

GÖTA SEGELSÄLLSKAP ÅR 1980



ORGAN FÖR DET AKTIVA SÄLLSKAPET



GSS stiftades
10.8.1895

Kappsegling
Seglarläger
Ungdomsarbete
Utfärdssegling
Sammankomster

Box 9022
102 71 Sthlm 9



GÖTA SEGEL SÄLLSKAP



INSIDORNA

Årsbok 1980

Göta Segel Sällskap

Stiftades den 10 aug. 1895

Sid.

- 3 Göta SS inför 1980
- 4 Verksamhetsberättelse
- 6 Styrelse
- 8 Kostnader
- 10 Avgiftsbestämmelser
- 12 Ungdomssektionens verksamhetsberättelse
- 13 En dag på GSS läger
- 14 Aktiv semester
- 16 Götas Miniorer
- 20 Detta händer 1980

Sid.

- 21 Kräftköret
- 24 Kungshatt
- 28 Nordiska Folkbåten
- 32 Neptunkryssaren
- 36 Episoder från Grönskär
- 40 Varför vi inte vann
- 43 Neptun
- 44 Jorden runt med Queenie
- 46 Båtregister
- 50 Tore Lundvall in memoriam
- 53 Medlemsregister

Foto: Arne Barthelson



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.

- 5 Kanonsegel
- 9 Boding Segel
- 17 Ekens Bil och Dykarservice
- 30 Bennis Industri & Skeppsmaterial
- 34 Boding Segel
- 40 Truckservice

Redaktionen
Klas Jonsäter och Arne Barthelson

Teckningar: Klas Jonsäter
© Omslaget: Arne Barthelson
© Bakre omslag: Ib Möller
© Eftertryck förbehålles författaren



Göta S.S. inför 1980

Härmed framför jag mina varmaste gratulationer till Göta Segel Sällskap som i år fyller 85 år!

Styrelsen har för det kommande året inte planerat några speciella ovationer, dock hoppas jag att vår högtidssegling ska kunna arrangeras lite extra festligt. Vad kan vi då förvänta oss av 80-talet? Först en kort tillbaka-blick. Sällskapets budget har sedan 1970 tredubblats. Med tanke på kronans halvering, vårt ändrade båtbestånd och oljeprisutvecklingen framstår förändringen som måttlig. Vi får då ej heller glömma Sällskapets investeringar.

Den största förändringen ligger dock i båtbeståndet och klubblivet. Plastbåten och marinor, uthamnar med uppläggningsmöjligheter börjar att dominera båtvärlden. Båtförsäljarkåren har

infört årsmodellstänkande och finansiering där räntor och marginalskatter utgör lockbeten. Starka krafter verkar också för införande av båtregistrering med tillhörande extra avgifter.

Detta är kalla fakta och vi måste tvinga oss till en kanske obehaglig anpassning till följd av de yttre omständigheterna — men samtidigt får vi aldrig glömma att sätta människan i centrum.

Minns de ord ledaren för den lilla skaran soldater — kraftigt decimerad av fiendens eld och kringränd från alla håll — signalerade till sin befälhavare: "Läget hopplöst stop men inte allvarligt stop jag anfaller". Vi behöver nog alla lite av den andan för att med glädje möta 1980.

God vind
Sverker

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 1979

Göta Segel Sällskaps styrelse får härmed avlämna följande verksamhetsberättelse för år 1979.

Styrelsen har bestått av följande personer: Ordförande Sverker Bergman, vice ordförande Per Lantz, sekreterare Britt-Marie Lundin, kassör Stefan Lundgren, ungdomsledare Lasse Thorbjörnson och suppleant Per-Johan Ytterman.

Sällskapet hade vid årets utgång 422 medlemmar varav 70 damer + ungdomssektionen 91 varav 20 flickor.

Antalet båtar registrerade i sällskapet, var vid årets slut 225 varav 178 segelbåtar, 2 segelkanoter, 20 övriga centerbordsbåtar samt 25 motorbåtar.

Hamnarna och de båda varven har varit så gott som fullbelagda. På Gröndalsvarvet har man haft en del problem med att finna lämpliga båtar till »facken».

Under året har vi hållit 2 allmänna och 8 styrelsemöten. På årsmötet den 25 jan. 1979 beslutade vi bl. a. att p. g. a. kostnaderna för de nya bryggorna på Långholmen höja avgifterna för varv- och hamnplatser. Vidare införde vi ett kontrollmärke för avgiftsbefrielse vid besök på Jungfruholmarna. Märket utdelades till alla med båt registrerad i sällskapet.

Under året har vi flyttat från lokalerna på Krukmakargatan till det »nya» Reimershuset. Vår- och invigningsfest kunde, efter en enorm arbetsinsats av några av sällskapets pensionärer, hål-

las där den 31 mars. Mer om festen i årsboken för 1979.

På Jungfruholmarna har de nya mulltrum-toaletterna färdigställts genom några flitigas insats. Vid invigningen lagom till seglingssäsongens början saknades några detaljer bl. a. vatten. Tvättställ har monterats under hösten. Flipperlägren hölls som vanligt de båda veckorna efter Midsommar och de var enligt uppgift både lärorika och trevliga. Yttre uppgifter finns i ungdomssektionens verksamhetsberättelse i årsboken för 1980.

Kräftköret som seglades den 11—12 augusti samlade i år ca 100 deltagande båtar. Lördagens segling var ganska frisk och vädret mulet medan söndagen bjöd på sol och önskesemestervind.

Korv- och paketseglingen den 22—23 september samlade endast 20 deltagare.

Vi har under året haft representanter på såväl Mälarens Seglarförbunds som Stockholms Seglarförbunds årsmöten. Styrelsen tackar alla som bidragit till att ovanstående arbeten kunnat genomföras samt alla som på annat sätt varit sällskapet till nytta.

Stockholm 1980.01.18.

Sverker Bergman

Per Lantz

Britt-Marie Lundin

Stefan Lundgren

Lasse Thorbjörnson

Per-Johan Ytterman

VINNER SOM REGEL



KANONSEGEL

PEDER CEDERSCHIÖLD AB

Box 24027 10057 Stockholm Tel.08/605505

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Kansli: Reimershuset. Tel. 68 14 13

Expeditionstid: Måndagar 19.00—21.00

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

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

Jungfruholmarna: Jungfrusund 170 10 Ekerö.

STYRELSE:

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

V. ordförande: 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, Gransätragränd 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.

Kappreglingskommitté:

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:

Berit Frimodig, klubbmästare, Nybohovsbacken 95, 4 tr., 117 45 Stockholm.

Tel. 19 91 42.

Jan Persson, Sten Thorold, Staffan Eklund, Mårten Tynnsjö.

Valberedningskommitté:

Börje Dal, sammankallande, Storsvängen 145, 126 59 Hägersten. Tel. 88 67 25.

Per Johan Ytterman, Tommy Spök, Nils Kling, Lars Hagberg.

Varuskommitté Långholmen:

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

Gunnar Hagliden, Stefan Kindborg, Karl Åke Wastesson.

Varuskommitté Gröndal:

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

Bengt Sandberg.

Ungdomsarbetsgrupp:

Irene Eriksson, Sommarstigen 9, 150 24 Rönninge. Tel. 0753/534 95.

Lasse Thorbjörnsson, Per Hansson, Ingrid Hansson, Hans Eriksson,

Sverker Holmgren.

Uppvaktningsgrupp:

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

Tel. 88 64 32.

Erik Jansson, Bo Fagerström.

Årsboksredaktion:

Sammankallande: Klas Jonsäter, 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.

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.

Tillsyningsman Reymershuset:

Wille Sandberg.

Kostnader

INGÅENDE BALANSKONTO 1979-01-01

Tillgångar

Kassa	832: 74
Postgiro	10.760: 46
Sparkonto	15.084: 75
Kapitalräkning	20.098: 55
Å conto	750: —
Inventarier	4: —
	<hr/>
Kronor	47.530: 50

Skulder

Kapital	25.033: 15
Investeringsfond	20.672: 35
Dansbanefond	1.825: —
	<hr/>
Kronor	47.530: 50

VINST- OCH FÖRLUSTRÄKNING 1979-12-31

Utgifter

Omkostnader:	
Jungfruholmarna	33.118: 65
Hamn, Långholmen	38.126: —
Hamn, Gröndal	9.466: 55
Varv, Långholmen	7.103: —
Varv, Gröndal	8.329: 20
Porto	2.709: 25
Elavgifter:	
Långholmen	999: 25
Gröndal	919: 65
Jungfruholmarna	2.321: 10
Kansli	110: 60
Arkivomkostnader	2.625: 70
Klubbhuset	31.604: 45
Kappseglingar	2.511: 05
GSS-Nytt	585: 75
Årsboken	14.421: —
Skatt	4.319: —
Sammanträden	1.648: 85
Fester	6.512: 40
Teleavgifter:	
Långholmen	1.463: 60
Gröndal	461: 50
Jungfruholmarna	655: 30
Klubbhuset	69: 70
Försäkringar	6.180: —
Uppvaktningar	502: 10
Avgift till förbund	3.187: —
Ungdomssektionen	700: —
	<hr/>
Kronor	181.250: 65

Inkomster

Årsavgifter	20.370: —
Båtavgifter	116.197: —
Arbetsplikt	400: —
Skåp och bodar	2.420: —
Inregistreringsavgifter	4.600: —
Gåvor och anslag	3.570: 70
Räntor	3.825: 20
Standertar	5.771: 35
Hamnavgifter J-holmarna ..	5.210: —
Lägret	5.937: 15

Kronor 168.301: 40

UTGÅENDE BALANSKONTO 1979-12-31

Tillgångar

Kassa	101: 84
Postgiro	7.947: 46
Sparkonto	4.902: 25
Kapitalräkning	21.625: 70
Inventarier	4: —

Kronor 34.581: 25

Skulder

Kapital	12.756: 25
Investeringsfond	20.000: —
Danshanelond	1.825: —

Kronor 34.581: 25



*"Vi gör segel som passar både dig och din båt.
Racing eller all-round. Eller lite av bådadera."*

Ingemar Boding Segelmakare

Våra segel är ofta i topp i kappseglingar längs våra kuster. Detta vet alla som hänger med i prislister.

Men att många av dessa toppplaceringar har nåtts utan rena racingsegel är kanske en nyhet för de flesta.

Just detta faktum bevisar att vår målsättning är riktig. Segel skall skräddarsys. Inte bara för din båt. Utan också för dig, din besättning och ditt sätt att segla.

Det är inte alls säkert att just du skulle trivas bäst med så trimbara men samtidigt jobbiga segel som de vi gjort för bl a Gotland Runt-vinnare. Kanske när du större framgångar med ett "smållans" segel — ett segel som dessutom ger dig mer nöje av seglingen.



Låt oss diskutera saken. Ring och prata segel med Mats eller Nisse. På västkusten kan du också ringa 031-16 30 29 och prata med Ulf Nyberg.

*Ingemar Boding Sails & Yachts AB
Liljeholmsvägen 12, 117 43 Stockholm. Tel 08-45 27 90.*

AVGIFTSBESTÄMMELSER 1980

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: —
<i>(Gäller ej tidigare junior.)</i>	

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:

Bryggplats (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 kum:

Långholmen	28: —
Gröndal	31: —

(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 taksrottning 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.

Jungfrubholmarna:

Hyra för husen:

Per påbörjat dygn	10:—
Per vecka	60:—

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

Junior:

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

Värnplikt:

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

Pensionär:

Efter anmälan hos styrelsen erhåller pensionär halv varvsavgift.

Ständiga medlemmar:

Ständig medlem är befriad från medlemsavgift.

Hedersledamot:

Hedersledamot är befriad från samtliga avgifter.

Inbetalningsdatum:

Avgifterna skall om inget annat anges vara inbetalda före den 31 mars.

Avgifterna gäller för följande perioder:

Årsavgift:	1 januari—31 december innevarande år.
Båtagift:	1 januari—31 december innevarande år.
Hamnavgift:	Erlägges i förskott för innevarande år.
Varvsavgift:	Fr. o. m. uppdragningen på hösten föregående år t. o. m. sjösättning på våren innevarande år. Inkluderar även hamn för sommaren.

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

Märken:

Standertar:

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

Ovanstående försäljs av: kassören, bamschefen Långholmen, varvschefen Gröndal samt tillsyningsman Jungfrubholmarna.



UNGDOMSSEKTIONENS VERKSAMHETSBERÄTTELSE

Ungdomssektionen består av 59 pojkar och 19 flickor.

Under våren hade vi inga träffar. Våra läger hölls som alltid veckorna efter midsommar, båda fullteknade med 24 deltagare per läger. Glädjande var att vi i år hade 9 flickor på första lägret som bl. a. visade framfötterna med att vinna avslutningsseglingen.

Ledare har i år varit undertecknad och Sverker Holmgren samt Marianne Kling och Harry Altonen första veckan och Per Hansson och Mikke Altonen andra veckan. I köket huserade Irene Eriksson och Tilda Reinius.

Vädret under lägret var växlande och humöret fint. Den traditionella lägerträffen samlade endast 10 barn, vilket inte var överdrivet många!

Under hösten beslöt jag mig för att avgå som ungdomsledare. Lägerledarna och några till samlades då och diskuterade ungdomssektionens framtida verksamhet. Resultatet av den diskussionen blev ett beslut att ungdomsledaren inte ska göra allt arbete själv.

Därför delas arbetsuppgifterna upp så att det finns en ansvarig för lägret, en för båtarna och en för övriga aktiviteter. Ungdomsledarens roll blir sammanhållande och naturligtvis sammankallande. Som ungdomsledare står nu Irene Eriksson som jag önskar lycka till i fortsättningen.

För 1979 vill jag tacka alla som hjälpt till och stöttat mig samt önskar den nya ungdomssektionen all tänkbar framgång under 1980.

Lasse Thorbjörnsson

EN DAG PÅ GSS LÄGER

Alla läger börjar på morgonen. 8.00 salut med frivilliga flagghissare, 8.01 morgonmål som innehöll endera choklad och mackor eller fil med flingor och mackor. 9.00 första seglingspasset för halva gruppen och teori för den andra halvan. 11.30 lunch som bestod bl. a. av korn, spagetti, köttfärsås, potatis, blodpudding och tunna pannkakor. För den fenomenala maten stod Irene och hennes mor och hjälpredda Tilda. Sen bytte grupperna plats, segling till teori och vice versa. Ledare för seglingen var alla ledare. Man byttes om. 15.00 var det mellanmål som serverades framför klubbhuset och bestod av kex, saft och skorpor. Detta serverades också av Irene och Tilda. Sen var det segling igen.

Efter seglingen blev det middag lagad av kockerna, sen segling för de som ville, men de flesta föredrog att slappa eller vara med i dom lekar som ordnades (man skulle vara med, men vissa smet). När man lekt klart så blev det kvällschoklad, skorpor och mackor. Ibland bastu med korn och läsk i stället för choklad. 21.00 läggning och om man ville läsa kunde man få det. 22.00 släckning och nu skulle det vara tyst, fast vi busade lite, utan att störa någon som tur var. Det har varit en trevlig vecka. Sist men inte minst vill jag tacka alla ledare som var med: Sverker, Lusse, Marianne och »Harpan» som var mycket trevliga under denna tid.

Ett Lägerbarn



Karin och Kicki hämtar 1:a pris

Foto: Irene Eriksson

Aktiv Semester

Fjorton dagar på ett seglarläger, bland glada och trevliga ungdomar. Sommar, sol och vita segel. Visst låter det lockande även om man inte är någon ungdom själv. Så visst ställer jag upp när jag blir tillfrågad om jag har lust att hjälpa till med matlagningen på Göta segelsällskaps sommarläger. Här har jag ju chansen till en aktiv semester. Inget slöande i vilstolen. Jag är glad och förväntansfull inför min anorlunda semester. På så sätt hamnar jag på Jungfruholmarna, en stilla idyll alldeles inpå Stockholms knutar. Men stillheten varar inte länge. På måndag förmiddag genljuder holmarna av stöj och skratt när över tjugo glada ungar anländer till lägret. Ledarna tar emot dom med upprop och information beträffande logement, måltider och dagordning.

Under tiden förbereder vi i köket den första måltiden, det känns lite nervöst. Skall vi hinna få maten klar? Kommer dom att gilla den? Hungriga tycks en del redan vara, har t. o. m. ställt sig i matkön. Så kommer matsignalen och in väller tjejer och grabbar med mat i blicken och »vad får vi för käk» på läpparna. Vår oro var obefogad, alla äter med frisk aptit och fort går det. Alla är ivriga att börja segla.

Sedan vi diskat och plockat undan efter lunchen dukar vi saftbordet ute. Solen skiner så vi sätter oss och ser på

ungarna där dom lär sig tippa och välta upp båtarna igen. Dom frustar och stönar, klänger och skrattar påhejade av kamraterna på bryggan. Vilket liv. Som små apor klättrar dom omkring sina båtar och ingen behöver vara rädd. Deras ledare är med hela tiden på bryggan, i vattnet eller i följbåten instruerar och hjälper till där så behövs. Tyvärr får vi inte njuta någon längre stund av detta roliga skådespel, middagen måste förberedas ty efter dylika övningar blir aptiten säkert god. Även stämningen blir god och ljudnivån stiger ibland till oroväckande höga decibel. Alla har ju så mycket att prata om och helst skall ledarna vara med och svara på femtioelva frågor. »Vad skall vi göra sen och vad skall vi göra sen?»

När första dagen är förbi är även jag förbi. Somnar ovaggad och sover som en stock tills vår enda väckarklocka ringer. Stel i hela kroppen går jag upp. På vägen till köket purrar jag ledarna som sover i tält eller ombord på egna båtar samt flickorna som bor i en av småstugorna och i »Einars källare». Grabbarna behöver ingen väckning, där är kuddkriget i full gång. Bara en eller annan sjusovare ligger kvar men även han far upp när morgonsaluten dånar.

Så börjar åter en ny dag full av liv och rörelse. I köket jobbar vi febrilt,

tiden är knapp att hinna laga mat åt så många. Det gäller att ha en god planering och viljiga händer som hjälper till med disk och stödning. Trots lite knot får vi bra hjälp av diskpatrullerna. Konsumbilen med mjölk och färskvaror får inte heller missas av vårt lilla varubud som dagligen hämtar våra varor från Jungfrusund. Klockslagen för måltiderna 8.00, 11.30, 14.30, 17.00 och 20.00 måste bara passas. Sjön suger! Magarna knorrar och matkön blir lång och otålig.

Dagarna går fort med olika aktiviteter och muntrationer som tårttärtävling, bastubad och korvgrillning men även med små tragedier när telefonen inte fungerar och någon liten unge längtar efter sin mamma. Då ställer ledarna

upp med tröst och kramar samt ordnar båtskjuts till Gällsta ö där telefonen fungerar. Trots det ibland nyckfulla vädret tycks alla trivas och tiden bara rinner iväg. Plötsligt är det söndag. Ungarna är helvilda, idag kommer föräldrarna, alla är ivriga att visa vad dom lärt sig under veckan. Det blir uppvisningar och tävlingar och det är så oerhört spännande. Även vi sliter oss från våra grytor för att titta på seglingen. Samtidigt känns det väl också lite vemodigt, lägertiden är slut för den här gruppen. När alla åkt kan vi äntligen andas ut och koppla av. Vi kan släppa oss till bords och äta middag i lugn och ro och vi kan samtala med varann utan att bli överröstade av 24 levnadsglada ungar med enorma röstresurser.



Uppbrott från första lägret

Foto: Irene Eriksson

Redan påföljande dag kommer nästa grupp. Det är flertalet större grabbar som har varit med på tidigare läger. Dom är annorlunda. Uppträder självsäkert och kritiskt, har en egen jargong och ifrågasätter nästan allt. Larret inomhus blir öronbedövande. Ledarna får använda ännu större bokstäver för att göra sig hörda.

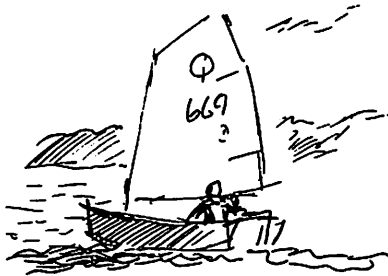
Jag bävar, hur skall detta gå? Första måltiderna vill inte maten räcka till, mjölken bara försvinner hur många liter vi än sätter fram. Vårt varubud skickas raskt till Träkvista för extra proviantering och i fortsättningen lagar vi en halv gång fler portioner och allt går åt. Vilken fröjd att laga mat till sådana som uppskattar den. Även relationerna till våra så stöddiga killar förbättras för var dag som går. Dom visar sig vara både hjälpsamma och snälla fast dom äter för sju.

Så tar även denna vecka slut. Återigen sitter vi och äter vår »fridfulla» sön-

dagsmiddag. Alla har hjälpts åt att städa och skura, plocka kvarglömda prylar, sett över båtar och segel och stuvat undan alla lägerpinaler. Tystnaden känns nästan besvärande, alla är trötta, helst vill man lägga sig och sova. Nog har det varit ett par jobbiga veckor och jag är full av beundran för ungdomarna som ställt upp som ledare. Från tidiga morgonen till sena kvällen har dom ständigt varit till hands för ungarna som ledare, instruktörer, kompisar och »domptörer».

Själv fick jag min »aktiva» semester som kändes i både rygg och fötter, (öronen hade trillat av för länge sen). Men oh så roligt jag har haft och jag frågar mig? Hur kommer det sig att inte mammor, pappor, far- och morföräldrar står i kö till dessa seglarläger? Tänk att få lära känna så fina ungdomar och vara tillsammans med sina egna och andras ungar när dom är som bäst!

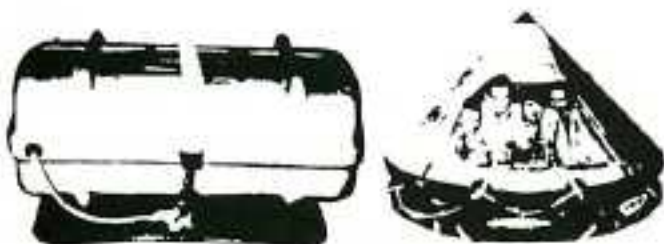
Irene Eriksson





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

Götas Miniorer



1:a seglarlägret

Ahl, Nina
Ahlblad, Kenneth
Ahlqvist, Peter
Alderbäck, Markus
Andersson, Christina
Andersson, Mikael
Andersson, Olle
Bachlinder, Mikael
Barthelsson, Ola
Bengtsson, Dick
Bergau, Stefan
Bergström, Åsa
Berkö, Jan
Bolander, Åsa
Boll, Christopher
Bruhn, Peter
Bäckström, Jeanette
Christensson, Karl-Johan

Dalqvist, Camilla
Dahlqvist, Mattias
Dahlström, Rikard
Donwall, Peter
Drambo, Daniel
Ek, Magnus
Eriksson, Anne
Eriksson, Peter
Eriksson, Thomas
Ejdestam, Helene
Giese, Johan
Gränström, Johan
Gränström, Anders
Gränström, Magnus
Gustavsson, Ulrika
Hagman, Stefan
Hallberg, Christine
Hallberg, Madeleine



2:a seglarlägret

Hansen, Anders
 Hedberg, Henrik
 Hedlund, Lotta
 Ihren, Johan
 Janlert, Karl
 Johansson, Ove
 Karlström, Per
 Karlsson, Fritjof
 Karlsson, Claes
 Kristofersson, Per
 Lagerqvist, Anders
 Langeryd, Björn
 Lundmark, Anders
 Lundmark, Johan
 Malmberg, Patrich
 Möllberg, Anders
 Möllberg, Asa
 Norling, Lars
 Nornholm, Christer
 Nyström, Krister
 Oldmark, Mats

Pettersson, Towe
 Roos, Mikael
 Rutgersson, Örjan
 Ryrberg, Robert
 Sandberg, Kenneth
 Sandberg, Stefan
 Sandgren, Mikael
 Sillerswärd, Göran
 Starck, Christer
 Starck, Magnus
 Sjöberg, Carin
 Sundberg, Johan
 Svanholm, Karin
 Svensson, Carine
 Söderberg, Patrik
 Thurfors, Li
 Wernhammar, Mats
 Westerling, Hans
 Westford, Lennart
 Widgren, Marie
 Akerstedt, Per

DETTA HÄNDER 1980

Flipperläger I	23 juni
Flipperläger II	30 juni
Högtidssegling (Kräftkoret)	9—10 augusti
Korv- och paketkoret	20 september
Höstmöte	23 oktober



Midsommar på Jungfruholmarna

Foto: Willy Blom

KRÄFT- KÖRET

Tabasco

Passad

1. 46 Erik Thor, GSS
2. 1 Zoom, Sven Erik Bränge, EBS
3. 34 Shangri-La, Tommy Folke, HKK
4. 5 Vet Inte, Leif Svensson, GSS
5. 4 Rabalder, Dick Eriksson, SBS

S 30

1. 123 Seachris, Bo Lundmark, EBK
2. 121
3. 116
4. 1 Göta, Sven Ejdestam, GSS
5. 112

M 30

1. 59 Sten Torold, GSS
2. 106 Chris, Clas Gustavsson, GSS
3. 113 Bellamie, Sven Erik Jönsson, ABK
4. 108 Sofia, Lennart Akerlind, SSK
5. 124 Disa, Janne Lundqvist, GSS

M 22

1. 42 Kuling, Tord Bergman, SSA
2. 11 Alvan, Robert Lidman, ABS
3. 3 Tummelisa, Mikael Söderberg, GSS
4. 45 Naita, Märten Tynnsjö, GSS
5. 101 Galant, Jan Olof Nilsson, GSS



IF-båtar

1. 3116 Gemici, Kenneth Strand, GSS
2. 1861 Forte, Rolf Berge, VSS
3. 277 Vindöga II, Olle Eriksson, Görveln
4. 909 Blå, Rolf Eriksson, GSS
5. 2214 Lurax, Lars Hellström, VSS

Shipman

1. 4476 Camaro, Leif Asplund, SSK
2. 4910 Monique, Per Vidén, SSK
3. 4510 Fight III, Torbjörn Johnsson, GSS
4. 4443 Misty, Peter Preisler, EBK

Bottenhavskryssare

1. 4 Kissmet II, Mats Forsberg, SSK
2. 77 Titti, Peter Melander, SSK
3. 8 Daffne, Sven Lundqvist, UBK

M 15

1. 2 Gullygunda, Guggo Holger, SSK
2. 10 Asjörnet, Roland Cederblad, SSK
3. 12 Sjölek, Stefan Bokfors, GSS

H-båtar

1. 339 Helmer, Tomas Furrer, Färingarna
2. 333 Casa, Clas Gustafsson, KBS
3. 414 Jan Bolchrup, ABS

Safir

1. 134 Hajen, Stefan Hugosson, KBS
2. 135 Lasse Larsson, KBS
3. 66 Areona, Yngve Lind, Strandliden

Laser

1. 55457 Ulf Ringertz, ABS
2. 54014 Fredrik Karlsson, VLF
3. 74779 Richard Angel, KK Baggen

Flippor

1. 3351 Jonas Lundmark/Ove Johansson, GSS
2. 3355 Mats Wranå/Richard Holmlund, GSS
3. 5579 Mats Werhammar/Olle Andersson
4. 5101 Anders Lagerqvist/Håkan Ejddestam

Lys

1. Sveakr. 3342, My, Bo Thorstenson, GSS
2. Neptunkr. 233, Jenny, Valter Sauristu, GSS
3. ¼ ton, Atle Knocker, Team Sune, SBK
4. Rapid 12, Lill-Anna, Gunnar Hagliden, GSS
5. Smaragd 2, Sofia, Rune Kristoffersson, GSS



Foto: L. E. Grusell

KUNGSHATT

SÄGEN OCH SANNING · VERKLIGHETEN OCH DIKTEN

Alla har vi väl hört legenden om Kungs hatt. Varje skolbarn får höra den. Den som sedan seglar där förbi kan inte undgå att kasta en blick upp mot hatten och undra. Har det verkligen hänt? Man ser synen framför sig. Hästen som störtar sig ut över stupet med rytturen i sadeln. Efter en luftfärd på åttio meter landar de oskadda i vattnet. Så här lyder legenden i kort-het:

En svensk kung jagad av fiender störtade sig med sin häst från klippan Kungshatt ned i Mälaren. Simmande bar hästen sin herre över sundet. Det enda fienden fick var lång näsa och kungens hatt som låg kvar på klippan. Till minne av händelsen har det sedan alltid funnits en hatt på en stång där uppe. Man vet att hatten funnits där i århundraden och var tid har hälsat den på sitt sätt, för att få god vind och lycka på sjöfärden. I vissa kretsar hälsas det rätt enkla nationalmonumentet med armen böjd i en viss vinkel och ett glas av den rena svenska nationaldrycken. Den som inte tar hattsuppen kan bli helt utan på Fiskarfjärden.

Redan på 1600-talet fanns inte mindre än tre olika sägner om Kungshatt utformade. En av dem namnger Erik Väderhatt. Han var även känd för att ha sådan tur med vinden och han fick den att vända genom att vrida sin egen huvudbonad. Nu finns det faktiskt en historisk händelse där en svensk storman under strid räddade sig genom att med hästen hoppa i vattnet. När

danskarna belägrade Stockholm 1497 gjorde Sten Sture d. ä. ett misslyckat utfall från staden. För att rädda livet red han med hästen ut i Strömmen. Simmande tog han sig med hästen fram till en vattenport och fiskades upp. Säkert nerkyld och med dämpad stridslust lät han då sätta upp en hatt på en stång över stadsmuren som tecken på fredsvilja. Sådana ovanliga och lyckliga räddningar av folkledare brukar självklart omtalas länge efteråt.

Ortnamnsforskare har gjort försök att med själva namnet tolka en sådan historisk händelse till ön Kungshatt men misslyckats. Förleden Kungs anger helt enkelt att ön låg under Lovö kungsgård och hatt kallades då som nu många bergknallar med någorlunda skarp profil. Att både förhistoriska och historiska vingslag susat rätt starkt om den kala klippan är väl helt klart. Här uppe låg i kanske tusen år vårdkasen i den kedja av sådana som varnade vårt folk när ryssar, kareter och smålänningar var på krigståg. När kasen på Brunkeberg brann sändes eldskenet vidare inåt Mälaren.

Hatten på sin stång var förr gjord av trä och byttes ut när den vittrat sönder. Så skriver Fischerström från sin seglats 1785 »... att en ny hatt detta år uppsatts efter att tvenne år ha saknats». Från 1700-talet finns också en notis om att någon donerat en i trä snidad ryttare till häst. Den kom troligen aldrig att sättas upp. I början av 1900-talet var hatten gjord av koppar. När priset på den metallen gick upp

under första världskriget lade någon klämfingrig person vantarna på den. Den kände revypappan Emil Norlander som hade en sommarvilla på ön kände sig kallad och anordnade en insamling till en ny hatt i ett billigare material.

Kungshatt har inte bara bestått av berg. Där fanns lera också och två tegelbruk. Ett på norra och ett på södra sidan. Ibland sägs det lite försmudligt: När leran är slut brinner tegelbruket. Det skall man inte alltid tro. Enligt sägnen skall de här båda vara Mälarens enda tegelbruk som inte brunnit. Faktum är att de stora tegelladorna på sydsidan revs först in på 1950-talet.

Nu för tiden är ön ett lugnt och fridfullt sommarstugeområde med ca 150 hushåll. Knappt en kilometer från tunnelbanan är det si och så med kommunikationerna. Sommartid går det väl an, då ön har tätta förbindelser med Strömme kanalbolagets Drottningholmsbåtar, men eftersom det bara finns en enda året runt-boende, så drar man in trafiken när turistström-

men sinar. Då är man hänvisad till egna båtar eller att gå på isen. De storstilade planerna på en bro, Kungshattleden, har tydligen skrinlagts.

Ytterst sällan besöks ön av turister, alla drar förbi. Men den är värd ett besök. Utan att störa sommargästerna kan man lägga till eller ankra vid allmänningen där stranden är tegelfärgad på södra sidan. Man kan följa en stig uppför slänten mot utsiktsslippan. Det är varken brant eller farligt. Som för de flesta berg gäller regeln att utsikten är värd besväret i proportion till höjden. Det gäller även Kungshatt. Utblicken över skog och sjö är magnifik. Själva hatten i plåt ser inte mycket ut för världen. Ändå har den och sägnen lockat diktare och andra att vässa pennan, konstnärer att fatta penseln. Står man här uppe i blästen och försöker minnas den pampiga dikten av Nicander känner man liksom ett historiskt vinddrag i nacken och man *hör* trummornas dunder. Då bör man hålla sig hårt i hattstängan och sedan ta den längsta vägen ner.

Gunnar Keijser



KUNGSHATT

En konung i Sverige han flyr icke gärna
står stilla i spetsen som himmelens stjärna.
och lyser och strider för hela sin här
ty håller och Sverige sin konung kär.
Men är han allen i förvillande skogen
och svärdet är brustet och hästen är trogen
och fienden efter i hamn och i hæl
då rider han undan. Däri gör han väl.
Den mordiska hopen med glimmande spetsar
re'n drager sitt notvarp i tätaste kretsar
och ropar: »rid undan till havsuddens kant!
Vi taga Dig väl uppå klippans brant».
På klippan är kungen och havet inunder,
och bakom är döden och trummornas dunder.
Han hör hur de nalkas, den brusande jakt:
guldsporren han frestar med väldig makt.
Men gångaren reser sig — djupet förskräcker —
så rak som en karl, och sitt betsel han bräcker.
Han stryker tillbaka — den modiga kung
nedfäller sin hatt uppå blommande ljung.
Allt högre det trummar och sköldarna klinga.
Men kungen klappar på rykande bringa
sin fåle och säger. »Förråder du mig?
Det gjorde du aldrig i storm och i krig.»
Och hästen förnimmer den vänliga handen,
ser tvärt över viken den grönskande stranden,
hör dånet bakom sig. Han störtar sig då
så modig och snövit i böljorna blå.
O ve, det är konungens yttersta timma —
nej! Konungen lever och hästen kan simma.
Han simmar så väl och så stolt som en svan
och vågorna leka med fladdrande man.
De kungliga fiskare, alla de hundra,
stå skamliga kvar uppå berget och undra.
De tänkte så säkert få konungen fatt
men fingo ej mer än konungens hatt.
På klippan syns hatten i viken sig spegla,
och alla ännu som på Mälaren segla,
de hälsa Kungshatt och det säges med rätt,
att Svearnas konung ej gripes så lätt.

Carl August Nicander
(1799—1839)

PS. Jag tror att dom hoppade. D.S.

ÖRTENGREN SEGELMAKERI. Erfarenhet av toppsegel.



Skeppsbron 44 111 30 Stockholm 08-1135 21

Nordiska Folkbåten

År 1941 utlyste Svenska Seglarförbundet en konstruktionstävling för en entypsbåt som skulle vara billig att bygga, sjösäker och lämplig både för långsegling och kappsegling. 58 konstruktörer ställde upp, men man kunde ej enas om något av förslagen. Då inget av förslagen kom till användning, antogs en konstruktion i klinkbyggd furu av ingenjör Tord Sundén. Båten fick namnet Nordiska Folkbåten.

Den första folkbåten byggdes som löttbåt åt KSSS och sjösattes 1942.

Priset var då 3.000 kr. På initiativ av skeppsredare Sven Salén kom ett seriebygge om 65 båtar i gång på Sverrevarvet i Göteborg. Dessa de första båtarna voro mycket enkelt byggda, spanten voro exempelvis ej hyvlade utan bara sågade. Allt virke skulle vara av nordiskt träslag, furu eller lärk i borden, inredning, ruff och sargar i ek. Så småningom, då mahogny visade sig vara billigare än både furu och ek, godkändes även detta träslag i ruff och inredning.

De första folkbåtarna mottogos ej



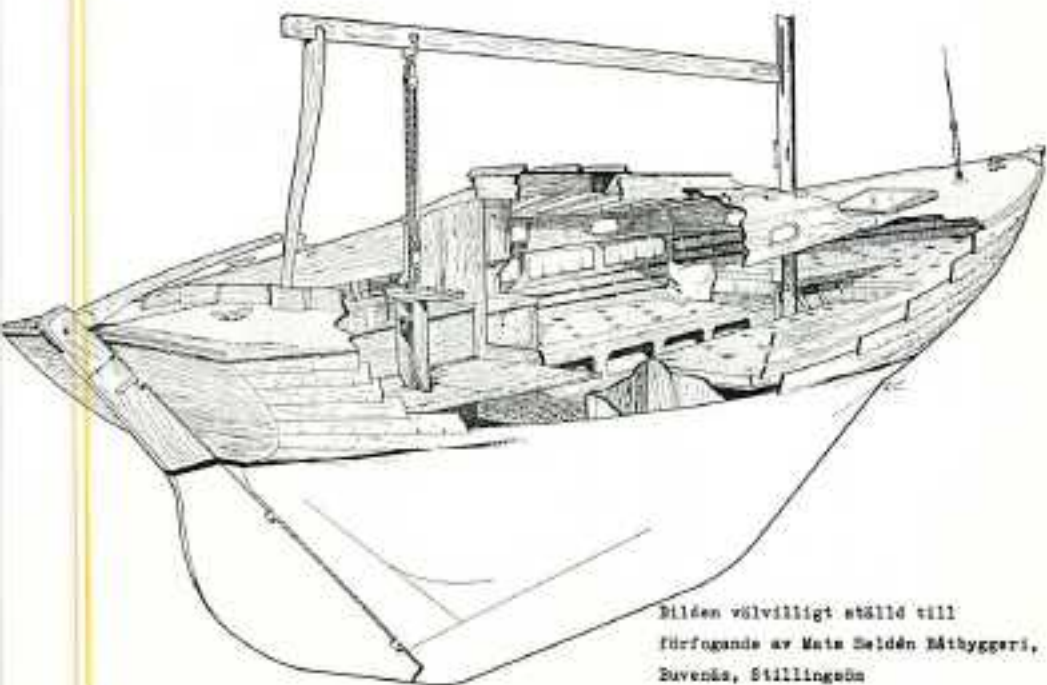
med någon större entusiasm av de dåvarande seglarna med A-22:or, M-30:or, M-22:or o. s. v. Delvis beroende på att de första köparna ej voro så särskilt seglingskunniga och blevo omseglade av de flesta andra. Trots detta blev dock folkbåten en succé och f. n. äro ca 1.300 byggda i Sverige. Ca 3.000 i världen.

Kärt barn har många namn, skrev jag i 1959 års årsbok, klappbrygga, plankhög, drivbänk och gubbåt är ett urval av de kära namnen. Då ansågs folkbåten vara en stor båt i Göta SS, kanske motsvarande en »Ballad» i dagens läge. 1958 kunde man bygga en folkbåt, t. ex. min »Seila», nr 501 för 13.500 kr med segel och allt komplett. Då var båten den största klassen i Göta, inte mindre än 17 st. De

voro så många, att alla ej fingo plats vid den brygga som ännu i dag kallas folkbåtsbryggan.

I kappseglingssammanhang var folkbåten en av de största klasserna. 20—30 st anmälda var ej något ovanligt här på ostkusten. Mycket berodde detta på att det räckte med att ställa upp med frugan eller ett barn som gast, att skota den lilla focken var ju ej något större problem. Själv tror jag att kappseglingsintresset avtog i och med att spinnaker godkändes, då måste man ha en gast som var mera på alerten.

Folkbåten har byggts på nästan alla småbåtsvarv i Sverige. Som de bästa byggarna åtminstone på Ostkusten ansågs Enar Johansson i Norrtälje och Williams i Motala vara. Kanske bero-



Bilden välvilligt ställd till
förfogande av Mats Seldén Båthyggeri,
Burenäs, Stillingeön

ende på att av de framgångsrikaste seglarna Sten Bertze byggde hos Enar Johansson och »professorn» Ole Westerberg hos Williams. Även på västkusten byggdes många bra folkbåtar, på Orust och Dragsmark t. ex. Det sades att varenda lada på Orust var upptagen av folkbåtsbygge.

I likhet med M-22:an kan en folkbåt med lågt nr fortfarande vara »still going strong». Nr 28, många år i Göta SS låg exempelvis i toppen i SM för ett par år sedan.

I dag är folkbåten dock trots alla nyare båttyper Skandinavians populäraste kölbåtskappsegelare. Går som på räls då andra ha problem. I hårda byar hårdskotar du focken och har litet slack i storen och båten går lugnt och fint i upp till 15—18 m/s. Lång köl ger kursstabilitet. I trånga hamnar manövrerar du lätt med enbart storsegel. En gång, då mitt storfall gick av i friskt väder, visade det sig att det gick att kryssa i hamn med enbart focken.

Lys-tal 1.00. Jämför med t. ex. kvartstonnare (Lys-tal 1.01—1.03) som revas vid 7—10 m/s.

Folkbåten är populär även i Danmark och Finland. På senare år har intresset ökat även i Västtyskland och USA. I folkbåtarnas VM (Guld Cupen) har seglare från San Francisco deltagit, men utan framgång. I SM har det de senaste åren varit mellan

37 och 66 startande. Svenska seglare ha deltagit i gruppresan till San Francisco som gäster till amerikanska folkbåtssegelare.

Undertecknad har haft många båtar efter folkbåten, men många gånger ångnat att jag gjorde mig av med den. Visserligen ha de senare varit större och bekvämare, men aldrig gett mig sådan glädje och tillfredsställelse. En som varit båten trogen genom åren är Ingemar Sundin i sin »Mabrise», som byggdes 1958 hos Enar Johansson. Ingemar kan nu båten utan och innan. Det är kanske inte så ofta han ställer upp numera, men då han gör det ligger han oftast i topp. Så har han t. ex. vunnit »Lidingö runt» 3 gånger.

Folkbåtens data: Längd 7,64 m. Bredd 2,20 m. Djupgående 1,20 m. Deplacement 2.150 kbm. Kölvikt min. 1.000 kg. max. 1.050 kg. Segelarea 24 kvm. Sv. Folkbåtsförbundet är klassförbundet för folkbåten. Detta består i sin tur av regionala klubbar. Här på ostkusten »Ostkustens Folkbåtsklubb». De bevakar folkbåtens intressen, bedriver upplysningsverksamhet genom medlemsbladet »Folkbåtsnytt» samt anordnar träffar, där folkbåten diskuteras. Vill du veta mera, kontakta: Leif Ahlquist (ordf. OFK) telefon 08-83 72 99

eller Göran Svensson (kassör OFK) telefon 08-69 32 82

eller Ingemar Sundin, Göta SS.

Wille Sandberg



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 däcksböslagen.

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



BENN'S INDUSTRI & SKEPPSMATERIAL

TEL. 06-68 68 43, 68 68 53 - POSTGIRO 47 18 45-8 - BANKGIRO 793-7973
TELEX 10017 BENNS S

Neptunkryssaren

Neptunkryssaren sorteras oftast in bland de gamla fina märkena. Det är väl riktigt såtillvida att hon konstruerades på slutet av 30-talet, men det är fel om man därför tror att hon tillhör en passerad epok. Vi som seglar Neppare aktivt idag gör det helt enkelt därför att vi tycker att hon har mer att bjuda på än någon annan motsvarande båt av senare konstruktionsdatum.

Det hela började med att båtkonstruktören Lage Eklund hösten 1938 fick i uppdrag av sin f. d. klasskamrat, konstnären Einar Palme, att rita en mindre segelbåt. Han ville ha en lättseglad båt, som gjorde det möjligt för honom att komma ut ensam, även i svårnavigerade vatten. För- och akterskeppen skulle vara rymliga så att han kunde få plats med staffliet och dom färdiga oljemålningarna. Det blev en lyckad konstruktion. »Lage Eklunds bästa båt» har hon senare ofta kallats. Hon fick tilltalande linjer med lite högre fribord och lite rundare botten än skärgårdskryssarna och M-båtarna. Tack vare det seglar hon förvåningsvärt torrt och är en säker båt också ute i kustbandet, vilket bevisas av att hon blivit mycket populär längs Norrlandskusten.

På 40- och 50-talet kunde hon kanske klassas som familjebåt, men med dagens krav på komfort och utrymme ska man nog inte säga annat än att Nepparen är en lagom stor semesterseglare för 2, som vill uppleva skärgården med den rätta natur- och sjökontakten. Dom uppskattar henne ef-

tersom hon med fock och storsegel aldrig behöver revas och med bara storsegel är hon väldigt lättmanövrerad i hamnar. Dom långa överhängen och det ringa djupgåendet (1,20) är bra när man skall ta sig iland i skärgårdens alla vikar. En djup och bekväm sittbrunn är ett stort plus och med ett bomtäkt förvandlas sittbrunnen till kombinerat kök och vardagsrum i hamn. Ruffen behöver därför bara användas till att sova i.

Neptunkryssaren konstruerades inte med tanke på kappsegling, men kappseglarna upptäckte henne snabbt. 1942 instiftades Neptunkryssarpokalen och 1945 seglades det första Svenska Mästerskapet och det har vi hittills gjort utan avbrott något år. Klassen samlar varje år ca 30 båtar till SM. Under början av 70-talet hade vi ett par rekordår med upp till 44 startande. Sedan dess har det minskat något men är nu på väg uppåt igen eftersom intresset längs Norrlandskusten ökat markant. SM-80 kommer att gå i Gävle. Vad är det då som har gjort Nepparen till en stor kappseglingssklass och vad är det som fortfarande lockar? Hon har 4/5 dels rigg vilket ger stora trimningsmöjligheter av storseglet som är på 12 m². Backstagen gör att förseglet hela tiden kan hållas maximalt effektivt. En genua på 12 m², som hon bär upp till ca 14 m/s, gör kappseglingen mer spännande och en spinnaker på 30 m² gör också undanvindsbogarna utslagsgivande. Allt detta skall skötas av två personer under kappsegling varför det fordras bå-



de skicklighet och samträning, men tack och lov inte alltför mycket muskelstyrka, om man vill placera sig. Att hon dessutom är lätt, ca 1.200 kg, och relativt kortkölad gör inte det hela enklare med desto roligare i stället.

Den 2 nov. 1940 bildades Neptunkryssarsklubben, numera Neptunkryssarförbundet, i Uppsala och 1942 antog Svenska Seglarförbundet båten som erkänd båtklass, som det hette på den tiden. Neptunkryssaren är en strikt entypsbåt och Neptunkryssarförbundet har alltid hållit ett vakande öga och en styrande hand över utvecklingen i klassen. Man är nogga med att värna om det gamla men samtidigt medveten om att det måste få finnas en viss utveckling om klassen skall fortleva och vara intressant också i framtiden. Därför tog vi inom förbundet 1974 initiativet till att ta fram Neptunkryssaren i plast och sommaren 76 seglade dom första plastbåtarna. En del var väl lite oroliga i början om dom verkligen skulle vara likvärdiga med träbåtarna, trots noggranna beräkningar av viktfordelningen. Nu fyra år senare kan man bara konstatera att vi lyckades väldigt väl. Det är fortfarande besättningen som är avgörande för framgång eller motgång och inte en ny eller gammal båt. 26 plastbåtar har hittills byggts (febr. 80) som komplement till dom 217 träbåtar som fanns tidigare. För tillfället diskuteras aluminiummast intensivt inom förbundet, dispens kan beviljas redan idag, och jag är övertygad om att det är något som kommer.

Jag har seglat Neppare för Göta i snart 6 år och under den tiden varit nästan ensam kappseglare i klassen.

På M-båtssidan har ju Göta stolta traditioner att försvara men på Nepparsidan verkar det alltid ha varit dåligt. Varför? Till den som eventuellt går i Neppartankar kan jag tala om att en begagnad träbåt kostar mellan 15—25.000 beroende på utrustning. Ny eller gammal båt, furu eller mahognybordläggning, spelar inte så stor roll. Viktigast är att allt är friskt. Det man bör se upp med är döträt och däck, plywooddäck är att föredra. Masten är också en kritisk punkt eftersom många Nepparmaster inte mäter in, dom är för klena. Dispens kan oftast erhållas från förbundet eftersom det kappseglingsmässigt inte har visat sig vara någon fördel med en för klen mast. En begagnad plastneppare går det kanske att komma över för 40.000, ett komplett halvfabrikat kostar ca 45.000 och en komplett segelklar båt ca 60.000.

Om någon vill veta mer om Nepparen eller behöver råd vid köp eller hjälp med trimning så går det bra att ta kontakt med mig.

Valter Saaristu
Neppare 233



BODING

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

— **SEGEL**



08-45 27 90

Episoder från Grönskär

Brisen från syd som stått så bra blekte ut. Jag fann för gott att resignera. — Det blir tydligen Grönskär i natt, tänkte jag. Jollen styrdes raskt upp i vindresterna och paddeln drogs fram. Så bestämdes i raska tag att »lappen» skulle ner och för gränsegel drog jag mej in till den gamla hamnen. Jaha, det var här jag låg med folkhåten en tidig höst och skvalpade i bakvattnet, sneglande på den dubbförsedda bergknallen vid inloppet. Betongmuren i

fonden var grågul i färgtonen av gammal gul lav. En effektiv vågbrytare när det »brallar på» från syd.

Den med åren medfarna träbryggan förmedlade min kroppsliga angöring av den nedlagda fyrstationen. Grönskär har ett »sug» inom mej sen tidiga ungdomsår. Med en viss förundran och lite spänning ser jag redskap och bodar men inget folk. Vid ett halvblött rensbord står ett par tre kastspön med till synes rediga spinnrullar som vittnar





om lyckat fiskafänge. Obeslutsam gick jag kors och tvärs bland bodarna och sökte bilder ur minnet. En dörr stod vidöppen stöttad med en plankstump. Jag tittade utåt sjön och på avstånd fanns sammanhanget mellan redskåpen och den avligsna motorbåten. Min båt låg inte i vägen så jag klev iklädd kortstövlar uppför stigen mot de i moljuset liggande övergivna husen. Sträckan upp till husen och fyrtornet är bara ett par hundra meter men tillräckligt långt för funderingar kring historier om »Grönskärs alla ormar» och »fyrvaktarna som hängde sej». Mera konkreta iakttagelser av intryck av ödselighet åstadkommet genom obehörig handräkning: Folktomma hus med uppbrutna fönster blev ödesdigert för många fåglar som sökte skydd när då plötsligt ett fönster blåste igen. Sargad av regn och frost börjar nu fyrtornets

nedräkning från symbol för trygghet till tegelhög inledas.

Den gamla fyren på Grönskår

Kunde Du inåt land
din mist låta blåsa
förläges i sitt vemod vänta
och se årstider skifta
Kunde tolkas utåt havet Din blick
till de rastlösa Ditt vemod skrifta
Blicken fast mot havet, ståndaktig
fixerad i sektorer
Kunde Du dåna ut ditt vemod
bli hörd från din post
och nå kulturens doktorer
Kunde Du hjälpa, Du vittrade, efter
mången kylig väntan
den besökande byråkraten bli offer
från vittrande tårar som tunga
tegel
som nu börjar dräsa.



Bröderna från Söder: fr. v. Olle, Herbert, Kurre Sallberg, Reiners BK

Jag följde en bakledning från tornet ner till den vackra udden som har prägel av västkusten med de stora mjuka silpade ytor som är följden av den direkta kontakten med havet. Dessa silpade bergkullar skyddar nu små små-figa täppor, uppkomna i svallgenuset, från det värsta ovädret. Tyvärr tillfogar naturkrafterna detaljbilden en viss oreda med en och annan blanksliten limmerstock inkastad bland halion och blomster.

Från vinterns oljeslände var även Grönskär från sydsidan hensökt. Inne i de kilformade uppgrundade klippkanterna låg bland storstenen resterna av de oljesjök som följt med isen. Här var det uppsamlat, spiltved, sopor, en

och annan sjöfågel i en kladdig unken röra.

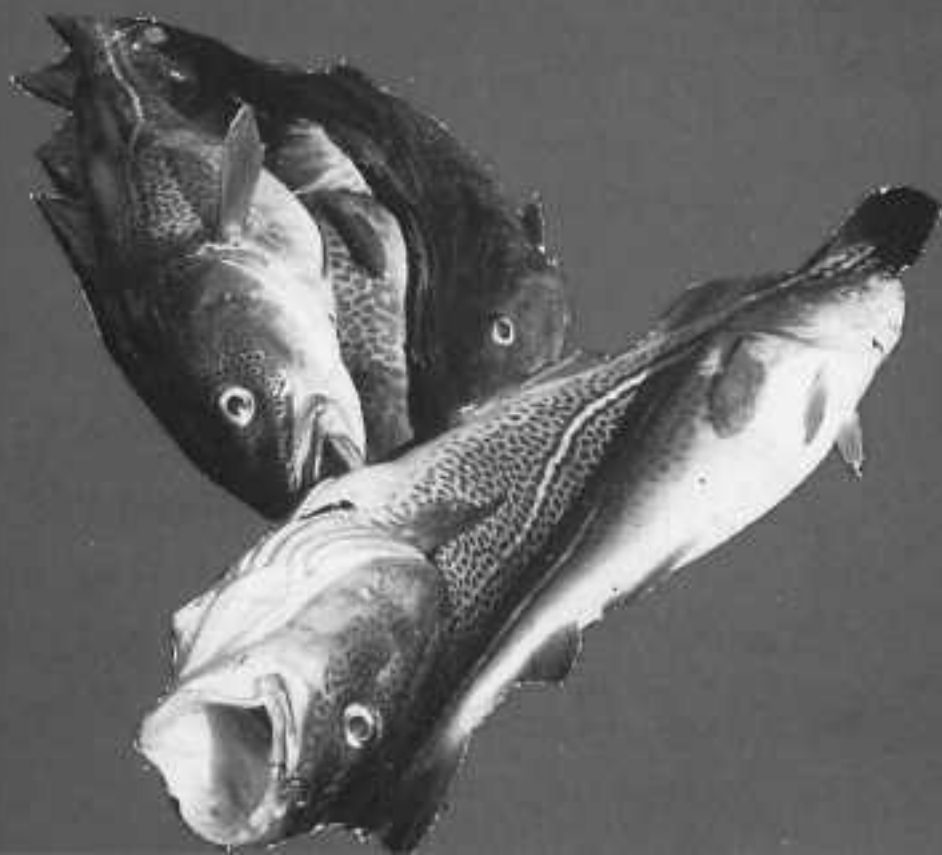
Aterkommen till jollen och mannen mötte jag »gruffalken» som hälsade här. Efter sedvanliga och fredliga hälsningsceremonier tilldelades »den ensamme Robinson och den förmodligen utvalne» jollefararen en plats vid bordet i stuga. »För man skulle jag väl ha», tyckte dessa tre bröder från Söder. Och bekväme jag efterfäkt så fick jag ett par torskvar till — men det räcker för stunden. Rensade tyckte dessa gourmeer att det var färdkost upp till Horsten dit jag ämnade fara dan därpå. Som parentes kan nämnas att jag väcktes av vännen Bertil Lindström från Harö en tidig morgon med en

sprattlande torsk in under kapellet. »Här kan du få till morronkaffet.» I veckoslutet återkom jag till Grönskär under samma odramatiska angöring för att enbart ta matrast. Men i hamnen låg fyra snurrebåtar. Familjer kunde skönjas i röken från en brasa borta vid bodarna. Det grillades korv och fisk antog jag. Korv till barnen, fisk till far och mor. »Visst det gick bra att ligga där. Jag störde inte nån.» Efter en kort begrundan av jolle och personalia inbjöds jag till samkvämet. Vattenkammad och med en kaka

landstingets järntabletter i näven gick jag iland. Det uppskattades. Det fanns tydligen järnbrist i sällskapet. Det visade sej att en av ungdomarna var bodinnehavare på ön och jag hade porträtterat hans mormor under hennes sista levnadsår eller »i grevens tid». Förplagnaden bestod av rökt flundra och öl. Bodinnehavaren krävde i all välmening, mitt i allt flundreflottet en illustration av mötet i hodens gästbok. Vad gör man . . .

Arne Barthelson

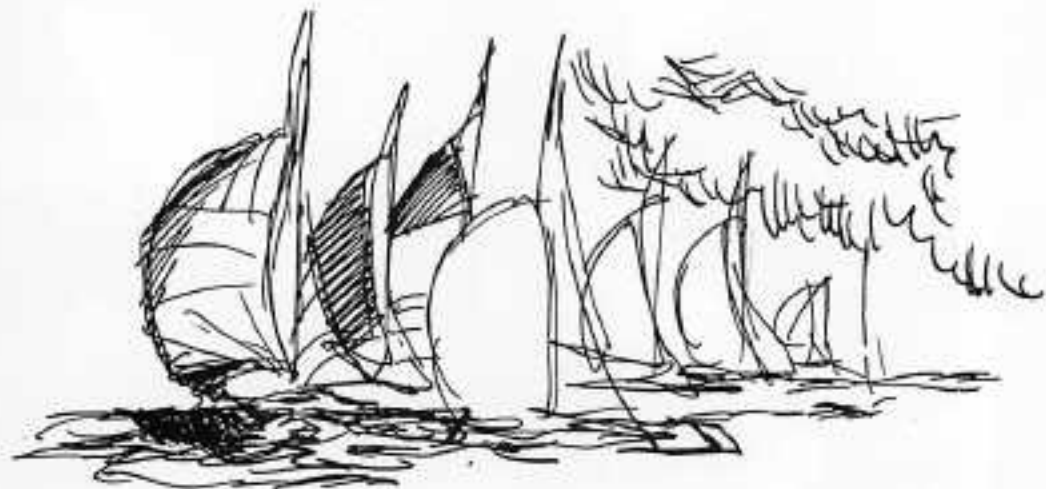
Foton: Arne Barthelson



Varför vi inte vann

Lidingö Runt 1979 skulle vi vinna. För första gången på många år hade vi haft tid för rustning av båten inklusive slipning av botten till racingfinish. Vi kunde trimma båten långt före denna tidiga segling, som ju normalt brukar vara den första seglingen överhuvudtaget på säsongen. Besättningen var handplockad men hade inte seglat tillsammans sen förra årets Lidingö Runt. När vi körde ut båten till Lidingö dagen före tävlingen blev vi fördröjda i Hammarbyslussen som inte öppnar broarna mellan kl. 12.00–14.30 på lördagar. Man undrar vilka byråkrater som hittat på detta. När vi kom iväg tvingades vi ta till motorn för att hinna med uppgjorda engagemang på kvällen. Då får vi tvärstopp i maskin strax

innan vi ska lägga till vid Lidingöbron. Hissar segel igen och tar oss in till kajen, gör iordning båten och rusar hem. Morgonen därpå är det samling och gemensamt morgonkaffe. Ingen vind och motorn fungerar fortfarande inte så vi får paddla ut till starten. Allt går onormalt trögt och vi driver över linjen sist av alla i vår klass. Men vänta bara! Vi ska ta dem alla vid AGA där det ju traditionsenligt brukar vara »omstart» när vinden som alltid kommer akterifrån och drar med sig alla eftersläntare och mindre båtar i de klasser som startar senare. Den här gången skulle vi dra nytta av detta! Men det gick inte så. Däremot konstaterade vi att det kommit fram en mängd nya snabba båtar. Albin Express, J24 m. fl. susade





TRUCK-SERVICE
ring växel

08/990360

ÄLVSJÖ

Fax: 125 60

runt oss. T. o. m. Ballander kom ikapp. Det här liknade ju ingenting annat än pest i kvadrat. Vad i h-----e! Varför?? Besättningen fick sina fiskar varma för att de arbetade för långsamt, trimmade seglen som amatörer, inte placerade sitt dökött i lovert och centralt av båten, rörde sig som elefanter, fick upp spinnackern för sent o. s. v. Inte ens dessa förbannelser hjälpte. Vi blev omseglade på löpande band och båtarna i vår klass försvann i fjärran. Sen mötte vi dem på kryssen upp mot målet och då var vi långt, långt efter — ja sist. Vi tvingades stänga grinden. Pinsamt. Hur förklarar man bort detta?

Under middagen vid Isslingevikén fick vi oväntad hjälp av killen i båten bred-

vid som försynt knackade på och undrade vad vi släpade omkring på. Det flöt upp en stor plastpresenning vid sidan av båten. När vi försökte dra loss den fick vi upp en bit på 4—5 m² och ändå satt det fast så mycket att vi fick engagera en kompis med dykarutrustning för att ta bort resterande bitar ur propeller och roder.

Så Ni som till äventyrs undrade varför det »stod» en lady Helmsman på Askrikefjärden i samband med Lidingö Runt får härmed svaret. Vi hade drivankaret ute.

Sens moral. Håll skärgården ren! (Förlåt oss Hallberg för att vi inte deltog i den kollektiva städningen men vi rensade Stora Värtan som kompensation.)

Bosse & Lena



BIDRAGET TILL NEPTUN



8 st Tior	80:—
9 st Femmor	45:—
3 st Femkronor	15:—
241 st Enkronor	241:—
79 st 50-öringar	39: 50
61 st 25-öringar	15: 25
74 st 10-öringar	7: 40
51 st 5-öringar	2: 55

Summa kr 445: 70

samt 1 st 50-penniä, 1 st dansk 5-öring,
diverse småstenar och kolapapper.

JORDEN RUNT MED »QUEENIE»

Vår nya båt Helmsman Queen (16,5 × 3,50) beräknas bli sjösatt i början av maj och hela våren och försommaren går åt till utrustning och trimning av båten. Scandicap Race och Gotland Runt med full besättning om 12 man tar vi som slutlig testsegling innan vi lämnar Sverige i början av augusti. 4 år beräknar vi vara borta. Resväg: Stockholm—Kiel—England—Azorererna—Madeira—Kinarieöarna till Västindien (från nov. -80 till april -81). Sen lägger vi båten i Florida några månader för att bila runt i USA och samtidigt invänta gynnsammare förhållanden för passagen genom Panama till the Pacific där vi stannar i två år. Under den tiden hoppas vi kunna uppleva det verkliga Söderhavet. Hemresan påbörjas mot slutet av -83 och går via Australien, norra delen av Indiska Oceanen, Sri Lanka, Maldiverna och antingen via Suez om det bedöms som säkert vid den tiden eller runt Afrika till Rio och norrut Amerikanska kontinenten och hem igen via Azorererna. Då har vi varit borta ca 4 år.

Just nu arbetar varvet för fullt med båten. Tyvärr ligger de ganska långt efter i de uppgjorda tidsplanerna men säger sig kunna vara klara till sjösättningen som planerat.

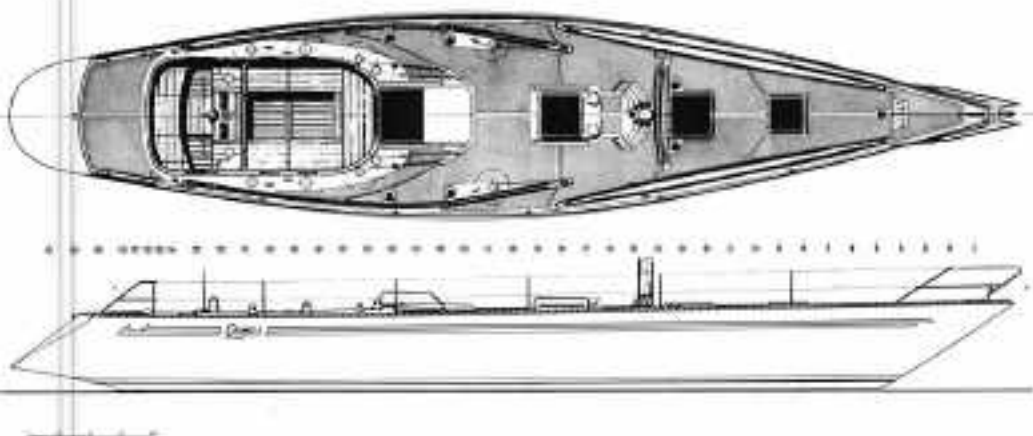
Vår utrustning har planerats mycket noggrant och många företag har ställt upp på de mest fantastiska sätt för att stödja oss med råd, installationer, material av olika slag samt färdiga produkter. Vi vill gärna ta tillfället i akt att tacka för detta och samtidigt kanske ge en del tips om bra utrustning. Sailomat — vindroder; ABU-Svängsta — havsfiskeutrustning; SRA

— VHF anläggning; Porolon — dynor och ljudisolering; 3M — diafärgfilmer; Silvakompasser; Bahco — verktyg; Uddeholm och Fagersta — rostfria rör och plåtar till beslag, tankar, pulpits m. m.; De svenska rederierna — Sahléns, Broströms, Transatlantic samt enskilda befälhavare i handelsflottan som gratis givit oss sjökort över hela vår resa; Delco — som ställt Freedom batterier och generatorer till vårt förfogande; Volvo Penta, MD21 motor med reservdelar; Witronic — halonsläckningssystem; International — färger; Beiersdorf — Tesa-band, tape; Forsheda — gummifjädrar för förtöjning; Philips — solceller; Cloetta — choklad; Gunnebos ankarkätting; Neuteknik — nödraketer; Alga och Esselte — sällskapsspel; Rabén & Sjögren — som ska ge ut vår bok; Assa-Stenman — lås och beslag; Bosch — elverk och 4-kanalstereo; Texas — navigationskalkylator; Tankus — tröjor; Quacher State — oljor; Bjurhagens kablar; Wirsbos vattenledningar; Mora Armatur's — kranar och dusch; Marinspecialisten — varmvattenberedare; Gransegel!!! 12 st; Elautomatik — elgrejor!; Hillerstorps skruvar i mässing; Tempo — allt övrigt till båten, tusentals detaljer från husgeråd till kläder och gummibåt; Danfoss hyllkompressor; Primus gasol och extra »fyllkopplingar»; Jabsco — pumpar av alla de slag; ARCO-USA — vinschar; Welsasto — värmare; Simrad — nödpejlsändare; Viking — livflotte; Tummen ner för de orimligt dyra försäkringarna; Rukkas — sjökläder; Brookes & Gatehouse — instrument; Skinbird — vind-

surfare; Mariner — utombordsmotor; Nikouos III — kamera för såväl under som över vatten; Bosun Marin, tel. 0176/372 00 (om Du ska beställa

en Queen); Tarkett — mattor som klarar väta. Listan kan göras ännu längre! Tack för all hjälp!!

Vi hör av oss till årsboken under resan.
Lena och Bosse Svantesson



SKALL ÅRSBOKEN KOMMA TIDIGARE 1981?

Det är många som anser att årsboken bör vara medlemmarna tillhanda före sjösättningen. Om vi skall kunna klara av detta måste bidragen till boken vara insända *senast* i första hälften av februari.

Hittills har bidragen börjat droppa in först under februari och ända in i

april. Om ni, kära bidragsgivare, ger mig era alster tidigare nästa år skall jag göra vad jag kan för att alla skall få boken innan seglandet börjar.

Börja alltså i god tid med era bidrag och kom ihåg att det är medlemmarna som skriver årsboken, inte redaktionen!

Klas

TORE LUNDVALL IN MEMORIAM



Tore Lundvall var en av de tonåringar som på 40-talet bildade Mälarhöjens Kanot-Sällskap, och sedermera, då större båt blev aktuell övergick till Göta SS i likhet med de flesta andra MKS:arna. Tore var hela livet en passionerad seglare, han valde även ett yrke som hade med sjön att göra. Började i flottan, där han fick maskinist- och dykarutbildning, fortsatte sedan som kylmaskinist i bl. a. Johnsonlinjen i Sydamerikafart. Även en sjöman längtar dock så småningom efter ett liv på landbacken, och anställningen hos Honeywell i kylmaskinsbran-

schan var nog ganska välkommen. Nu fick han segla sin egen båt, bl. a. Fingal, Havsfidra, IF-båt och Vega. Alla hans båtar hette »Vurm». Han gillade långseglingar till havs, nöjde sig inte bara med att segla till Västervik eller Åland, exempelvis seglade han två gånger till Polen med IF-båtar.

Drömmen var dock söderhavens och sommaren 1979 tog han chansen, sålde det mesta av sina tillgångar, tog tjänstledigt i två år och köpte en »Hallberg-Rassy 26». Tillsammans med sin fru Ellen och dottern Madeleine seglade han via Danmark och

Tyskland till Holland. I mitten av september fortsatte han ensam genom Frankrikes kanaler till Medelhavet, kanske för att undvika Biscayas höststormar. Han lämnade S:t Port Louis den 9 november med kurs på Mallorca, där han lämnade möta fru och dotter och även sin mor. Vad som sedan hände vet man ej så noga, men jag citerar Tores egen berättelse.

»På lördagsmorgonen den 10 nov. var vädret fint. På eftermiddagen började det hårdna till (ca 15 m/sek.). Jag tog ned storseglet, som ej behövdes, då det var medvind. Natten mellan lördag och söndag hörde jag en kort, våldsam knall som ett pistolskott. Det var masten som gick av och hela riggen gick överbord. Då jag seglade endast med ett försegel är det obegripligt att det kunde hända. Jag tror det berodde på ett konstruktionsfel. Jag arbetade hårt för att få båten manöverduglig, men söndag morgon ökade vindstyrkan till ca 25 m/sek. En enorm sjö fick båten att gå runt ett helt varv och inredningen slogs sönder. Batterierna lossnade och båten blev strömlös. Jag öste förtvivat med kastruller och kokkärl. Tidigt på måndag morgon hörde jag ett ljud som jag aldrig hört förut. Ett underligt och skräckinjagande ljud som följdes av en jättevåg. Båten slog runt men bara 180 grader. Jag visste inte vad som var upp eller ner, men jag lyckades ta mig till rufföppningen och upp till ytan. Jag simmade akterut för att inte krossas av kölen om båten slog runt en gång till. Plötsligt vände sig båten på rät köl med en våldsam smäll och jag kravlade mig ombord. Fick ut vattnet något så när.

Måndagen den 12 blåste det ca 30 m/sek. Fick upp halva masten på däck, den andra halvan hängde över pulpit. Sjö och vind bara ökade och jag fick hallucinationer. Ibland tyckte jag att jag seglade i Stockholms skärgård. Ibland hade jag följa med de kanadensiska båtar som följt mig nedför Rhonefloden. Vid 15-tiden onsdag den 14 nov. då vinden avtagit något, hörde jag ett flygplan. Det tog mig en stund att komma ut ur ruffen. Upptäckte att planet fyllt en markeringsboj som rykte. Planet återkom och jag läste »U.S. Coast Guard» på vingarna. På kvällen kom ett ryskt fartyg m/s »Professor Ulkhov» och plockade upp mig. Min båt skulle de bärga, men jag vet ej vad som hände. När jag kom till Mallorca fick jag höra att min båt sjunkit. Överbord hade jag bl. a. 5.000 kr och mitt pass. Någon försäkring på båten eller mig själv hade jag ej.»

Så långt Tore. Efter vad jag hört kunde ryssen ej borda »Vurmi» på grund av den grova sjön. Då »Vurmi» såg helt övergiven ut och i sjunkande tillstånd tänkte ryssen vända, då man såg ett ben sticka ut ur rufen. En livbåt sjösattes. Tore, som var medvetlös och med båda axlarna ur led bärgades, »Vurmi» togs på släp men sjönk under bogseringen.

På ryssen, som hade läkare ombord, väcktes han till liv och allt såg ut att gå bra. Kursen sattes på Palma, där Tore togs in på sjukhus. Faran var över trodde man, men det blev inte så. Han avled i sviterna av sina strapasser och begrovs i Palma den 23 november. Vi gamla medlemmar i MKS och Göta SS kommer alltid att minnas Tore som en glad och livad kamrat, som alltid

gladde oss med sina fantastiska skepparhistorier. Men ibland är verkligheten värre. Hans dröm om palmbekransade öar och långa lata seglatser i sydliga latituder gick tyvärr ej i uppfyllelse. Som så många andra salta gossar fick även Tore ge sitt liv på havet.

Wille Sandberg



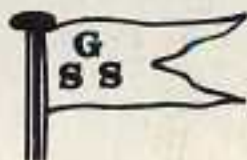
Erik Grunne
Tore Lundvall
Karl Olsson
Arne Sandberg
Åke Starck

MEDLEMSREGISTER





SÄLLSKAPET



FRAMTIDEN

BÅTEN