsutrymmen. Sittbrunnen rymmer fyra personer. Till skillnad från de flesta moderna båtar är den dessutom trevlig att sitta i. De långa överhängen ger flera fördelar — dels som solaltan och dels är det lättare att komma in i långgrunda vikar. M 22:an liksom M 30:an är utpräglade kryssbåtar som går högt i vind och ger fin fart. I riktigt lätt vind är hon snabbare än sin storasyster. Någon spinnaker finns inte med i seglaryarderober. Det går fort ändå och lättare att skaffa besättning till kappseglingarna.

Som de andra M-båtarna förekommer M 22:an längs ostkusten och Mälaren. Koncentrationen är starkast kring Stockholm och Mälaren. SS AROS har de flesta M 22:orna, 15 st. GSS kommer därefter med 9 båtar. M 22:an är en av Sveriges livligaste kappseglingsskasser. Under början av 70-talet var

ett 40-tal startande båtar ingen omöjlighet. Kappseglingsintresset inom klassen har under de två senaste åren dock minskat, men på det bör det bli bättre fart när nu sällskapet har hövt medlemsstoppet, så att sällskapet kan ta in nya M 22:ägare som medlemmar som kan försvara GSS:s färger på kappseglingsskassorna. GSS har under årens lopp haft många skickliga M 22-rorsmän och har det fortfarande, faktiskt. Varje år seglar man om M 22-pokalen. Pokalseglingarna består av en serie som bestäms före säsongen. Pokalen skänktes 1969 av Vikingarnas SS. GSS har vunnit pokalen tre gånger och kommit på andra plats fem gånger. SS AROS har sex segrar.

Det senaste årets pokalsegling hade GSS fem båtar bland de sju främsta. I år är det ett historiskt år för M 22:an, klassen får nämligen segla Svenskt mästerskap (SM) (seglas på Björkfjär-



den 26—28 juli och arrangeras av ASS). Tidigare har klassmästerskap seglats. Seglen är nästan genomgående sydda av Örtengren. Eftersom kappseglingsintresset i klassen är stort, så är de flesta båtarna i gott skick. Priset på M 22:an ligger mellan ca 18 och 25.000 kr.

1969 bildades M 22-klubben. Initiativtagare var M 22-seglare från GSS, SSK och VSS. Anledningen var att samordna kappseglandet, spåra upp alla M 22:or, verka för att ge tips om reparationer m. m., ordna eskaderseglingar och ordna fester etc. Nämnas bör att klubben säljer en verkligt snygg kartongerad ritning för 25 kr som är snygg att sätta upp på väggen därhem-

ma. Hör av er till Nils Lindh (M 22-17) och beställ.

Som de övriga M-båtarna tillhör M 22:an M-båtsförbundet vilken är direkt underställd Svenska Seglarförbundet. Någon nyproduktion av båtar i trä eller plast är för närvarande inte aktuell. Däremot så bör det helinflyga materialet leva länge till. Nog skall klassen leva till år 2000 — äldsta båt är ju bara 70 år då!

Data om M 22:an: längd 9,50 m, bredd 1,80 m, djup 1,28 m, depl. 145 kbm, kölvikt 780 kg, segelyta 22 kvm med genua knappt 27 kvm.

Bosse Eriksson M 22-3
som kan lämna mer upplysningar.

KORVKÖRET

1. K.-A. Wastesson (S 5-42)
2. Sten Thorold (M 30-59)
3. Valter Saaristu (Y-233)
4. Christer Habbe (M 22-1)
5. Hans Tynnsjö (M 22-45)
6. Rune Kristoffersson (Smaragd)
7. Bo Torstensson (Svea 343)
8. Jan-Olov Nilsson (M 22-101)
9. Arne Hallberg (Compis 322)
10. Rolf Eriksson (IF 909)
11. Åke Nyström (M 22-40)
12. Ingemar Sundin (F 558)
13. Janne Persson (Topaz-22)
14. P.-J. Ytterman (Senorita)
15. Marianne Kling (Linsett)
16. Kent Frimodig (—11—)
17. Teddy Nilsson (RJ 85-290)
18. Staffan Isacsson (H-båt 318)
19. Börje Dal (Topaz-38)
20. Björn Agnell (Shipman 28)
21. Eva Palmqvist (Seacat)
22. Mats Lindman (BB 11)
23. Tomas och Peter Eriksson (Stjärnbåt)

de strävsamma



Bengt Sandberg med flitpris för lågt deltagande i värtrövningen på Riddarholmsfjärden.



Hilding Blom med Nova, tillsyns- och hamnvakt på Jungfruholmarna.



Ordförande Sverker Bergman förlämnar Joni Smidts vandringpris till avgående sekreteraren Inger Hällberg.

Foto: Arne Barthelson.



BODING

Framgångsrika seglare litat på
Låt oss ta hand om Dina segelproblem också.
INGEMAR BODING SAILS & YACHTS AB
Liljeholmsvägen 12, 117 43 Stockholm.

— **SEGEL**



08-45 27 90

BIDRAGET TILL NEPTUN



Neptun var svår i år. Förmodligen beroende på att vi har infört hamn-avgift för gästande båtar i år. Utdelningen blev 369: 25.

Femöringar	3: 50
Tioöringar	10: 50
Tjugofemöringar	14: 75
Femtioöringar	26: 50
Enkronor	214: —
Femkrona	5: —
Femmor	25: —
Tior	70: —

Summa kr 369: 25

samt 1 st 50-pennie och en kladdig be-
gagnad »Godispeng».



fid. konot- segla- re har →				t.ex. Taube			gam- mal pryl
tyvärr med elit ←					kon- fekt ← 6	Signal f.n. →	
slav- fel.	vinst- bolog ↓		Spel- form		port- rätt →		
Glad- je →							
Större än måsen →							
Pro- jekt →			GSS				
längta till →							
vill slut p →				eller ↓	Kan vara svårt...	Vid Måla- ren ↓	
Stor stänking →			Sparar energi →				
Spän- ning →						Ini- tial →	
tänd- er eld →							Gillar barn ↓
			kol- väte ↑			Bråk inom Irland 3	
						posi- tion	Ned- tidning →
rust ord →							

av Arne Barthelsson



Jungfruholmarna från Ösbrötes topp.

Foto: Arne Barthelson.



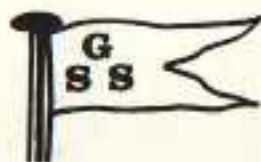
Karl Esk
Einar Hagberg

MEDLEMSREGISTER





SÄLLSKAPET



FRAMTIDEN

BÅTEN