

GÖTA SEGELSÄLLSKAP ÅR 1981



ORGAN FÖR DET AKTIVA SÄLLSKAPET



GSS stiftades
10.8.1895

Kappsegling
Seglarläger
Ungdomsarbete
Utfärdssegling
Sammankomster

Box 9022
102 71 Sthlm 9



GÖTA  SEGEL SÄLLSKAP

Sid.

- 3 Göta SS inför 1981
- 4 Verksamhetsberättelse
- 6 Styrelse
- 8 Kostnader
- 10 Avgiftsbestämmelser
- 12 Verksamhetsberättelse för GSS ungdomssektion
- 14 Götas minjörer
- 16 Miniörernas kappseglingar
- 19 Lite plastjobb bara . . .
- 21 Tankar från seglarläger
- 24 Linjettsegling

Sid.

- 27 Detta händer 1981
- 29 En storseglare
- 34 En satsning på Neppare
- 40 Med Göta till Tallin
- 48 Kräftkötet
- 50 Korvkötet
- 53 Svenska Mästare
- 56 Bidraget till Neptun
- 57 Båttregister
- 61 Medlemsregister
- 73 Avlidna



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 Truckservice
- 18 Örtengrens Segel
- 31 Kanonsegel
- 37 Ekens Bil och Dykarservice
- 43 Boding Segel
- 47 Bennis Industri & Skeppsmaterial

Redaktionen
Klas Jonsäter

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



Foton: Klas Jonsäter

Göta S.S. inför 1981

När undertecknad funderade över lämpligt innehåll i årets ledare var det svårt att gå förbi våra viktigaste frågor, lokaliseringsfrågan, ekonomin samt våra ungdomar. I den förstnämnda frågan händer ingenting, d. v. s. våra politiska ledare synes vara helt handlingsförlamade och allt för upptagna med egna intressen än att fatta beslut som kan utgöra en framtid för Stockholms båtklubbar, men nog behövs 80-talet för att fatta beslut. Alla medborgare i samhället har också fått vidkiännas en ansträngd ekonomi. Styrelsens beslut var därför lätt; oförändrade avgifter för 1981 kommer att föreslås. Vår största

tillgång, ungdomsgruppen, har änyo fått vind i seglen och där ser vi fram mot stora segrar.

Vad kan då den enskilde förvänta sig av 1981? Givetvis en fin sommar med sol, bad och sjöbris, men knappast ny båt. Efter besök på årets båtmässa var åtminstone mitt beslut lätt fattat, den »gamla» båten får hänga med ytterligare ett varv, kanske några nya trimtampar och block kan förbättra farten. Slutligen vill jag tillönska dig en riktigt god sommar samt att vi alla må undvika bleken.

God vind
Sverker

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 1980

Göta Segel Sällskap får härmed avlämna följande verksamhetsberättelse för 1980.

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

Sällskapet hade vid årets utgång 523 medlemmar varav 410 över 25 år (344 män och 66 kvinnor) och 113 under 25 år (85 pojkar och 28 flickor).

Antalet båtar registrerade i sällskapet var vid årets slut 253, fördelade på 214 segelbåtar, 5 segelkanoter, 9 övriga centerbordsbåtar samt 25 motorbåtar. Båda hamnarna och varven har varit så gott som fullbelagda och vi har nu en väntetid på 2—3 år beroende på båttyp för att få varvsplats.

Under året har vi hållit 2 allmänna möten och 7 styrelsemöten. På vårt höstmöte beslutade vi att söka medlemskap i SMBF, som är den organisation som bäst bevakar våra intressen i Långholmsfrågan. Vi beslutade också att förse bryggor och pontoner med låsbara grindar. För att finansiera detta beslutades att uttaga en engångsavgift på kronor 50: — av ca 200 aktiva båtägare. Vi har även i år haft ett kontrollmärke för avgiftsbefrielse på Jungfru-

holmarna; detta år gällde märket även på Vällinge och Rörskär samt på Rasta.

Ungdomsgruppen har i år organiserat om sig och varit mycket aktiv. Man har förutom de vanliga seglarlägren veckorna efter midsommar även haft båtvård under vårmånaderna och kappseglingsträning i några veckoslut under sensommaren och hösten. Årets högtidssegling, som p. g. a. kräftbristen någon döpte om till »Räckköret», hölls enligt traditionerna den 9 och 10 augusti och samlade ca 90 anmälda båtar. De flesta ställde också upp och seglade trots ett miserabelt väder. Båda dagarna bjöd bara på regn och rusk.

Till vår egen paketsegling i slutet av september blev det fullbokat till maten och dansen. Det var inte lika många som seglade dagen därpå, men de som gjorde det hade trevligt.

Sällskapet har under året haft representanter på Stockholm Seglarförbunds och Mälarens Seglarförbunds möten. Styrelsen tackar alla som genom frivilliga arbetsinsatser bidragit till att verksamheten kunnat genomföras samt alla som på annat sätt varit sällskapet till nytta.

Stockholm 1981.01.08.

*Sverker Bergman Britt-Marie Lundin
Per Lantz Stefan Lundgren
Irene Eriksson Per Johan Ytterman*



TRUCK - SERVICE
ring växel

08/990360

ÄLVSJÖ

Faak 125 60

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Kansli: Reimershuset. Tel. 68 14 13

Expeditionstid: Måndagar 19.00—21.00

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.

Assistent: Owe Floding, Storsvängen 99, 126 59 Hägersten. Tel. 46 37 82.

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

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

Hamnchef Långholmen:

Kent Fridmodig, Sibeliusgången 48, 5 tr., 163 24 Spånga. Tel. 752 73 28.

Tillsyningsman för Jungfruholmarna:

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

Jungfruholmskommitté:

Jan Olofsson, Storskiftesvägen 8, 141 41 Huddinge. Tel. 711 42 01.
Wilhelm Sandberg, Gösta Berndtson, Tommy Granqvist, Ove Oskarsson,
Åke Nyström, Claes Göran Gustavsson, Leif Dahlberg.

Kappseglingskommitté:

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

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

Festkommitté:

Berit Fridmodig, 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 Spiik, Lars Hagberg.

Varuskommitté Långholmen:

Arne Hallberg, varvschef, Våruddsringen 62, 127 41 Skärholmen. Tel. 710 85 95.
Gunnar Hagliden, Stefan Kindborg, Karl Åke Wastesson, Kenneth Strand.

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.

Per Hansson, Ingrid Hansson, Hans Eriksson, Sverker Holmgren, Marianne Kling.

Uppvaktningsgrupp:

Ville Sandberg, sammankallande, Telemarksgränd 3, 2 tr., 126.60 Hägersten.
Tel. 88 64 32.

Erik Jansson, Bo Fagerström.

Arsboksredaktion:

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, Sägbacksvägen 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 1980-01-01

Tillgångar

Kassa	101: 84
Postgiro	7.947: 26
Sparkonto	4.902: 25
Kapitalräkning	21.625: 70
Inventarier	4: —

Kronor 34.581: 05

Skulder

Kapital	12.756: 05
Investeringsfond	20.000: —
Dansbanefond	1.825: —

Kronor 34.581: 05

VINST- OCH FÖRLUSTRÄKNING 1980-12-31

Utgifter

Omkostnader:

Jungfruholmarna	16.059: 80
Hamn, Långholmen	44.336: 45
Hamn, Gröndal	10.534: 80
Varv, Långholmen	2.182: 05
Varv, Gröndal	1.467: 95
Arkiv	2.036: 55
Klubbhuset	10.631: 30
Klubbhuset	10.631: 30
Porto	4.324: 95

Elavgifter:

Långholmen	5.663: 15
Gröndal	335: —
Jungfruholmarna	2.172: 80
Kappseglingar	1.265: 20
GSS-Nytt	873: 95
Årsboken	16.246: —
Skatt	4.544: —
Sammanträden	302: 80
Fester	5.822: 10

Teleavgifter:

Långholmen	816: 40
Gröndal	478: 70
Jungfruholmarna	626: 05
Klubbhuset	514: 90

Försäkringar	6.291: —
Uppvaktningar	1.203: —
Standertar	5.256: 20
Avg. till förbund	3.500: —
Ungdomssektionen	854: 05
Jollarna	3.377: 95

Kronor 151.717: 10

Inkomster

Årsavgifter	21.770: —
Båtagifter	126.226: —
Straffavgifter	212: —
Skåp- och bodavgifter	2.090: —
Inregistreringsavgifter	7.300: —
Gåvor och anslag	3.276: 05
Räntor	6.626: 66
Hamnavg. Jungfruholmarna	3.220: —
Lägret	2.837: 96

Kronor 173.558: 67

UTGÅENDE BALANSKONTO 1980-12-31

Tillgångar

Kassa	118: 84
Postgiro	19.985: 13
Kapitalräkning	7.317: 30
Allkonto	28.997: 35
Inventarier	4: —
	<hr/>
Kronor	56.422: 62

Skulder

Kapital	24.597: 62
Investeringsfond	30.000: —
Dansbanefond	1.825: —
	<hr/>
Kronor	56.422: 62

AVGIFTSBESTÄMMELSER 1981

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:

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 taksfattning inräknas inte i denna arbetsplikt utan skall i eget intresse utföras av dem som använder varven. Dock skall om någon uteblir från dessa kollektiva arbeten extra arbetsplikts-avgift uttagas.

Jungfruholmarna:

Hyra för husen:

Per påbörjat dygn	10:—
Per vecka	60:—

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

Junior:

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

Värnplikt:

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

Pensionär:

Efter anmälan hos styrelsen erhåller pensionär halv varvsavgift.

Ständiga medlemmar:

Ständig medlem är befriad från medlemsavgift.

Hedersledamot:

Hedersledamot är befriad från samtliga avgifter.

Inbetalningsdatum:

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

Avgifterna gäller för följande perioder:

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

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

Märken:

Standertar:

Jollar och kanoter	15:—
Segelbåt	18:—
Segelbåt, större	18:—
Segelbåt (i spridare) och motorbåt	20:—
Bordsstandert av siden	20:—
Stävmärke	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, hamnchefen Långholmen, varvschefen Gröndal samt tillsyningsman Jungfruholmarna.



Landsberg och Ryrberg går i mål

Foto: Irene Eriksson

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR GSS UNGDOMSSEKTION

Götas ungdomssektion hade vid årsskiftet 62 miniorer, 4 pojkar och 18 flickor. Under våren rustades jollarna upp av ungdomsarbetsgruppen. Lägerdeltagarna träffades ett par gånger före lägret och hjälpte till med slutrustningen. Lägren hölls som vanligt veckorna efter midsommar, i år var våldrets makter oss ganska nädiga. 13 flickor och 27 pojkar seglade, pluggade teori och trivdes på våra vackra holmar.

I augusti hölls ett kappseglingsläger

helgen före Högtidsseglingen för att trimma ihop besättningar som sedan även seglat på Segelbåtens dag, SkoldM och Paketkoret, med fina placeringar.

Efter säsongens slut har vi träffats praktiskt taget varje vecka, bl. a. har vi haft kappseglingsteori med »Wastiss» som även visat hur ett segel kommer till. Mycket uppskattat!

Varje onsdag har en tapper men inte så liten skara simmat i Solna simhall och dessutom har vi setts en del i klubb-

huset. Ungdomarna ordnade själva en julfest i december, förutom vår traditionella lägerträff som samlade 30 deltagare.

Den planering av aktiviteter som vi gjorde inför 1980 har glädjande nog mer än väl uppfyllts. En stor kram och varmt tack till de ledare och föräldrar

som ställt upp och hjälpt till med allt möjligt.

Inför 1981 hoppas jag vi kan fortsätta att hålla Götas ungdomssektion i gång på samma vis och även utöka vår verksamhet framför allt på kappseglings- sidan.

Irene Eriksson



Wasts snackar segelduk

Foto: Lena Tjäder



1:a seglarlögret

Foto: Irene Eriksson

Götas Miniorer

Aldbäck Magnus
Andersson Peter
Apelgren Helen
Axelsson Lena
Backlinder Mikael
Barthelsson Ola
Bengtsson Dick
Bergau Stefan
Bergström Åsa
Björklund Karina
Björklund Marit
Björkman Carl Johan

Björkman Claes
Björkman Thomas
Bruhn Peter
Claesson Thomas
Dahlkvist Camilla
Dahlkvist Mattias
Danneman Johan
Donvall Peter
Ejdebamn Pontus
Ejderhamn Pontus
Ekberg Johan
Eriksson Mats



2:a seglarlägret

Foto: Irene Eriksson

Eriksson Peter
 Flygar Henrik
 Gränsström Johan
 Gränsström Anders
 Gävert Asa
 Hagman Stefan
 Hedberg Henrik
 Hedlund Lotta
 Hilding Pernilla
 Håkansson Niklas
 Janlert Per
 Janlert Karl
 Johansson Ove
 Karlsson Jörgen
 Karlsson Niklas
 Karlsson Tomas
 Kristofferson Per
 Landsberg Björn
 Landsberg Håkan

Lundin Tina
 Lundmark Johan
 Marjasin Karlos
 Nilsson Monika
 Olsson Karin
 Roos Milael
 Ryrberg Robert
 Sandberg Kenneth
 Sandberg Stefan
 Schöldström Jens
 Sjögren Fredrik
 Strååt Katilla
 Svanholm Karin
 Sörberg Ulf
 Westerberg Erik
 Westerberg Karin
 Westerling Hans
 Westlin Maria
 Wångberg Stefan

Miniorernas

KAPPSEGLINGAR 1980

Kräftköret

- 1:a Robert Ryrberg, Björn Landsberg
- 2:e Karina Björklund, Lena Axelsson
- 3:e Mikael Roos, Karlos Marjasin
- 4:e Marit Björklund, Ulf Sörberg
- 5:e Monika Nilsson, Fredrik Blomkvist

Skol-DM

- 6:e Karina och Marit Björklund
- 9:a Mikael Roos, Robert Ryrberg
- 13:e Peter Andersson, Erik Westerberg

Segelbåtens Dag

- 4:a Håkan Landsberg, Karlos Narjasin
- 5:a Mikael Roos, Marit Björklund
- 7:a Karina Björklund, Björn Landsberg
- 8:a Stefan Wångberg, Lena Axelsson

- 9:a Peter Andersson, Erik Westerberg
- Apolloklassen på Segelbåtens Dag vanns av Ola Barthelsson, GSS

Korv och Paketköret

- 1:a Mikael Roos, Lena Axelsson
- 2:a Stefan Wångberg
- 3:a Kalle Björkman, Marit Björklund
- 4:a Ola Barthelsson + kompis
- 5:a Tomas och Klas Björkman
- 6:a Peter Andersson, Björn Landsberg

- Karina Björklund seglade E-jolle
- Håkan Landsberg seglade Samsis jolle

Baggen Cup

- 13:e Thomas och Klaes Björkman

Foto: Irene Eriksson





Kämparna

Foto: Irene Eriksson

En konkurrentbåt



ÖRTENGREN SEGELMAKERI. Erfarenhet av toppsegel.



Skeppsbron 44 111 30 Stockholm 08-1135 21

LITE PLASTJOBB BARA!!!!!!

När vi väl bestämt oss fanns ingen återvändo! Flipparna skulle fixas. Ja, ja, ja, men frågan är den: hade vi gett oss på det om vi vetat????!!

Nu när jag ser tillbaka på våren 1980 så kan jag bara minnas damm och kalla händer. Orange, blått och grönt slipdamm. Mackor med damm, kaffe med damm, allt med damm!!!!

Det började i januari. I blåst och snöglöpp hämtades Flipparna till Reyners från skjutet i Gröndal. Tack vare Claes och Lena fick vi låna Föreningen för Kanotidrotts stora (jättelika) Trailer 10 meter lång. Det blev fyra Flippar i ett svep.

Sen började det! Vi tvättade av båtarna och sen blev det striptease. Allt

togs bort och vi började slipa för att kunna plasta eller spackla alla skavanker. Slipa och slipa och slipa igen. Tur att vi lyckades låna ibop maskinslipar till att köra alla stora slita ytor, men alla vinklar, hörn och kanter fick slipas för hand. Det finns många! Sen plastade vi, slipade och spacklade igen i all oändlighet medan dagarna bara rann iväg. Dessenellan deppade 90 % av gänget: »Vi blir klara till nästa år»!! Hur det nu var så gick arbetet framåt och en dag MALADE vi. Besvikelsen blev stor efter 1:a omgången men när vi målat flera lager blev de gamla orange jollarna lysande och vackert röda.

De blå jollarna stod i tur och nu visste

Foto: Lena Tjäder





Foto: Irene Eriksson

vi lite mera men tiden började bli knapp och många kvällar i veckorna tillbringades i klubbhuset. Sammanlagt har vi varit på Reymers ca 25 gånger per man, men hur många timmar det blev vill vi inte ens försöka räkna ut.

En dag var vi i alla fall klara att börja skruva tillbaka alla beslag och de nya fina mittfiskarna. De blivande lägerdeltagarna kom och vaxade och skruvade två helger och sen var vi klara för sjösättning.

När jollarna väl låg på jollebryggan

riggade och klara var det äntligen sommar och en lång vår var slut.

Vi som inget vetat om plastbåtar och hur man lagar dem hade lärt oss en hel del. Även om meningarna om hur det skulle göras var lika många som dom gav råden, tycker jag att resultatet blev förträffligt. Det som glädde mig mest var att båtarna i höstas vid upptagningen var så fina. Till våren '81 ska jollarna vaxas ordentligt, en och annan liten skavank ska fixas men inget manmutjobb som vårens. Jag ser fram emot en kort vår 1981.

Irene Eriksson

TANKAR FRÅN SEGLARLÄGER

Hur hamnar man som »mattant» på seglarläger när man egentligen tycker att segling som sport betraktad är rätt så löjlig?

Ja, egentligen beror det nog på att någon på årsmötet började tala om Ungdomarnas båtbyggen i Husby och att Götas ungdomssektion kanske kunde starta något liknande. Och Ungdomarnas båtbyggen det är minsann inte löjligt på något sätt! I viss mån beror det också på att jag från annan föreningsverksamhet vet hur trevligt det är när man får erbjudanden om hjälp utan att be om det. Alltså sa jag

till Irene i kaffekön att »behöver du en mattant till andra lägret så ställer jag gärna upp».

Följaktligen befann jag mig på Jungfruholmarna första veckan i juli. Då hade jag träffat ledarna och en del av ungarna ett par gånger under våren men inte var ledarna så dämpade då. Jag lyckades komma precis när den sista lasten av barn och föräldrar från första lägret skeppades över till Jungfrusund och möttes av ett gäng fullkomligt utmattade ledare. Efter en delikat måltid stapplade alla i säng mycket tidigt. Nästa morgon verkade fort-



farande alla ganska trötta och varnade mig att: — Det är så här du kommer att vara om en vecka.

Medan ledarna åkte för att hämta ungar började Tilda, som lagat mat på första lägret, och jag förbereda maten. Plötsligt är holmarna fyllda av ungar i olika åldrar. Alla samlas i klubbhuset för att få veta vad som skall hända under veckan. Irene går igenom regler, presenterar ledare och talar om vilka tider som gäller.

Efter en dag känns det som om jag alltid varit på Jungfruholmarna.

Vilken vecka det blev!

Vilka härliga ungar!

Vilka duktiga ledare!

Och framför allt: Vad roligt vi hade!

Både vi vuxna som hade svårast av alla att komma i säng i tid på kvällarna och ungarna. Visst kunde det väl skilra sig på en del håll ibland men det gick snart över. I stort sett fungerade allt även fast det var en ledare för litet och det gick sönder saker till båtarna men sånt går att uppväga om alla ställer upp. Och det gjorde alla. Aldrig att någon gnällde om att hjälpa till med disken eller att hjälpa »varubudet» att bära. Alla åt också vad som serverades, särskilt när det serverades pannkaka. Men det säger jag bara att pannkaka till 60 personer (ja, det gick faktiskt åt så mycket) det steker jag aldrig mer under sådana förhållanden. Den dagen var faktiskt jobbig, annars

Ledarnaffian



hade vi ganska gott om tid för att ligga i solen med en bra bok och höra ljuden från kappsegling ute från sjön. För kappsegling var vad de flesta ville syssla med och det »lönade» sig såg vi bl. a. på Segelbåtens dag.

Alla ungar borde få chansen att vara med om en sån här vecka. Det var inte bara segling de lärde sig utan massor om samarbete och kamratskap.

Plötsligt var det lördag och dags att planera avslutningsdagen då föräldrarna skulle få se resultatet av veckan. Vilka skulle kappsegla och vilka skulle visa hur man reser upp en kappsejsad jolle? Det löste sig genom jättespannande uttagningstävlingar och alla var nöjda med sin uppgift.

På lördagskvällen gav jag mig iväg för att vara med om ett bröllop. Det kändes underligt att återvända till »civilisationen». När jag kom tillbaks på söndag förmiddag var jag ganska spänd på att få höra vad som hänt på natten. För att det skulle hända saker hade jag hört viskas om. »Man skall busa sista natten».

Medan vi hjälptes åt att laga mat åt både ungar och efterlängtade föräldrar

fick jag höra en osammanhängande historia om nattens händelser. Visst hade det varit en del vanligt bus men att ungarna gått upp klockan 6 för att städa sin förläggning och laga frukost åt sig själva och ledarna, det ville jag inte riktigt tro på. Men det var sant. Vad sägs om det? Vilka ungar! Sedan kom då föräldrarna som blev varmt välkomnade, en del hade nog längtat hem litegrann, kanske.

Efter lunch blev det kappsegling, vältningssupervisning och spinnakersegling innan det var dags för saft, bullar och diplomutdelning.

När det sedan var dags för farvälkramar så hade i alla fall jag en liten tår i ögonvrån. Så hade det alltså gått en vecka och jag kände mig mycket riktigt ungefär lika trött som de andra ledarna verkat vara efter första veckan, men det var det värt.

Nu var det »bara» städningen kvar. Måste det vara så mycket fönster på klubbhuset? Det tog faktiskt nästan hela måndagen att putsa dem. Men trots allt:

VILKEN HÄRLIG VECKA!!

Lena Tjäder, mattant

LINJETT- SEGLING



Vi, Marianne, Erika och Ninni bestämde oss för att segla några dagar i skärgården med Linjetten. Med oss på seglingen hade vi 3 killar, Fridolf (gitarren), Olle (tjocka tröjan) och Jalle (Yahmar 8 hk).

Så här blev det:

Tisdag 8/7

Seglade från Hällsviken vid ca 13.30. Vi hade kryss och ca 4—5 m/sek. Vädret var soligt och ganska varmt, trots utlovade regnskurar. Vi hamnade på Björkskär framåt eftermiddagen. Drack efterlängtat te med tilltugg. Tog

sen en terränggående, arbetsam promenad till Södertäljeviken. Efter det tyckte vi, att vi hade gjort oss förtjänata av kyckling och sallad. Sen åkte Fridolf fram. Allsång kräver något att dricka, så då kom teet fram igen. Sedan började stora mygghjakten inne i ruffen.

Onsdag 9/7

Ellert på Morholmen fyllde 75 år idag. Efter frukost började uppfräschningen inför födelsedagskalaset. Vi badade mycket skönt. En kort seglats med enbart storsegel. Efter det lade vi till på

Morholmen. Med whiskyflaskan inlindad i en diskduk med en blomma upptill gratulerade vi honom. Hela skärgårdsbefolkningen var redan samlad runt långbordet.

Vi fyllde vatten och plockade gräslök. Äntligen dags för segling söderut. Ostlig vind 5—6 m/sek. Klockan ca 13.00, när vi passerat Sockholmen och seglat om flera båtar var det dags för MAT, sill, fläsk potatis, filmölk (i stället för gräddfil), gräslök, hårda mackor + öl. Lagom ute på Örspåken, där vinden friskade i var potatisen klar. Mmmmm gott!!!

Väldigt fin segling. Även kikaren hittade ett och annat fint. Bikinisegling hittills nu påklädnig. Bråviken passerade vi snabbt. Försökte hålla kursen 210°. Ninni nästan somnade, sjön söver. Passerade Lundarna. Videregub-

barna lovat NO inte bra där. Siktade nu mot Lammskäer. Vi försökte på ett ställe, såg bra ut, men BOMM. Ner med storseglet på med »Jalle«. Lossade direkt, gick en liten bit för motor. Stack in bakom en ö mycket djupt. Vi döpte den till lilla Sötmare. Skönt att komma iland. Tedrickning, korv- och mackätning. Vid sista kissturen såg Ninni en ORM. Trots det somnade vi skönt med bara en mygga inne. Ninni fungerade som mördare. GOD NATT.

Torsdag 10/7

Sov som vanligt d. v. s. länge. På sjörapporten kvällen innan, hade de lovat NO 12—16 m/sek, så vi beslutade oss efter en rekognoseringsstur för att ta det lugnt och vänta på I-vädret. Efter en stund kommer det in en båt och lade sig bredvid oss. Innehåll: en del





sevärt. Fil, mjölk och väderrapport. De vidhöll NO till sådär 15 m/sek. Det blåste inte riktigt så mycket och mera ostligt. Likabra att ta sig tillbaka över Bråviken. Söckerut skulle gå alldeles för bra. Vi kom iväg ca halv 2 med 1 rev och genua. Sträckte mer än vi hade hoppats på.

Mötte Hasse Tickis ungefär vid Kejsaren. Fick slå några slag i badkarskvalpet utanför Arkö, dock inte på värsta stället. Väl ute på Bråviken sträckte vi i ganska skaplig sjö och vind runt 10 m. Gick riktigt bra. När vi närmade oss Vinterklasen vred vinden mer åt nord och ökade. Resultatet blev bondkryssa. Trasslade oss in utanför Femöre, vevade och drog och räknade kvastar. Innan vi kom ut på Örspaken bytte vi till det minsta förseglet. Sjön la sig i och med att vinden vred och vi kom lite mer inomskärs. Det blåste bra sista biten, men det var inget pro-

blem eller segelbyte. Lade oss på syd-sidan på Broken. Lite fotbad för att komma iland. Det avhjälpste vi med stegge. Efter att ha röjt upp kaoset i ruffen blev det spaghetti med orange sås och vin. Vi var hungriga och rätt trötta och genomblåsta. Efter maten var vi ute och provgick lite. Kändes lite ovant men rätt skönt. Te och en massa fniss innan vi stoppade ner oss i säckarna.

Fredag 11/7

Gick upp ganska tidigt. Vi tog också en promenad runt hela Broken. Marianne tyckte hon var jättemodig som gick först bland ormstenarna. Sedan hissade vi och styrde norrut. Det var bikinissegling hela vägen. Det blåste mest N i dag, men trots det behövde vi bara slå några slag i Stendörren och Bergön.

Vi hamnade vid Högholmen framåt eftermiddagen. Då blev det hårtvätt-

ning i gassande sol. Men vi hade lagom kommit upp så kom det en kort regn-skur. Sen fick vi middag som inte alls smakade illa. Av mat blir man så slö, så vi tog det lugnt i solen resten av eftermiddagen. Det började sen blåsa syd så vi flyttade oss till Södertälje-ven med hjälp av Jalle. Med hjälp av kikaren konstaterade vi, att Classe och »Älgen» med familj låg på »våran holme» snett över sundet. Fort fram med gummijollen och pumpa, pumpa. Tre personer och 2 öl och sen var det inte ens ståplatser kvar. Vi tog oss i alla fall över till dem och fick dem att flytta till oss. Kvällen fortsatte med sallad och vin. Fridolf fick också vara med lite senare tillsammans med ytterligare lite mer vin.

Lördag 12/7

Marianne vaknade sist som vanligt. Lägervistelsen sitter i. Classe och Älgen stack efter en stund. Målet var Arkö. Den här dagen hade vi planerat att ligga still, eftersom vi hade beställt fint väder. Vädret var sådär. Solen tit-tade fram ibland. Vi åt frukost i flera timmar. Studerade sjöfarten. Erika ha-

de det som huvuduppgift. Ensamma blev vi inte så länge. En Maxi på »lördagsutflykt» kom in. Han stack rätt fort. Lite solning och fullständig avslappning. Sen började invasionen!!! 3 båtar i snabb följd, Murena, Accent och odefinierbar WASA. Ett gäng som inte går att beskriva frågade: »Vi står inte va???» Det sanningsenliga svaret bara tänkte vi. De välldes ut över hela ön. Vi gick på utsidan av ön för att få vara ifred. Åter tillbaka i båten. Planer på att sticka. Men det gjorde vi inte. En stund i ruffen gjorde susen. Bristol Cream kom fram. Kvällen slutade bättre än den börjat. Gänget i Murenan kom över till oss. Med Fridolf, allsång och ievande ljus fick vi en fin sista kväll på vår segling.

Söndag 13/7

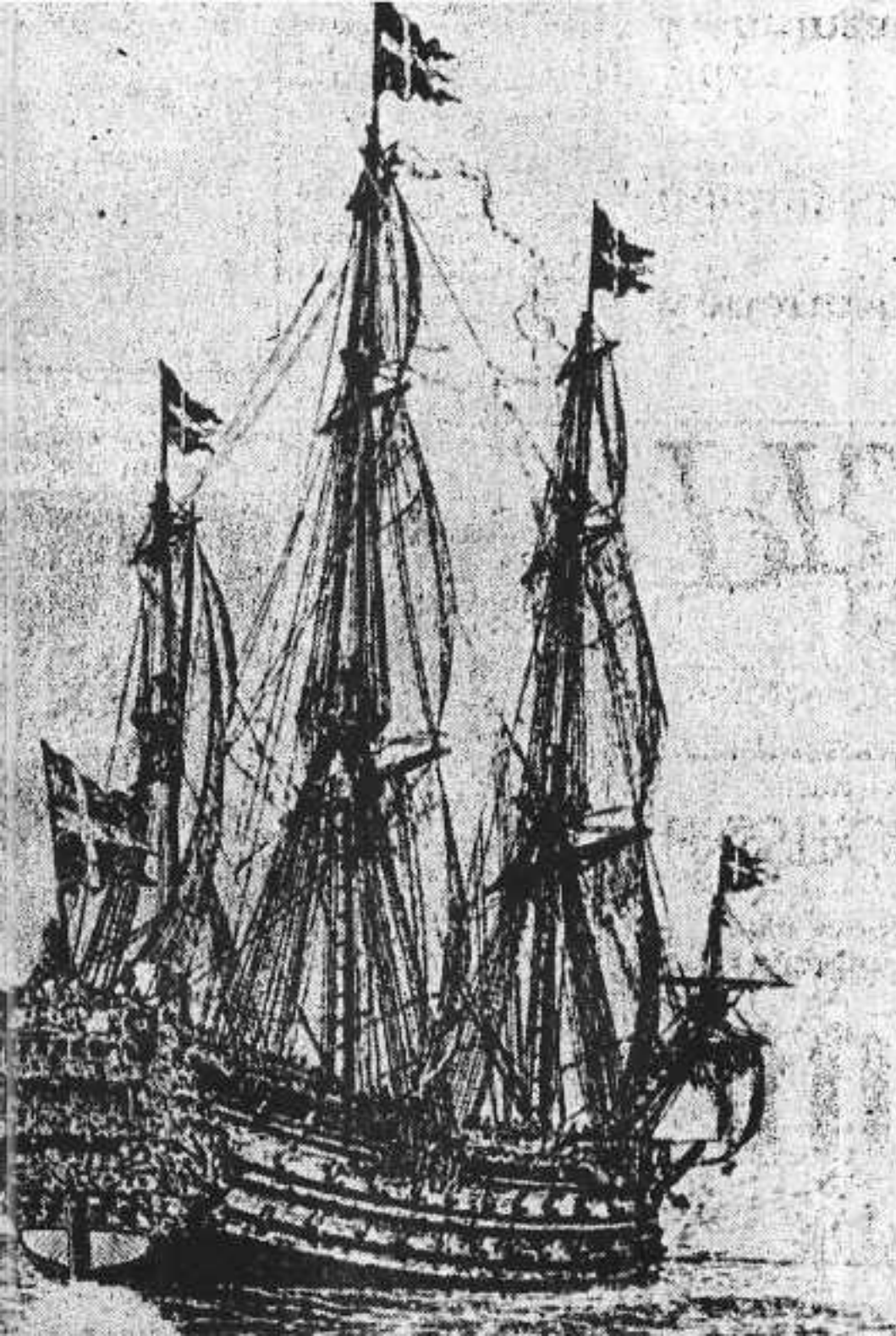
Planerna på att sticka iväg tidigt sprack som väntat. Vid 11-tiden tog vi »Jalle» till lilla Brunskär. Badning, tvättning, solning. Vansinnigt skönt i vattnet. Efter en promenad på öns utsida på de underbara bergen, var det tyvärr dags att segla hem till Hållsviken.

Linjettseglarna

Foton: Marianne Kling

DETTA HÄNDER 1981

Seglarläger B	13/6—18/6
Seglarläger A	22/6—27/6
Kräftköret	22/8—23/8
Höstmöte	22/10



EN STOR- SEGLARE

Det sägs att en sjöman till häst lär göra en rätt slät figur. Om det är sant, borde vi också motsatsen gilla. Hur som helst vår kanske mest kände hästkarl genom tiderna, Karl den tolfte, var helt ointresserad av båtar. Trots sommarställe vid världens vackraste insjö och tillgång till familjebåt, tog han hellre landvägen till och från Kungsör. De gånger han beträdde ett skepsdäck är få och väldokumenterade.

Första gången var när han embarkerade flottan i Karlskrona för att gå mot danskarna. Hanöbukten var som den brukar på försommaren. Det blev motvind och grov sjö. Som så många andra blev Karl sjösjuk. Vid Sandhammaren hade han fått nog, lät ro sig iland, steg till häst och red resten av vägen. Han bör ha haft en del att säga om detta halvhjärtade kryssande hit och dit mot vinden och fienden.

På hösten samma år (1700) gick han

ombord på linjeskeppet »Vestmanland» för att med armén segla över Östersjön mot vår nästa fiende. En höststorm blåste upp, flottan skingrades och flera skepp förliste. Självt blev han sjösjuk på nytt och kom inte alls till sin rätt. Väl iland blättrade det sig. Med spillrorna av armén tågade han mot Narva och sin största seger.

Karl höll sig efter detta rätt länge på landbucken. I årtal trampade han runt i diverse polska och ryska träsk och gjorde så sin sista båtflärd. Den 13 december 1715 slog han sig med en roddbåt ut genom isen från det igenfrusna och belägrade Stralsund, medan staden och det svenska Östersjöväldet föll i spillror bakom honom. På fritt vatten gick han ombord på den seglande prämen »Hvalfisken» för en långsam och kall seglats till Sverige.

Man kan gott säga att Karl konsekvent valde fel väder, fel årstid och fel

»Kronan» byggdes 1665—1672 och var sin tids största fartyg. Vid en häftig gir under sjöstrid utanför Öland kapsejsade det sedan de öppnade kanonportarna krängts under vattnet. Vraket återfanns 1980 av Anders Frantzen, Vasas upphittare.

båtar vid sina sjöturer. Det där med skot och roder fattade han helt enkelt inte. Men tömmarna och värjan släppte han aldrig. Han var helt enkelt ingen sjöman och då hade det inte hjälpt med den labraste fruntimmersbris i hans fall.

En som valde rätt från början var var däremot Karl XII:s absoluta motsats när det gäller personligt mod, nämligen hans argaste motståndare, Tsar Peter i Ryssland. Eftervärlden har karaktäriserat den unge Peter som sjukligt rädd om livhanken. En tappad karott i stengolvet bakom hans stol, fick honom en gång under en bankett att dra värjan och i blind skräck hugga vilt omkring sig. Vid andra tillfällen där han själv kom i inbillad eller verklig fara råkade han i panik och flydde huvudstupa. Hur denne rädde yngling och tronföljare kom i balans och kunde ge sitt väldiga rike en plats i solen skall vi strax se.

Av en ren händelse blev Peter nämligen intresserad av segling. En vacker dag i sextonårsåldern råkade han medan han rotade bland en massa skräp som tillhört en avliden släkting, hitta en segelbåt, »en halvrutten engelsk slup», en helt sällsam tingest på detta ställe, mildtals från någon sjö. Den funna båten måste fortast möjligt prövas i den tolv mil avlägsna Plesjtjejevosjön sedan han med visst besvär lyckats uppspåra en holländare som kunde manövrera båten.

För att citera den lärde källforskaren Frans G. Bengtsson så . . . »hade Peter fått tag på något som visserligen till en början uteslutande tedde sig som en leksak men som dock till sin verkan var något långt mera: en sysselsättning som från början fick karaktären av

lidelse och besatthet och som kom att räcka hans liv ut och bli av oberäknelig betydelse för honom själv och för Ryssland. Han seglade i sin underbara båt med sin kunnige holländare, lärde sig manövrera med den, handskades med segel och linor och tjärpyts och kände sig snart som en god sjöbjörn; snickeri, som han tidigare lekt med en smula, fick nu plötsligt vikt och innehåll, ty han ville bygga båtar själv, helst större.

Ja, som pojkar ofta gör så började Peter drömma om större båtar. Elefanten skulle hans amirals skepp heta. Någon hamn eller något lämpligt hav hade han ännu ingen tillgång till. Svarta havet behärskades ju av turkarna och vid Östersjön besatte svenskarna alla randstaterna. Mer än någon annan insåg Peter att Ryssland saknade en seglande örlogsflotta och att han var den som skulle kunna ändra på den saken. Båtar fanns nog inom landet. På de stora sjöarna Ladoga och Peipus fanns galärer, dessa stora rodd-segelfartyg, samt ett antal bestyckade flottor med vilka man förde ett utdraget gränskrig mot svenskarna. Som Peter såg det så nådde ljudet från skotten i de stora skogarna inte ut till den stora världsarenan, där han ville visa de ryska färgerna på de verkligt stora banorna. Östersjön skulle bli hans nya tummelplats. Hans flottas hemmahamn skulle ligga vid Finska Viken och Petersburg skulle rikets nya huvudstad heta, det hade han redan tidigt klart för sig. För att lära mera om skeppsbyggnad gjorde han en resa till Holland, där han var både intresserad och läroaktig återvändande han som en av de få experterna på båtbyggnad i sitt land. För att ändå få känna ett riktigt hav

VINNER SOM REGEL



KANONSEGEL

PEDER CEDERSCHIÖLD AB

Box 24027 10057 Stockholm Tel. 08/60 55 05

reste han till Vita havet uppe i norr. På bryggorna i Archangelsk kallade han sig skeppar Peter, anlade rullande gäng och rökte knaster, (vilket annars var förbjudet).

Vita havet som ju var vitt större delen av året visade sig inte särskilt njutbart för Peters nya hobby. Det var ju mot havet i väster han siktade. I Östersjön hade danskar och svenskar länge kämpat om tätplatsen. Styrkemässigt var de båda flottorna likvärdiga men danskarna hade avgjort bättre sjömanstraditioner. Som vanligt tog sig danskarna munnen full och menade att svenska flottan var »bemannad med bonddrängar doppade i saltvatten». Det låg en hel del sanning däri, största faran för svenska flottan var dess besättning. Allt för ofta lyckades vi segla omkull, sätta på grund eller sätta eld

på våra största skepp. »Vasa», »Gröne Jägaren», »Kronan» med flera.

Det var i den leken Peter den Store (2,04 över havet) ville blanda sig i. Med stora förhoppningar satte han i hast ut ett antal mindre båtar i Finska Viken samt började belligra Narva. Vi vet hur det gick, Karls seger blev Peters största nederlag. Själv fick han ett återfall i sin räddhåga och flydde dagen innan slaget.

Hur Peter trots sitt handikapp skapade sin flotta, byggde sin hamn och stad och med otrolig energi lyckades förlora alla slag mot svenskarna utom det sista (Poltava), är en alltför lång och egentligen dyster historia i sammanhanget. Vår svåraste fiende var han och lät bränna vår skärgård i grund, men nog borde vi önska att han åtminstone en gång fjärran från krig



Tsar Peter i matrosdräkt

och örlog fått gå till ankars efter en fin seglingsdag. Efter en bättre middag på sin Elefant se solen gå ned över finska lundet, medan gästarna musicerade och dansade kosack på däck, och en och annan tog en smygrök invid krutförrådet. Det borde han allt ha fått uppleva.

Gunnar Keljser

Ref. litt.: Karl XII:s levnad. Frans G. Bengtsson.



ALLT VÄL PÅ QUEENIE

Bo och Lena Svantesson hälsar i ett kort brev till årsbokens läsare att de nu seglar i Västindiens övärld fram till maj. Därefter skall båten tas upp ett halvår i USA. De hoppas att under denna tid få möjlighet att skriva en reseskildring för årsboken. De berättar också att det tog 20 dygn från Kanarieöarna till Barbados.

STÄMMER REGISTREN?

Kontrollera att alla uppgifter om dig själv och din båt stämmer i båt- och medlemsregister! Är något fel så hör av dig till Klas Jonsäter eller Britt-Marie Lundin.

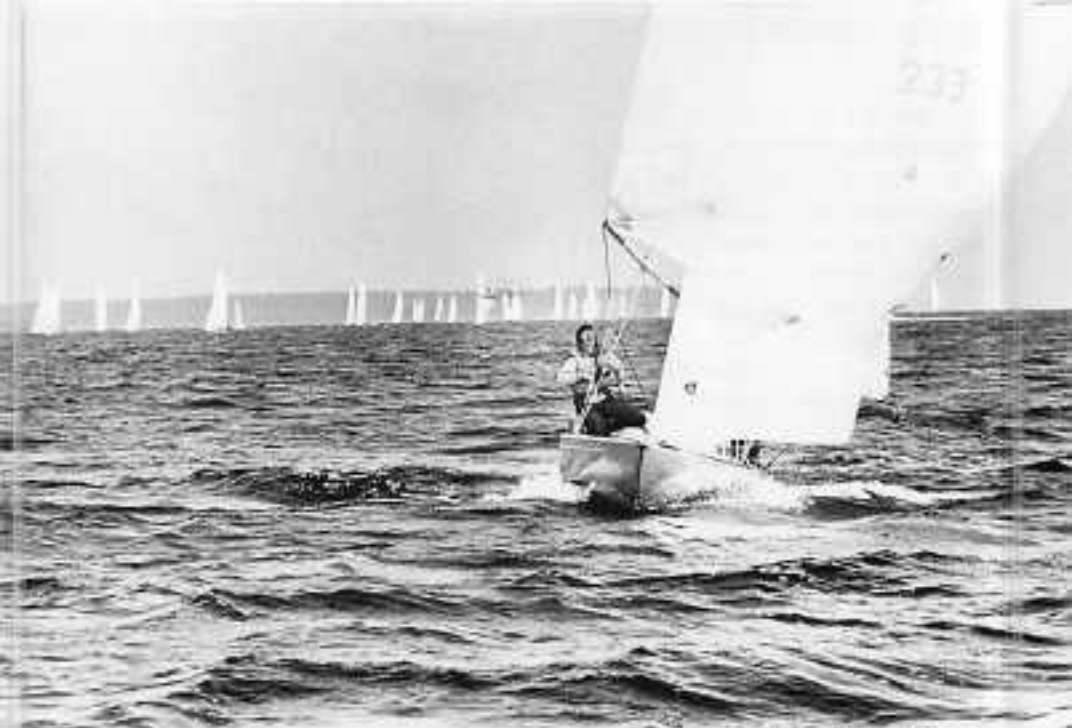


Foto: Knut Elfström

en satsning på Neppare och SM 80

Nepparnas SM 1980 gick i Gävle i början av juli. Vi seglade tillsammans med H-båtarna utanför Limön. Hela 37 Neppare var anmälda vilket får tas som ett gott tecken på att klassen lever och frodas. Gävle är något av ett centrum i Nepparsverige. Deltagarna kom från Oxelösund, Stockholm, Uppsala, Gävle-Sandviken, Hudiksvall, Sundsvall och Örnsköldsvik.

Hösten 74 köpte jag en Neppare och blev medlem i Göta. Jag hade kappseglat jolle tidigare men ville nu ha en båt som det gick att övernatta i och som samtidigt var en aktiv kappseglingssklass. Redan första året var målet

att vinna SM men det blev blott en 18:e plats. Andra året, samma mål, men nu en 12:e placering. Då insåg jag att Nepparn inte var någon lätt båt att få fart på. Här gällde det att satsa mer helhjärtat om målet någonsin skulle nås. Det största problemet var gästfrågan. Inför varje segling gällde det att ragga upp en mer eller mindre erfaren gäst. Nepparn är ju en tvåmansbåt varför gästen betyder oerhört mycket. Jag hade nu träffat Carina. Hon hade blivit förtjust i sköna sommarseglatser och var också villig att försöka ställa upp som gäst. Hon var varken stor eller speciellt stark men det spe-

lade mindre roll. Viktigare var att det alltid var vi som seglade tillsammans och lärde oss vem som skulle göra vad och hur utan att behöva tveka i kritiska ögonblick. Det gav utdelning. På SM-77 fick vi målskottet i en delsegling, 6:a blev vi totalt. Ännu fattades en del. Nästa steg var nu en ny plastneppare vilken vi iordningställde tillsammans under vintern 77—78. Visst satsade vi mycket på kappsegling, t. ex. kullagerblock överallt så att det skulle vara lättare för Carina, men det blev också en hel del semester- och prydnadsdetaljer. Med ny båt och inte minst ny rigg såg vi säsongen 78 an med tillförsikt. Dom flesta seglingarna det året gick bra men på SM blev vi »bara» 7:a. Detta berodde till största delen på att vi inte haft råd att satsa

på speciella lättvindssegel vilket verkligen hade behövts under det SM:et. Därför inköptes en del nya segel inför 79. Vi var nära att lyckas det året, 2:a kom vi. Därför var vi verkligen inställda på att äntligen nå vårt mål 80. Alla förutsättningar fanns nu, en samtrimmad besättning, en topputrustad båt och en utmärkt rigg. Förra sommaren hade visat att vi nu hade 2 utmärkta genua, en lätt som gick upp till 8 m/s och en tung som gick fint redan över 6 m/s. Storseglet var dock mer eller mindre slutseglat varför 2 nya inköptes, en allround och en i lite tunnare duk, för säkerhets skull från 2 olika segelmakare. Spinnakern som vi hade var för det mesta snabb men svårseglad, speciellt i lätt och skvalpiggt, och det fanns det ju risk för i Glävl-

Foto: Stefan Tkatchenko



bukten varför också en ny spinnaker inhandlades.

Försäsongen 80 gick bra, allt stämde i seglandet. Enda frågetecknet var den nya spinnakern. Vi hade inte fått någon riktig känsla för den trots justeringar. Mesta fritiden gick nu åt till kappsegling, träning och att skruva. Nya backstagsskenor monterades t. ex. istället för dom gamla löpwirarna. En ordentlig botten slipning gjordes också. Grundfärgen hade blåsat sig på stora partier varför dessa fick slipas ända ner till gelcoat. Tiden medgav inte att vi la på ny grundfärg och bottenfärg men det var säkert snabbast som det var.

En vecka innan seglade vi upp båten till Gävle. Tre dar tog det. Vi hade tur med vindarna. Seglingen från Öregrund till Gävle, Bönan, runt Björn tog bara 7 timmar, nästan 50 distans. Vi lämnade båten och åkte hem för att vila oss från segling i ett par dar innan allvaret skulle börja. Två dar innan hämtades en ny spinnaker hos Örtengren som sytt upp den på en vecka. Skulle den vara bättre?

Vi åkte upp till Gävle. Fick ett bra rum i klubbhusets annex. Lastade ur varenda lös pryl som inte klassreglerna föreskrev och fyllde på så sätt nästan halva vårt rum. SM-veckan inleddes med Neptunkryssarpokalen. Två seglingar som fungerade som ett slags tune up race inför SM. Detta var nu vår chans att prova spinnakern.

Strålände väder, solsken och 3—4 m/s stadig nordostan var det. Genom ett missförstånd kom vi iväg 40 sekunder för sent i starten. (I programmet stod det, första start kl. 11.00 varför vi låg och slog för att kolla vindarna när vi blev uppmärksammade på att det

strax var start. På rorsmansmötet hade man tydligen ändrat starttiden.) Farten var det dock inga problem med, speciellt inte på undanvindarna, varför vi kunde gå i mål som 2:a efter Göran Haglund från Stockholm. Andra seglingen avbröts när vi ledde då dimma plötsligt rullade in över banan och sikten bara blev ca 100 m. Försiktigt fick vi leta oss in i hamn. Nästa dag kunde andra seglingen genomföras vilken vi vann tack vare bra fart och rätt vägval.

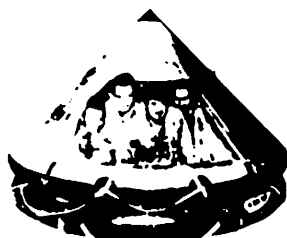
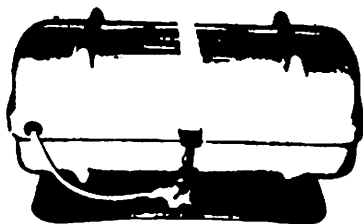
»Valter överlägsen bland Neptunkryssarna — tar SM också?» stod det i Gefle Dagblad nästa dag. Det undrade vi också och nog började det pirra en hel del i magen. Efter Nepparpokalen var det inte något problem att välja spinnaker inför inmätningen till SM. Två genua, två storsegel, en fock och en spinnaker får vi mäta in. Inmätningen tog en dag i anspråk, alla segel och dom viktigaste detaljerna på båtarna kontrollerades. Vår lättvindsge-
nua hade en kjol som var 10 mm för stor varför sax, nål och tråd fick plockas fram.

Första SM-seglingen. Fortfarande strålände sol och 3—4 m/s stadig nordostan. Vi visste nu att vi hade bra fart även om vi gick ovanligt lågt så vår taktik gick nu ut på att så fort som möjligt segla oss fria. Därför tog vi det lugnt i starterna. Undvek värsta trängseln, startade kanske som andra eller tredje båt vid lovarfsflaggan för att sedan direkt kunna slå oss fria. Likadant på slörarna, vi gick aldrig in i några luftningsmatcher utan seglade oftast i en underbåge. Vi tog sällan några chanser på kanterna. Därför kom vi nästan aldrig upp som första båt till kryssmärket. Första seglingen



BIL- OCH DYKARSERVICE

NÄR DET GÄLLER LIVFLOTTAR NÖDRAKETER FLYTVÄSTAR



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

E K E N S

Ring oss gärna och beställ en tid för personlig demonstration.

Kontor och försäljning:

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

Flotteservice:

Högbergsgatan 40
116 20 STOCKHOLM
Tel. 42 44 20



Foto: Stellan Tkaitjenko

kom vi upp som trea efter Göran Haglund och Mats Johansson från Stockholm. Mats tog vi på slörarna och Göran bara ett par hundra meter före mål sedan han försummat att bevaka oss varför det blev ett målskott.

Andra seglingen blev ungefär som den första. Efter första kryssen ledde bröderna Luthman från Sundsvall före Lennart Bertze, Uppsala och Juan Boethius, Hudiksvall. Vi låg fyra. Lennart Bertze är SM-vinnare 78 och Juan Boethius 74 och 77. Inför sista kryssen var ställningen den att Lennart Bertze ledde och vi låg tvåa. Vinden hade nu mojnät betänkligt och vi hamnade nästan i stiltje ca 300 m från mål. Boethius låg trea uppe i lovart och såg ut att ha bra gång. Bertze framför stannade näs-

tan upp. Vi trimmade om genuan, lite bukigare för att inte stanna upp och lyckades få fart igen och gå om Bertze i lila varför vi fick målskottet också i andra seglingen.

Nästa dag. Tredje seglingen. Mats Johansson ledde efter första kryssen före Tord Gottschalk från Uppsala. Vi låg trea. Detta lyckades vi inte ända på då vi kom i otakt med vindsvridningarna på andra kryssen varefter avståndet blev för stort.

Inför fjärde seglingen hade nu vinden ökat till ca 6–7 m/s. Vi bytte storsegel och fick superfart. Detta plus ett inte alltför tokigt vägval gjorde att vi kunde få målskottet med ca 2,5 minuter till godo på tvåan, Gottschalk.

Sista dagen. Om vi inte skulle ruka ut

För något haveri var det bara Gottschalk som kunde hota oss. Om han t. ex. vann dom båda sista seglingarna hade vi råd att komma 4:a i någon av seglingarna. Det blåste nu ca 12 m/s, nordost. Sjön hade inte hunnit byggas upp ännu utan det var ganska korta och tvära vågor. Tidigare har vi haft bra fart i hård vind men nu stämde det inte riktigt. Detta gjorde nu inget för Gottschalk stämde det ännu sämre för. Vi kom i alla fall in som 3:a i den seglingen efter några hisnande undanvindar och gippar med spinnaker. Bara 5 spinnakrar syntes den dan. Vann gjorde Lars Östlund från Gävle vilken verkligen överraskade stort genom att sedan vinna också dagens andra seg-

ling. Han hade tidigare legat runt 20:e plats. Seglen var hemsydda och tydligen hade det blivit hårdvindssegel. Tvåa var bröderna Luthman och fyra Sven Erik Lindberg från Gävle, SM-vinnare 56! Eftersom det var ganska gungigt var vi nöjda och seglade hem utan att vara med i sista seglingen.

Där kom bröderna Luthman 2:a igen och tog därigenom 2:a platsen totalt före Gottschalk som halkade ner ett steg. Fyra totalt blev Bertze.

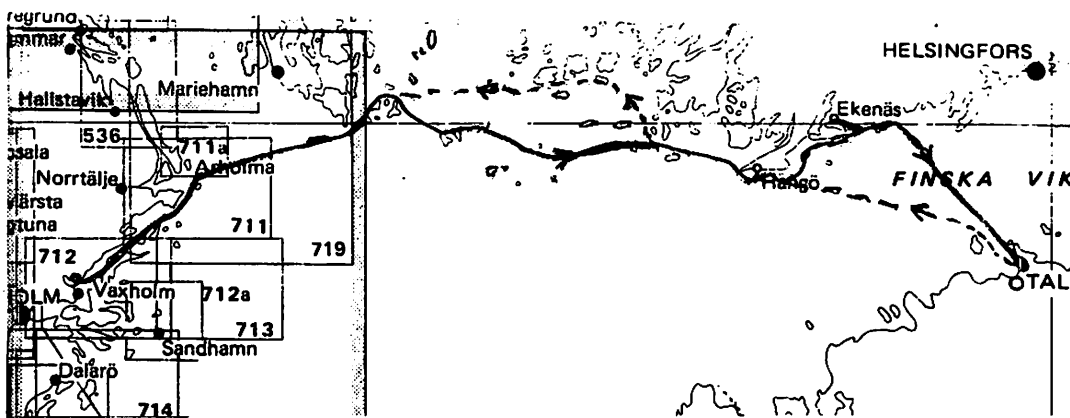
Sedan var det bara trevligheter kvar, en skål i champagne, prisutdelning och ett obligatoriskt segerdopp.

Valter Saaristu
Neppure 233

Foto: Stefan Tkatchenko



Med "GÖTA" till Tallin



Redan för några år sedan uppmärksammade Sv. S 30 Förbundet att OS-seglingarna 1980 skulle gå i Tallin. S30F ansökte då hos både Intourist och ryska ambassaden om att få ordna en eskadersegling för S 30:or. Det skulle inte gå, svarade man, på grund av brist på hamnar. Emellertid kom det en inbjudan från Svenska Seglarförbundet på hösten 1979 att intresserade kunde få deltaga i en eskader. Tyvärr hade, under mellantiden, de politiska förvecklingarna ägt rum, men trots detta beslöt jag att anmäla mig till eskadern i fråga. Nu gällde det att få tag på gästar! Alla goda vänner hade ju egna båtar och ville gärna segla med dem på semestern. Nu blev det i alla fall så att min gode vän och tidigare gast Rolf Roos med

familj ställde upp, liksom en annan god vän vid namn Sven Huldt. Eftersom resebyrån Reso hade utsetts till organisatör av olympiasesorna under det ryska Intourist skedde de följande kontakterna via dem. Strax efter anmälningarna kom inbetalningskort som upptog 1.000:—/båt plus ca 500:—/medföljande person. Därefter kostade alla biljetter extra, t. ex. invigningen 55:—/person. Med andra ord, det blev inte billigt! Av dessa pengar gick naturligtvis en del till Svenska Seglarförbundet, som hade en del omkostnader för eskadern, plaketter, vin, etc.

Svenska Seglarförbundet hade blivit tilldelade 60 platser i hamnen i Tallin. Eftersom festligheterna varade i 14 dagar gjordes två stycken eskadrar

med 60 båtar i varje. Därigenom erbjöds möjlighet för 120 båtar att komma till Tallinn.

Vi anmälde oss till eskader nr 1 med ankomst till Tallinn den 18/7. Ledare för den eskadern var Gunnar Tiedner. Han var också överledare för bägge eskadrarna. Det gavs möjlighet att segla i eskader hela vägen eller ansluta sig till eskadern vid Stuvuholm utanför Ekenäs den 16/7. Vi valde det senare alternativet.

När vi nu bestämt oss vidtog en hel del planerande. Vi måste ju t. ex. ha visum för att komma in i Ryssland. Detta skedde givetvis i Resos regi men visana blev inte klara förrän vi var på Stuvuholm. Det blev också några informationsmöten och vi blev tvungna att komplettera sjökort etc.

Den 5 juli kastade vi loss från hamnen

i Österskär. Båten var fullastad och fulltankad och besättningen vid gott mod. Vi kunde ju ta det ganska lugnt till Ekenäs.

Första natten tillbringade vi nära Furusund och den andra natten innanför Söderarm. Det blåste inte någonting och vi ville ju segla!

Den 7:e stod vinden fint från NV och vi seglade direkt till Sommarö. Vi tog det lugnt i den åländska arkipelagen. Där är ju så vackert. Vi angjorde Kökar och den vackra ön Björkö, som ligger mellan Kökar och Hangö. Björkö är berömt för den fantastiska insjön som ligger omedelbart innanför en krans av berg. Där fanns massor av hjortron och husmor ombord kunde inte låta bli att koka 3 i hjortronsylt. Den satt fint till flingorna på mornarna.

På väg från Hangö.



Den 30:e juli var vi i Hangö. Där konstaterade vi att vi inte tankat så fullt i Österskär som vi trott, varför komplettering ägde rum. Vi skulle också köpa gasol. Ombord har vi Primus gasoltuber typ P6. Något liknande finns inte i Finland. Förmodligen ingen annan stans i världen heller, varför förbud utgick mot att använda ugnen. Det är ju den som slukar mest gasol. Det är ju märkligt att inte andra länder säljer den svenska världsstandard med vänstergångade gasoltuber och specialbeslag för fyllning. Den 15:e juli angjorde vi Ekenäs, som är en mycket vacker stad. I hamnen var det gott om plats och Restaurant Knipan låg på bekvämt avstånd på andra sidan bryggan!

Den 16:e juli var det som sagt samling vid Stuvuholm, som är Ekenäs' segelklubbs klubbholme. Eskaderchefen, Gunnar Tiedner informerade kl. 17, samt bjöd på sherry.

Det vackra klubbhuset kom väl till pass vid själva skepparmötet enär det började regna. Annars hade vi haft hyggligt väder på vår färd. Vinden hade stått på NV och det blev mycket spinnakeråka. På natten till den 17:e skiftade dock vinden till S, varför vi med flera fick flytta. På seglingen till Bågaskär som ju skulle bli avstamp till Tallinn hade vi ca 8 m S vind. Vi konstaterade då kallt att det skulle bli kryss till Tallinn!

Emellertid vaknade vi på morgonen den 18:e juli och vi trodde knappt våra ögon: Vinden hade vänt! Den låg återigen på NV. Vi tyckte inte det blåste särskilt mycket så vi hissade som vanligt genua I. När vi kommit ut en bit från kusten märkte vi att det gick franska fort och sjön blev grov,

uppskattningsvis blåste det ca 10 m/sek.

På Bågaskär hade vi blivit uppdelade i grupper med hjälp av lystal. Den idealiska ankomstordningen till samlingspunkten utanför Tallinn skulle vara ett pärlband och då helst med Gunnar Tiedner som första båt. Eskadern bestod av väldigt olika båtar. Här finns Ballad, Svea-kryssare, Maxi 77, Vegor, Pintor, en Viggen, en L 32:a m. fl. En båt, som gick överraskande bra var en Elfström Coronet. Nu åter till seglingen: Halvvägs till Tallin blev vi tvungna att ta in rev på storseglet. Det var nämligen ingen som hade lust att gå fram på fördäck och ta ner genuan och sätta mindre fock. När vi närmade oss Tallinn blev vi uppvaktade av ryskt spaningsflyg. Därefter kom ryska fregatter från båda sidor och tryckte ihop den utspridda eskadern så att den blev samlad på en linje. Vi passerade sedan ett fartyg som tydligen räknade in oss. När vi närmade oss vår angöringspunkt utanför Tallinnbukten mötte ryska pilotbåtar och lotsade in oss mot hamnen Miiduranna. Den hamnen är vanligtvis en fiskehamn men fiskefartygen var nu förlagda utanför hamnen och i stället hade man släppt i en väldig massa bojar som var numrerade. Vi fick inte segla in i hamnen utan blev tvingade att i den grova sjön ta ner seglen och gå in för motor. Väl inne i hamnen trodde vi att vi kunde angöra vilken boj som helst, men det gick inte. Den ryske hamnkaptenen skulle ha oss att ligga på ett särskilt nummer. Men innan han kunde anvisa oss det måste han ju identifiera oss och det var »fartygets» namn som gällde, i vårt fall, Göta. Eftersom vi inte för-



BODING — SEGEL

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



08-45 27 90



*Vår hamn i
fiskekolchozen*

stod det ryska språket tog det en stund innan vi hittat rätt höj! Vi hade problem att komma upp på kajen eftersom vår båt är ganska låg. Dessutom var kajskonungen nymålad. Strax kom dock specialgjorda lejdare till varje båt. Så var det problemet löst.

Vi kände oss nog lite skrämnda av alla poliser, tullare, kustbevakare och militärer och det var med blivna vi såg fram emot tullvisitationen. Det klev

ombord fyra tullare samt en kvinnlig tolk från Intourist. Vi identifierades mycket noga med hjälp av pass och visum. I övrigt så var hamnen att betrakta som frihamn så någon speciell visitation av båten behövdes ej. Tullarna tog pussen och visana med sig och när vi sedan fick dem tillbaka fanns en extra liten lapp som var mycket viktig skulle vi upptäcka.

När vi nu installerat oss i hamnen

kunde vi konstatera att den var ganska välordnad. Det fanns flera nationer där, öst- och västtyskar, polacker, danskar, finländare och kanske några fler.

Inom hamnområdet fanns toalett- och duschvagnar med hygglig standard. En vattenbil kom flera gånger om dagen med dricksvatten. Dessutom fanns det 220 V eluttag. Utanför själva hamnen vid fiskekolshosens administrationsbyggnad hade det iordninggjorts en serviceinrättning för oss turister. Där fanns bank, post, Intourist, TV och så en hygglig barsservering och in till själva Tallinn gick varje halvtimme kostnadsfria linjebussar. Det enda lilla problemet vi hade var att passera in och ut ur själva hamnområdet. Där utfördes varje gång fullständig pass- och tullvisitation. Man stod alltså i kö för att passera ut och blev först noga identifierad med pass och visum. Därefter togs den lilla lappen om hand och lades i en låda. Sedan passerade man genom en magnetslinga och därefter förbi tullen, som gärna tittade efter vad man hade med sig. När man sedan skulle in igen var ordningen den motsatta och man fick tillbaks den lilla lappen.

Dagarna i Tallinn gick ganska fort och vi kunde röra oss helt fritt och fotografera vad vi önskade. Man vande sig vid alla vakterna och det påstods att det endast var nu under olympiaden som det var så väldigt mycket vakter. Under hela vår tid i Tallinn såg vi dock inte någon beväpnad vakt. De hade endast en kommunikationsradio.

Vi åkte på sightseeing-turer, gick på en fin restaurang samt åkte med kryssningsfartyg ut och besåg seglingarna.

Alla dessa arrangemang gick i Intourists regim och var mycket dyra. Den mat vi kunde köpa var helt utan anmärkning.

Det är nu helt klart att ryssarna satsat mycket på att visa upp ett väl fungerande samhälle utan brister och problem men jag tror inte att vardagens Tallinn är så dåligt som många vill göra gällande. De tips vi fått i Sverige om att sälja kläder, kulspeppennor och plastpåsar var helt felaktiga. Det enda som var gångbart på, så att säga, den svarta marknaden, var västvaluta i alla former. Med västvaluta kan nämligen innevånarna handla i de speciella turistbutikerna och de kan betala eventuella resor till västvärlden. Vi hade tillfälle att helt privat tala med estländare och de ansåg sig heller inte ha det dåligt, men var också helt medvetna om att Estland är en av de rikare Sovjetrepublikerna. De beklagade dock mycket att de inte kunde fritt resa utomlands, d. v. s. en person i en familj kan utan svårighet få resa till ett västland om han har något ärendes, men han får inte ta med sig familjen.

Även inom landet måste de mycket noga redogöra för varje resa de företog och utmed alla vägar finns ett flertal spärrar där allt kontrolleras.

Det råder inte någon brist på nödvändiga varor men sortimenten är väldigt begränsade. Estländaren i gemen tycks ha tämligen gott om pengar eftersom ju utbudet av varor är begränsat. De är påfallande välklädda och visar gärna sin status genom att bära snygga och prydliga kläder.

Privata bilar är det ganska ont om och märkligt nog var det inte heller många som cyklade. Däremot var kollektiv-

trafiken mycket väl utbyggd. Tallinn är en gammal stad från 1100-talet. De centrala delarna är ett mellanting mellan Gamla Stan i Stockholm och Visby men runt om staden finns moderna kvarter. Totalt har staden ca 400.000 invånare.

Vi gjorde många enskilda utflykter i staden och som sagt vi såg seglingarna en dag från ett kryssningsfartyg. I övrigt hade vi väldigt litet reda på vad som hände på seglingsbanorna och från tävlingarna i Moskva fick vi knappast veta någonting!

Till OS-byn hade vi inte tillträde men en kväll hade vi bjudit in det svenska OS-laget till grillfest. Det blev en trevlig afton där John Albrektsson presenterade alla deltagarna.

Så drog det då ihop sig till hemfärd fredagen den 25 juli. Det påstods att det skulle bli stora problem med utklareringen. T. ex. att man skulle behöva redogöra för de pengar man spenderat. Emellertid gick det ganska lätt. Vi blev givetvis mycket noga identifierade men båtarna blev bara genomsökta i avseendet på om vi hade någon person extra, så att säga.

Det blåste till en början inte alls men senare kom en fin SO-bris, alltså medvind. När vi kommit ut ur Tallinnbukten skulle kursen till Hangö vara 270°. Tyvärr hade vi en kaffeburk under kompassen som gjorde att vi

kom betydligt nordligare än vad som var lämpligt. Med litet tur kom vi i alla fall till Hangö. Vi hade då seglat 65 distansminuter med spinnaker. I Hangö köpte vi kräftor som ju är lovliga i Finland vid den tiden och tillbehör till kräftorna det hade vi gott om!

På hemvägen gick vi sedan genom Gullkronas skärgård, som är otroligt vacker. Det blev ganska långa dags-etapper och den 30 juli var vi åter i Österskär, d. v. s. 5 dagar efter det vi lämnat Tallinn. Totalt hade vi seglat 531 distansminuter utan kryss. Vi hade faktiskt medvind både till och från Tallinn. Rent otroligt!

Det var en jättefin semesterfärd men rent allmänt kan sägas att emellanåt har det sina problem att blanda folk ur flera familjer som har olika vanor etc. Det lär nog dröja innan det blir möjligt att åter segla till Tallinn men det kanske kan vara värt ett försök att lägga in en ansökan. Annars går det flera gånger per vecka turistbåtar till Tallinn, både från Stockholm och Helsingfors. Man kan ju t. ex. göra så att man seglar till Helsingfors och därefter tar en turistbåt över till Tallinn. Det gäller dock att i tid ordna med visum. Egentligen finns det mycket mer att berätta men det kan vara lämpligt att sluta här.

Svenne

SJÖRÄDDNINGSSÄLLSKAPET

Genom ständigt medlemskap stödjer GSS detta nyttiga sällskap. Enskilda medlemmar kan varmt rekommenderas att göra sammalunda efter egen förmåga.



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. 08/68 68 43, 68 68 53 • POSTGIRO 47 18 45-8 • BANKGIRO 792-7973
TELEX 10017 BENNS S



KRÄFTKÖRET

Passad

1. 46 Erik Thor, GSS
2. 4 Rabalder, Dick Eriksson, SBS
3. Anyhow, Leif Svensson, GSS
4. Rani, Lars Eklund, KSS
5. 67 Jan Persson, GSS

Smaragd

1. 55 Gröna Tanten, Nils Ringkvist, SBK
2. 68 Järnet, Rune Kristoffersson, GSS
3. 72 Grace, Peter Lindberg, GSS
4. 44 Emeraldal, Olle Cederholm, ÅSS
5. 6 Maskros, Can Günenc, ASS

M 30

1. 59 Carmen, Sten Thorold, GSS
2. 108 Sofia, Lennart Åkerlind, SSK
3. 106 Chris, Klasse Gustafsson
4. 32 Ruter Ess, Ola Nilsson, ESS
5. 103 Belamie, Sven Erik Jönsson, ÅBK

M 22

1. 45 Naila, Märten Tynnsjö, GSS
2. 1 Emmet, Mikael Bender, GSS
3. 136 Tallyho, Magnus Holmgren, GSS
4. 63 Manique, Michael Ekman, GSS
5. 54 Göran Österlin, SSHj

Gemensam start M 22 + H-båt

M 22:

1. 4 Felicia, Kjell Gustafsson, SSK
2. 3 Marina Koj-Koj, Örjan Sundqvist, SSK

H-båt:

1. 333 Casa, Clas Gustafsson, KBS
2. 61 Maria Voghera, SSK

Gemensam start M 15, IF, Neppare

M 15:

1. 10 Solrosen, Roland Cederblad, SSK
2. 14 Allaballahoppa, Håkan Svanström, SSHj
3. 12 Sjölek, Stefan Bokfors, GSS

IF:

1. 3116 Gemici, Kennet Strand, GSS
2. 909 Blå, Rolf Eriksson, GSS

Neptunkryssare

1. 233 Cäna, Valter Saaristu, GSS
2. 237 Glittra, Mats Skoglund, HBK
3. 154 Lisa, Lars Göran Andersson, TSS

Laser och kanoter**Laser:**

1. 50675 Mats Wranå, ÄBK
2. 50674 Rikard Holmlund, ÄBK

E-kanot:

1. 230 Rosa Pantern, P. Englund, MKS

Flipper

1. 3351 Robert Ryrberg, Björn Landsberg, GSS
2. 5101 Lena Axelsson, Karina Björklund, GSS

Lys

1. Rapid 12, Lill Anna, Gunnar Hagliden, GSS
2. Sveakryssare 3343 My, Bo Torstensson, GSS
3. NF 130 Violetta, Peter Melander, SSK
4. Express 330 Peanuts, Lars Oldne, SSK
5. Carrera Holmsman 5, Stardust, Richard Gustring, SSGö

HEDERSMEDLEMMAR 1981

Fr. v. Wilhelm Sandberg, Bo Fagerström, Hilding Blom

Foto: Arne Barthelsson





KORVKÖRET

Mät-regel, Lys + GSS Spec.

1. Linjett 6417, Kent Frimodig
2. W 30/40, Gösta Andersson
3. Express 252, Staffan Isacson
4. Express 311, Mona Isacson
5. Cumulus 85, Björn Angsell
6. Smaragd 68, Rune Kristoffersson
7. Passad 67, Jan Persson
8. Accent 325, Sven Pahlen



Foto: Klas Jonsäter





SVENSKA MÄSTARE

Två skott. »AP» hissas. Uppskjutet Bleke. Inte ens en liten kåre krusar den spegelblanka ytan. Vi väntar. Fördriver tiden. Badar, förblättrar solbrännan, fixar småsaker på båten. Kaffe-doften sprider sig så småningom över fjärden. M30-118 bjuder på fika. »Lju-gen» tar fart.

Tiden går, fortfarande ingen bris. Gastarna ligger och snarkar i ruffen. Skepparn bitar på naglarna, är nervös. Vi leder inför sista köret. Uteblir vinden, är saken klar.

Klockan blir halv två. Vi börjar få segervittring, eftersom inga tecken tyder på vind och start. — Då börjar det.



Mörka moln sveper fram över Kolmården. Den gula ledarflaggan på akterstaget fladdrar till. — Vinden är på väg. Aktiviteten i båtarna stiger, segel hissas och trimmas, regnställ och flytvästar påtages, taktiken finslipas.

En halvtimme senare smäller det. 37 M30:or ångar på mot första märket. Vi får en bra start i lovart. Tvåa mot första märket. Läget är under kontroll. Då händer det som inte får hända. Vin-

den »rymmer»! »F-n vi ligger under märket.» Gastarna vill slå. Det är trångt. Hittar ingen lucka. »Slå för f-n annars går vi på märket!» Ingenting händer! Sover skepparn? Vid slag skulle vi bli tvungna att släppa 8—10 båtar. Vinna eller försvinna! Ställer upp stäven i vindögat. Går på tyngden med fladdrande segel. Konkurrenterna trevar efter protestflaggan. Kommer vi runt? Räcker farten till? Med minsta



möjliga marginal lyckas vi till slut komma runt utan att vidröra märket. — Fortfarande tvåa!!! Resten av köret går utan större problem. Behåller andra platsen in i mål, så vi fick inget målskott denna gång, men vad gör det? Vi fixar eget fyrverkeri, med champagne. SM-tecknet är räddat!! Välbehållna i hamn blev det mera skumpa, bad med kläderna på, regattamiddag och en massa hurra för alla pristagare och och dom vackra Mälär-

båtarna. Ett speciellt jättehurra utdelades till Norrköpings Segel Klubb och dess medlemmar, som trots dom svåra vindförhållanden som rådde under veckan, på ett utmärkt sätt lyckades att genomföra 5 seglingar. En särskild eloge till NSK för de jättefina arrangemangen på landbacken som verkligen fick oss att trivas!

M30-59

Sten, Börje, Lasse



Bidraget till NEPTUN



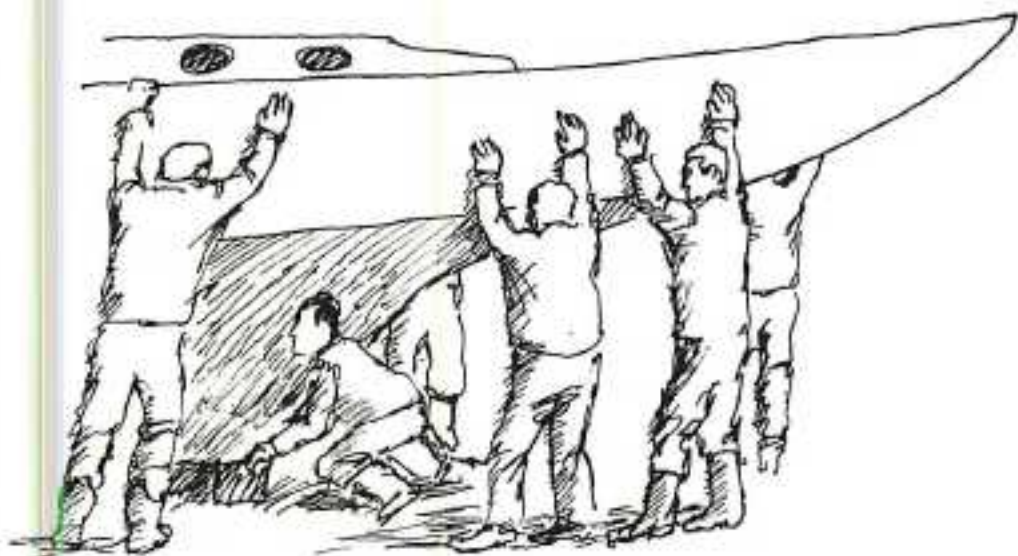
NEPTUN BLIR SNÅLARE OCH SNÅLARE

Fentilapp, 1 st	50:—
Tior, 4 st	40:—
Femmor, 7 st	35:—
Enkronor, 134 st	134:—
Fentioöringar, 54 st	27:—
Tjugofemöringar, 57 st	14: 25
Tioöringar, 79 st	7: 90
Femöringar, 58 st	2: 90

Summa kr 311: 05

samt 2×20 pennä »one-dime» samt
ett getingbo och 127 st döda getingar.

MEDLEMSREGISTER





SÄLLSKAPET



FRAMTIDEN

BÅTEN