

# GÖTA SEGELSÄLLSKAP ÅR 1982

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 1982

**Göta Segel Sällskap**

Stiftades den 10 aug. 1895

Sid.

- 3 Göta SS inför 1982
- 4 Verksamhetsberättelse
- 5 Meddelande från Göta-  
veteranerna
- 5 1982 års seglingar
- 6 Styrelse
- 8 Kostnader
- 10 Avgiftsbestämmelser
- 12 Verksamhetsberättelse från  
GSS ungdomssektion
- 13 Ungdomsledaren har ordet
- 14 Götas Miniorer
- 16 Ungdomarnas kappseglings-  
resultat
- 18 Seglarläger!
- 20 J-SM i Härnösand

Sid.

- 23 Under rutat segel
- 26 Höststädning på Jungfru-  
holmarna
- 30 GSS — Mitt båtliga hem
- 33 Kräftköret
- 37 Drömsoglingen
- 46 H-båten
- 48 Resultat Paketköret
- 49 IF-båten
- 51 Seglarläger 1982
- 52 Folk och fä
- 54 Neptun
- 55 Tack Sverker !
- 56 Båtregister
- 60 Avlidna
- 61 Medlemsregister



## **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.

**Redaktionen**  
**Klas Jonsäter**

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



Foto: Klas Jonsäter

## Göta S.S. inför 1982

Att efter 6 år som ordförande författa denna ledare i GSS årsbok är ganska svårt, det är så många minnen och utförda planer som trycker på. När jag nu lämnar ordförandeskapet vidare i den »stafett» som skall råda inom en aktiv förening är det min bestärmda uppfattning att Göta SS går en ljus framtid till mötes. Sällskapets lokaliseringsfrågor kommer dock att kräva stor tid av styrelse och medlemmar. Långholmsfängelset rivs nu delvis, »bevaknings» av våra markområden erfordras. Hur länge får Gröndalsvarvet vara ifred? Hotet mot Jungfru-

holmarna från vår närmaste granne? Klubbhusets framtid på ett eldhärjat Reimersholme? Lägg därtill våra ungdomars uppfostran, våra kappseglingar och övriga aktiviteter. Men inom sällskapet finns så mycket kunnande att arbetsbördan är helt realistisk.

Med dessa rader vill jag slutligen önska min efterträdare lycka till med sitt arbete, samt att han aldrig må glömma bort den enorma resurs som finns inom en aktiv förening som Göta Segelsällskap, nämligen medlemmen.

God vind  
Sverker

## VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 1981

Göta Segel Sällskap får härmed lämna följande verksamhetsberättelse för 1981.

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

Sällskapet hade vid årets utgång totalt 548 medlemmar varav 423 över 25 år (354 män och 69 kvinnor) samt 125 under 25 år (89 pojkar och 36 flickor). Antalet båtar registrerade i sällskapet var vid samma tidpunkt 271 fördelade på 230 segelbåtar, 3 kanoter, 16 jollar och övriga centerbordsbåtar samt 22 motorbåtar. Båda hamnarna och varven har varit fullbelagda.

Vi har under året haft 7 styrelsemöten och 3 allmänna möten varav ett extra möte den 20 maj 1981 på Långholmen för att informera om och få medlemmarnas stöd för ett remissvar beträffande den planerade marinan vid Jungfrusund på Ekerö.

Årets årsmöte hölls lördagen den 21 mars på restaurant Mälteriet. Till mötet var vi ca 70 medlemmar men ytterligare några infann sig till den efterföljande middagen med dans. Årsmötet utsåg tre nya hedersledamöter: Ville Sandberg, Hilding Blom och Bo Fagerström, som ett ringa bevis på den uppskattning de förtjänat, för det enorma arbete de nedlagt på att iord-

ningställa Reimershuset. Vi har även sökt och beviljats ständigt medlemskap i Svenska Sjöräddningssällskapet. Jungfruholmskommittén har under året byggt om bastun och nytt aggregat har installerats, vidare har intendentbostaden målats om i en vacker solgul färg. På Långholmen har Gösta Berndtson försett oss med läsbara grindar till pontonerna och staket och grind på bryggan vid mastkranen.

Våra högtidsseglingar har för första gången inte hållits i början av augusti som vanligt utan istället den 22—23 augusti. Alla 102 båtar som anmält sig kom inte till start kanske p. g. a. de lite väl friska och byiga vindarna. Söndagens segling bjöd tyvärr på några missöden, i form av roderhaveri, »avmastning» samt en kollision.

Vår aktiva ungdomssektion har förutom de vanliga seglarlägren och kappseglingsträningen även svarat för årets Korv och Paketkör, som samlade 19 deltagande båtar till en trevlig segling i vackert väder.

Styrelsen tackar alla som genom frivilligt arbete hjälpt oss att genomföra vår verksamhet samt alla som på annat sätt varit sällskapet till nytta.

*Sverker Bergman*

*Per Lantz*

*Britt-Marie Lundin*

*Stefan Lundgren*

*Ove Floding*

*Irene Eriksson*

*Per-Johan Ytterman*

## MEDDELANDE FRÅN GÖTAVETERANERNA

Du som efter 25 års troget medlemskap i Göta Segel Sällskap har blivit »ständig medlem», enligt Sällskapets stadgar, hälsar vi välkommen till Götaveteranerna. Medlemskap i Götaveteranerna är inte särskilt betungande, vi har nämligen en lägsta avgift på tio kronor per år. Flera »ständiga medlemmar» är fortfarande aktiva med båt, men detta hindrar ju ej medlemskap i Götaveteranerna. Är Du intresserad så ring till någon av nedanstående styrelsemedlemmar så får Du veta vad vi sysslar med.  
Välkommen!

Med seglarhälsning  
Göta Veteranerna  
*Styrelsen/BF*

### *Styrelse 1981/82*

Ordförande:	
Eira Tärnholm	Tel. 08/68 81 71
V. ordförande:	
Rolf Ronnerberg	Tel. 08/48 96 97
Sekreterare:	
Bo Fagerström	Tel. 08/69 36 69
Kassör:	
Wille Sandberg	Tel. 08/88 64 32
Suppleant:	
Gunnar Esk	Tel. 08/68 50 33
Revisorer:	
Sven Svensson	Tel. 08/19 23 46
Werner Johnsson	Tel. 08/39 17 24

**DATUM FÖR 1982 ÅRS SEGLINGAR**  
**KRÄFTKÖR 21—22 AUGUSTI**  
**PAKETKÖR 25 SEPTEMBER**

# GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Kansli: Reimershuset. Tel. 68 14 13

Expeditionstid: Måndagar 19.00—21.00

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

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

Jungfruholmarna: Jungfrusund 170 10 Ekerö.

## STYRELSE:

Ordförande: Rune Kristoffersson, S:t Mickelsgatan 97, 126 58 Hägersten.  
Tel. 97 51 96.

V. ordförande: Svante Sjöberg, Lillsvängen 56, 126 57 Hägersten.  
Tel. 88 98 24.

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 Frimodig, Schlytersvägen 39, 126 50 Hägersten. Tel. 19 97 32.

### *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.  
Gösta Berndtson, Tommy Forsman, Ove Oskarsson, Åke Nyström,  
Claes Göran Gustavsson, Leif Dahlberg, Arne Nyström.



*Kappseglingsskommitté:*

Rune Kristoffersson, eskaderchef, S:t Mickelsgatan 97, 126 58 Hägersten.  
Tel. 97 51 96.

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

*Festkommitté:*

Berit Frimodig, klubbmästare, Nybohovsbacken 95, 4 tr., 117 45 Stockholm.  
Tel. 19 91 42.

Jan Persson, Mona Isacson, Staffan Isacson, Mårten Tynnsjö, Lars Bjelksjö.

*Valberedningskommitté:*

Lars Gustavsson, sammankallande, Liljestigen 10 A, 125 32 Älvsjö. Tel. 47 41 14.  
Per Johan Ytterman, Tommy Spiik, Lars Hagberg.

*Varuskommitté Långholmen:*

Stefan Kindborg, varvschef, Sländvägen 39, 125 33 Älvsjö. Tel. 46 27 93.  
Gunnar Hagliden, Karl Åke Wastesson, Kenneth Strand.

*Varuskommitté Gröndal:*

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

*Ungdomsarbetsgrupp:*

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

Per Hansson, Ingrid Hansson, Hans Eriksson, Claes Hedberg, Marianne Kling.

*Uppvaktningsgrupp:*

Bo Fagerström, sammankallande, Hornstulls strand 1—3, 5 tr., 117 39 Stockholm.  
Tel. 69 36 69.

Erik Jansson, Hilding Blom, Ville Sandberg.

*Årsboksredaktion:*

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

Ove Nilsson.

*Lokaliseringskommitté:*

Svante Sjöberg, Lena Falkman, Jerry Kamnitz.

*Revisorer:*

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

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

*Revisorssuppleant:*

Gunnar Bergström, Båtsmanskleivet 13, 126 57 Hägersten. Tel. 88 46 08.

*Radioombud:*

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

*Tillsyningsman Reymershuset:*

Lars Edman.

# Kostnader

## INGÅENDE BALANSKONTO 1981-01-01

### Tillgångar

Kassa	118: 84
Postgiro	19.985: 13
Allkonto	28.997: 35
Kapitalräkning	7.317: 30
Inv. L-holm., G-dal, J-holm.	4: —
<b>Kronor</b>	<b>56.422: 62</b>

### Skulder

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

## VINST- OCH FÖRLUSTRÄKNING 1981-12-31

### Utgifter

<b>Omkostnader:</b>	
Jungfruholmarna	18.665: 57
Hamn, Långholmen	42.725: —
Hamn, Gröndal	10.080: —
Varv, Långholmen	27.337: 40
Varv, Gröndal	13.979: 80
Arkiv	1.792: 35
Klubbhuset	17.865: 01
Porto	4.457: 45
<b>Elavgifter:</b>	
Långholmen	152: 10
Gröndal	2.324: 10
Jungfruholmarna	2.343: 65
GSS-Nytt	1.039: 95
Årsboken	20.822: —
Skatt	1.998: —
Sammanträden	2.172: —
<b>Teleavgifter:</b>	
Långholmen	1.116: —
Gröndal	575: 40
Jungfruholmarna	1.031: 60
Klubbhuset	534: 80
Försäkringar	9.293: —
Uppvaktningar	817: 50
Förbundsavgifter	6.531: 775
Ungdomssektionen	1.938: 25
Jollarna	4.627: 65
Fester	10.902: 30
<b>Kronor</b>	<b>205.122: 63</b>

### Inkomster

Årsavgifter	22.450: —
Båtavgifter	138.800: 90
Skåp och bodar	2.180: —
Inregistreringsavgifter	5.750: —
Gåvor	6.120: 30
Kappseglingar	937: 30
Hamnavg. Jungfruholmarna	5.750: —
Jollelägret	10.864: 31
Intäktsräntor	10.904: 86
Sålda stand., tröjor, nycklar	1.172: 60
<b>Kronor</b>	<b>204.930: 27</b>

Underskott investeringsfond 192: 36

**Kronor 205.122: 63**

UTGAENDE BALANSKONTO 1981-12-31

<i>Tillgångar</i>		<i>Skulder</i>	
Kassa .....	688: 60	Kapital .....	26.230: 26
Postgiro .....	8.608: 96	Investeringsfond .....	30.000: —
Kapitalräkning .....	8.175: 65		
Allkonto .....	35.056: 80		
Inventarier .....	1: —		
Långholmen .....	1: —		
Gröndal .....	1: —		
Jungfruholmarna .....	1: —		
Å conto fordringar .....	3.696: 25		
	<hr/>		<hr/>
Kronor	56.230: 26	Kronor	56.230: 26

**KANSLIET I REYMERSHUSET**

har öppet måndagar 19.00—21.00  
tel. 68 14 13

## AVGIFTSBESTÄMMELSER 1982

### *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 .....	100:—
Junior fr. o. m. 15 år och familjemedlem .....	50:—
Junior t. o. m. 14 år .....	25:—

#### *Båtavgift (för båt registrerad i sällskapet):*

Senior (som ej utnyttjar sällskapets hamn eller varv) .....	100:—
Junior (som ej utnyttjar sällskapets hamn eller varv) .....	50:—

#### *Hamnavgift:*

Bryggplats (som ej utnyttjar sällskapets varv) .....	500:—
Kanotbryggan (för kanot eller jolle som ej utnyttjar sällskapets varv) ....	150:—
Skåp i mån av tillgång .....	50:—
Bod i mån av tillgång .....	75:—
Uppdragning av boj enligt ordningsregler för hamn .....	100:—

#### *Varvsavgifter per kum:*

Långholmen .....	31:—
Gröndal .....	34:—

(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.

### *Värnplik:*

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

### *Pensionär:*

Efter anmälan hos styrelsen erhåller pensionär halv varvsavgift.

### *Ständiga medlemmar:*

Ständig medlem är befriad från medlemsavgift.

### *Hedersledamot:*

Hedersledamot är befriad från samtliga avgifter.

### *Inbetalningsdatum:*

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

Avgifterna gäller för följande perioder:

Årsavgift: 1 januari—31 december innevarande år.

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 .....	20: —
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.

## VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR GSS UNGDOMSSEKTION

Götas ungdomssektion hade vid årsskiftet 87 medlemmar, 27 flickor och 40 pojkar. Jollarna fick under våren sedvanlig ansiktslyftning, tre iordningställdes för att kunna seglas med spinnaker, alla sex fick bättre block och nya skot. Våra ungdomar har simmat i Solna simhall både vår och hösttermin och dessutom träffats en del i klubbhuset. I ungdomssektionens regi har en kurs hållits i klubbhuset som lett fram till förarbevis. Kursledare har Lars Holmgren varit och alla hans elever, 15 st, klarade provet med glans. Tre seglarläger har hållits under sommaren. Ett kappseglingläger under Kristi Himmelsfärds helgen för de lite större ungdomarna, fortsättningsläger före midsommar och nybörjarläger efter midsommar. Sammanlagt 58 ungdomar fick tillfälle att lära sig segling och båtvetet på våra vackra öar.

Kappseglingsintresset har varit stort, förutom våra interna tävlingar har våra ungdomar seglat MKS-köret på Riddarfjärden, Skol-DM i Saltsjöbaden och även varit med på JSM i Hårnäsand, där i lånta båtar.

Efter säsongslutet gick Flipprarna igenom och visade sig åter vara i behov av omfattande reparationer.

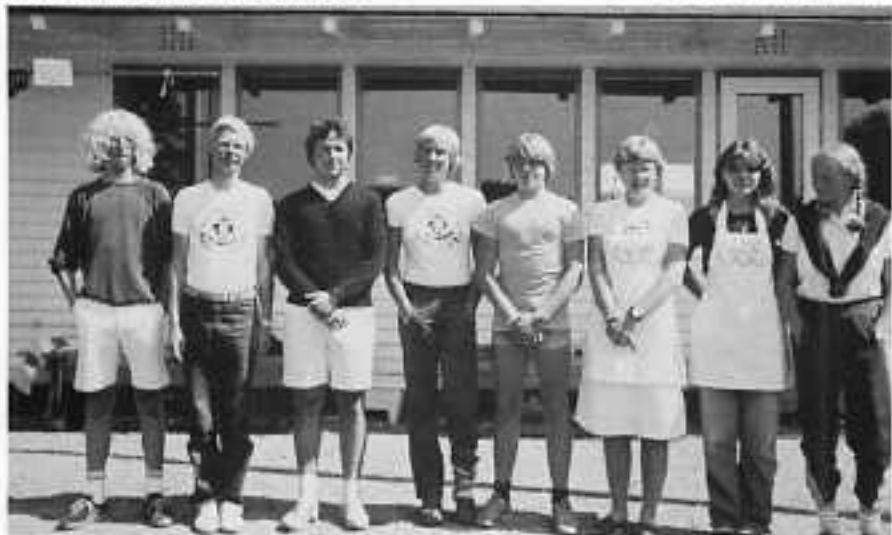
Ungdomssektionen har i samråd med styrelsen bestämt att de ordningsregler som finns i vår bok »Stadgar och ordningsregler för Göta Segelsällskap» ska ses över och följas bättre. Det är inte rätt att ledarna varje år lägger ner massor med tid på att få jollarna i användbart skick igen.

Inför 1982 tror jag på ett ännu livligare deltagande i kappseglingar och hoppas på våra ungdomars fortsatta intresse för segelsporten.

*Irene Eriksson*

*Lägerledningen på nybörjarlägret*

*Foto: Torkel Karlsson*



## UNGDOMSLEDAREN HAR ORDET

Efter två år som ungdomsledare i GSS vill jag skriva lite fler rader än de verksamhetsber. ger. Det har varit två arbetsamma men roliga år. Roliga för att jag alltid tycker att det är så stimulerande och spännande att ha med barn och ungdomar att göra. Arbetsamma för att jag tycks stå på samma plats alltför ofta och stirra på jollarna och säga: »Neeejj! Inte nu igen!»

Jollarna är en ständig källa till irritation för den dag alla är hela och i bra, inte godtagbart, skick tycks inte finnas. Alltid är det något som mankerar på någon av dem. Sägans ska att jollarna är gamla och behöver förnyas, det är ett hårt slitage på dem varje år på lägren. Framför allt nybörjarlägret går hårt åt jollarna men också seglingen efter lägren när båtarna lånas ut till besökande lämnar en del i övrigt att önska. Framför allt Flippern är avsedd för ungdomar och inte deras föräldrar eller andra vuxna!! Max tillåten vikt på besättningen är 120 kg!!

Nu ligger jollarna åter i Reymershuset för reparation. Det är ett drygt jobb att få dem i skick igen och märk väl samma jobb varje år. Något måste göras annars tröttnar de som så troget och idogt jobbar och sliter i klubbhuset. Förresten, en fläkt skulle inte vara så dumt i verkstaden. Det blir otroligt tjockt i luften där inne när man slipar något.

Dessutom; alla reparationer kostar pengar, slippapper, färg, spackel och

plast är inga billiga grejor idag och de blir bara dyrare.

Andra detaljer som är slitna på Flipp-rarna är rodren och centerborden och en ny rigg alternativt mast behövs. Centerborden har en tendens att bli S-formade och rodren spräcks alltför lätt.

För att ta våra återstående »glädjämnen»: segel och följebåtsmotorn. De nya segel som utlovats till säsongen blev det inget med. Vi har fått använda de gamla. Under hösten har jag genom kontakter med Flipperförbundet fått tag på segel, nya och begagnade till alla jollar, att jag köpt även begagnat beror på att allt är bättre än de ställ vi nu har.

*Våra ungdomar har trots detta gjort strålande bra resultat i de seglingar de deltagit i.*

Motorn till följebåten är värd ett eget avsnitt, med rüksignaler och smållar. Vårt törstiga åbåke till motor har gjort sitt och vi ser med glädje fram emot en motor som går utan hot, böner och dagliga reparationer. Vet ni hur lång returfjäders var???? En sjömil!!!! Det är sant, nästan i alla fall.

Hur som helt vi kan inte ha seglarligger utan en vettig motor. Vem som ska ansvara för motorn har varit en stötesten men nu finns en villig person och jag hoppas klubben förstår hur viktigt det här är för en fortsatt ungdomsverksamhet.

*Irene Eriksson*

# Götas Miniorer

Alderbäck Magnus  
Andersson Robert  
Apelgren Helen  
Axelsson Lena  
Backlinder Mikael  
Barthelsson Ola  
Bengtsson Dick  
Berg Henrik  
Bergau Stefan  
Bergström Åsa  
Björklund Marit  
Björkman Carl-Johan  
Björkman Claes  
Björkman Thomas  
Bruhn Peter  
Claesson Thomas  
Dahlkvist Camilla  
Dahlkvist Mattias  
Danneman Johan  
Dahlström Mats  
Donvall Peter  
Ejderhamn Pontus  
Ekberg Johan  
Eklund Lena  
Eriksson Mats  
Eriksson Peter  
Erixon Pernilla  
Fredriksson Johanna  
Fredriksson Pernilla  
Frimodig Pia Maria  
Flygar Henrik  
Fäldt Jonas  
Gränsström Johan  
Gränsström Anders  
Gävert Åsa  
Hammarström Martin  
Hagman Stefan  
Hedberg Henrik  
Hilding Pernilla  
Hilding Lars  
Håkansson Niklas  
Janlert Per  
Janlert Karl  
Johansson Ove

Karlsson Jörgen  
Karlsson Niklas  
Karlsson Tomas  
Karlsson Torkel  
Kingdon Patricia  
Kristofferson Per  
Landsberg Björn  
Lidbeck Marcus  
Lidbeck Oscar  
Lindroth Carin  
Lundin Tina  
Lundkvist Johan  
Lundmark Johan  
Manninen Kenneth  
Marjasin Karlos  
Marschall Martin  
Nilsson Monika  
Otterbom Ingrid  
Olsson Henrik  
Olsson Karin  
Pautke Lars  
Persson Anneli  
Roos Mikael  
Rydström Johanna  
Ryrberg Robert  
Sandberg Kenneth  
Sandberg Stefan  
Schöldström Jens  
Sjögren Fredrik  
Sjöström Fredrik  
Stark Sara  
Strååt Katilla  
Stjernlöf Jonatan  
Svanholm Karin  
Sylvem Charlotte  
Sörberg Ulf  
Westerberg Erik  
Westerberg Karin  
Westerling Hans  
Westlin Maria  
Viklund Mikael  
Vinge Martin  
Wohlfahrt Elsa





*Nybörjarlägret 1981*

*Foto: Lars Forslund*

*Fortsättningslägret 1981*

*Foto: Urban Landsberg*



## KAPPSEGLINGSRESULTAT 1981

### *Mks-Köret*

1. Erik Westerberg, Peter Andersson

### *JSM i Härnösand*

21. Peter Andersson, Björn Landsberg
27. Karina och Marit Björklund

### *Kräftköret*

1. Lena Eklund, Peter Andersson
2. Dick Bengtsson, Marit Björklund
3. Håkan och Björn Landsberg
4. Erik och Karin Westerberg
5. Robert Ryrberg, Bettan Roos
6. Camilla Dahlkvist, Lotta Hedlund

### *Paketköret*

1. E-jolle, Mikke Roos
2. Flipper, Björn Landsberg,  
Erik Westerberg
3. Flipper, Marit Björklund,  
Ingrid Otterbom
4. Flipper, Lena Eklund,  
Peter Andersson
5. E-jolle, Karina Björklund
6. Flipper, Ylva Roos, Anna Grusell

### *Skol-DM*

8. Marit Björklund, Ingrid Otterbom
9. Erik Westerberg, Peter Andersson
15. Björn Landsberg, Stefan Wiklund
17. Lena Eklund, Kerstin Moberg

### *Skol-DM, tjejklassen*

1. Marit Björklund, Ingrid Otterbom
4. Lena Eklund, Kerstin Moberg



*Dick Bengtsson och Micke Roos flyger på låg höjd*

*Johan Lundmark och Robban Ryrberg*

*Foto: Hans Eriksson*



# Seglarläger!

Ledarna kom och hämtade oss i Jungfrusund med båt. Man kunde också bli hämtad vid OBS-bryggan. Alla var spända och nyfikna hur det skulle vara på lägret. Ledarna var jättehyggliga, dom hjälpte oss med väskorna till våra stugor. Tjejerna fick bo i stugor och killarna fick bo i Klubbhuset.

Vi packade upp, sen samlades vi utanför klubbhuset, vi hade upprop och delades in i grupper. Sen pratade vi om segling, vi tog upp en Flipper på land och pratade om båtens olika delar. Sen åt vi. Mummmssss.

Efter vi ätit seglade ena gruppen och andra hade teori på land. Sen blev det mellanmål och sen skiftade grupperna. Sedan blev det middag, det var gott med lite mat.

Efter middagen var vi fria. Vi gick till våra stugor och en del pratade med ledarna. Efter det var det »kvällsmacka» fast egentligen korvgrillning, sen var det dagstimmigt »sussa». Ledarna kom och nattade oss.

På tisdagen fick vi lära oss att kapsejsa, fast det hade en del provat dagen innan. Sen på kvällen var det bastubad. På onsdagen kunde dom flesta det där med segling så 2:a gruppen fick segla runt Jungfruholmarna. Sen kom det alla väntat på. **GODISFÖRSÄLJNINGEN.**

På torsdagen fick vi segla med en kille/tjej vi seglat med på torsdagen. På kvällen hade vi en liten fest som avslutning på seglarlägret. Vi sjöng och hade riktigt skoj.

*På onsdagen kunde de flesta det där med segling*

*Foto: Claes Hedberg*



På lördagen packade vi ihop våra saker. Vi seglade lite också. Sen hämtade ledarna föräldrarna med båt. Dom tittade när vi seglade en triangelbana. Föräldrarna fick lunch sedan vi barn ätit. När vi ätit fick vi diplom och glass och kramar av ledarna. Sen var

det dags att hämta sina saker och åka hem. Det var riktigt tråkigt att åka hem, vi ville stanna kvar för det hade varit en jättemysig vecka och vi kommer säkert tillbaka till nästa läger.

Skrivet och dikterat av  
*Pernilla Erixon och Sara Stark*

*SM-tjejerna seglar om en Maxi till allmän (?) förnöjelse*

*Foto: Irene Eriksson*



# J-SM I HÄRNÖSAND

Det började med att Irene ringde och frågade om vi ville vara med och segla Junior-SM i Flipper. Vi skulle vara med och fylla ut klassen. Flipperförbundet skulle låna oss båtar.

Jag svarade ja direkt och skulle segla med min syster Marit. Vi var ute en kväll i Saltsjöbaden och tränade. Marit hade varken stått i trapetz eller skött en spinnaker förut. Efter den kvällen visste hon i alla fall hur man gjorde.

Vi lånade hem »vår» Flipper S 76 för att ha den och träna med på Götas läger. Måndagen efter midsommar startade vi mot Härnösand. Vi åkte med Peter Andersson och Björn Landsberg också från GSS, och Janne, Peter och Matte Landkvist i en buss. Bakom bussen hade vi 3 Flipprar på en kärra.

När vi kom fram skulle Flipparna kollas och segel, roder och centerbord mätas in. Vår båt var det inga problem med men Björns och Peters båt hade skadats under resan och måste lagas. När vi var klara flyttade vi in i vårt rum på skolan där vi skulle bo. I vårt rum bodde de som åkte i bussen.

På tisdagen var vi ute och träningsseglade. Det blåste rakt in från havet så vågorna var jättestora. Det blåste ca 12 m/sek men det visste vi inte för då skulle aldrig spinnakern komma upp. På kvällen var det invigning.

Onsdag. Enligt radion skulle det blåsa 12 m/s men det var nästan vindstilla. Första start gick ganska bra. Vi kom bra iväg men på halva kryssen kom ett timmersläp rakt genom banan och seglingen avbröts. När det blev omstart hade den lilla vind som var nästan

försvunnit helt och vi låg sist. Det var som att segla i deg! Båten hade nämligen tagit in vatten i dubbelskrovet men vi fixade det när vi kom in. Vi gick i mål i alla fall som 28:e båt. Då åkte vi ur. Jag tycker inte om att segla lättvind. Peter och Björn kom på 2:a och 13:e plats. Peter kan segla lättvind men när det börjar blåsa går det inte lika bra. De som var ute båda kören var ute i ca 12 timmar i sträck på sjön. Torsdagen kom med regn och mer vind. Det blåste alldeles lagom för oss och det blev en 23:e plats, och en 25:e plats för Peter och Björn.

Fredag. Kläderna var fuktiga när jag satte dem på mig. Det var ungefär samma vind som dagen före men dimma och kallt. Vi kom på 17:e plats och det var vi nöjda med, Peter och Björn kom på 22:a plats. Sen låg vi där ute och väntade på nästa start. Marit frös och ville åka in men det ville inte jag och jag hade rodret. Problemet var dimman. Efter mycket om och men kom faktiskt starten. Det var fördel nere i lä men vi startade som vanligt mitt på startlinjen. Precis innan start vred vinden så vi fick fördelen, så placeringarna efter första kryssen såg lite underlig ut. På slören började det ösregna och vinden vred 180° samtidigt som det blåste upp. Man såg inte nästa märke! Då blåstes köret av, Marit blev överlycklig.

På lördagen kom vinden dom snackade om i onsdags. Det blåste 10—12 m/s. Jag bestämde att vi skulle ut och prova i alla fall. Vår bana var inflyttad så det var inte så långt ut, men när



2-44  
5-44

1801

jag var borta ett tag såg Marit S 92 gå runt och vägrade segla!!! Den dan satt vi på ett berg och såg på.

Med tre genomförda seglingar kom vi på en 27:e plats av 30 båtar. Peter och Björn kom på 21:a plats. De seglade inte heller sista dagen.

Det gick väl inte så bra men det hade ingen väntat sig heller. Jag lärde känna många, många nya människor, lär-

de mig mycket och hade framför allt kul. Det är klart att Marit och jag inte var bästa vänner jämt men oftast gick det att klara upp. Efter ett tag vågade hon faktiskt stå i trapetz samtidigt som hon skötte spinnakern och det var en lång bit på väg.

Till slut TACK Irene för att vi fick vara med.

*Karina Björklund*

*Titta vi kan! Marit i trapetsen*

*Foto: Claes Hedberg*





# UNDER RUTAT SEGEL

*Krampmacken utanför Gotland*



## EN LÅNGFÄRD PLANERAS

Hur ett vikingaskepp såg ut vet vi med största säkerhet. Flera sådana har ju hittats tillräckligt välbevarade för att kunna restaureras. Våldiga skrov, byggda för att snabbt föra tung last och många män över vida vatten. Så såg de norska och danska vikingarnas fartyg ut.

De skepp som hör östersjöområdet till vet vi mindre om genom direkta fynd, men vi har sett dem avbildade på de gotländska bildstenarna. Skeppen tycks vara avsevärt mindre och seglen verkar ha varit flätade av alnsbredda vävar där undersidan visar ett komplicerat nät av linor och där varje besättningsman är engagerad i skotningen.

En man som vill skapa klarhet i hur de svenska och gotländska vikingarnas skepp såg ut och hur de manövrerades, är docent Erik Nylén, expert på bl a dessa bildstenar. Han har på Gotland låtit bygga en kopia av ett båtfynd från Tingstäde träsk, en 8 meters klinkbyggd öppen båt med höga stävar, sidoroder, 10 åror, mast med rå. Seglet har vävts av vattenavstötande ull från en primitiv gotländsk fårras. Hampa och lin ingår också i den 50 meter långa väv varav seglet är flätat. Utan en enda söm är seglet flätat runt ett lik av hampa och litsat till rån.

Besättningen på KRAMPACKEN som båten döpts till är utvald bland ett stort antal intresserade. Tillsammans har de under förra sommaren utfört en mängd praktiska prov med att segla, ro i takt samt att förflytta båten på land. Man använde sig av de flesta kända sätt, bl. a. sloda med så-

pade stockar, vanliga rundstockar, två hjul, axel och skackel. Det slutliga kraftprovet var att dra båten tvärs över Gotland (på smalaste stället). När den fruktade vårfloden 1982 brusar som bäst skall man vara på plats i någon småländsk å, för att bland sterna i strömmen se hur det går att ta sig fram. När man seglade med det flätade seglet kom man snart på vit-sen med alla linorna i underkanten. Med dem kunde seglet planas ut för att fånga mera vind än med ett buki-gare segel.

Efter de prov som redan gjorts med denna båt och med kyrkbåtar från Dalarna har man kunnat dra sådana slutsatser om de svenska vikingarnas i österled båtar att de inte gärna kan ha varit längre än 10—11 meter med en besättning på 10—12 man. Byggda i furu blir vikten ändå några ton. Tyngre båtar drar man inte gärna miltals över land, hur starkt dragölet än må ha varit.

Bakom alla dessa prov finns en vidare målsättning som skall utmyнна i att med båt och last kopiera en handelsfärd från Gotland längs de ryska eller polska floderna till Svarta Havet och Istanbul, vikingarnas Miklagård, och tillbaka. Projektledaren Erik Nylén som inte lämnar något åt slumpen har redan rekognoserat längs de aktuella floderna och forsarna. Han har mätt strömhastighet, studerat topografi och haft kontakter med arkeologer från andra sidan Östersjön. Från vetenskapligt håll är man mycket intresserad över projektet. Givs tillstånd till en sådan färd är det svåraste hindret övervunnet anser ledaren som i för-brödring och som sportslig anda räk-

nar med rödhjälp av sovjetiska idrottsmän.

Erik Nylén menar att bakom allt detta med svenskarnas östliga seglation skymtar ett ekonomiskt-historiskt skeende av större betydelse än vi tidigare räknat med. Det kan röra sig om så intressanta ting som vår exportindustris första etablering med direkt förtäring in i dagens samhälle och ekonomiska situation. Bildstenarna är daterade till 600—700-talen. Först då hade en långt driven järnuttvinning i Bergslagen nått sådana proportioner att export blev ytterst lönande. Gotland kan då ha fungerat som omlastningsplats för denna handel. Att döma av de rikliga fynden av silverskatter i Gotlands jord har den största vinsten hamnat där. Genom gjorda fynd längs vikingarnas färdvägar och beskrivningar av deras affärer vet man att smitt järn, verktyg och vapen byttes under vägen mot sobel, hermelin och andra sköna pälsverk. Dessa såldes med mycket god förtjänst när man

nedströms kom i kontakt med den rika bysantinska kulturen. På slavmarknaden såldes också de slavar som man snappat upp längs vägen.

Möjligheten att göra goda affärer var säkert inte det enda som fick vikingarna att ge sig så långt hemifrån. För våra nutida vikingar som för våra förfäder är väl själva äventyret i sig en tillräcklig drivkraft att ge sig ut mot riskabla trakter. Vägen var klind men fiender fanns och forsarna var oberäknliga. Floden Dnjeprs forsar var de besvärligaste. De hade alla namn. Den vildaste kallades Aeiþor, den ständigt brusande. På en svensk runsten står detta korthuggna eftermäle om en svensk som blev där . . . *han kom långt i Aeiþor*

*De foro manligen  
fjällran efter guld  
och österut  
gåvo örnen föda.  
De dogo söderut  
i Särkland*

*Gunnar Keijser*



*Tiohuggare från den tiden*

## HÖSTSTÄDNING AV JUNGFRUHOLMARNÄ

Vid samlngen klockan 8 i kanalen hade 7 stycken klubbmedlemmar infunnit sig.

Det var Gösta

Hilding

Göran

Wille

Jan

Bosse och Amanda

och Marianne

Dessutom följde några av mina kompisar med, Gitte från Södertälje, Antonieta från Mexico och Michael från Transsylvanien.

Tillsammans blev vi 10 stycken plus

förstås Amanda som noggrant undersökte alla gropar och buskar på holmarna.

Överskeppningen blev lite besvärlig. Både en ny bastukamin av järn (tung) och en cementblandare måste över. Dessutom tegelsten och en mångfald andra prylar.

Visserligen lyste solen endast med sin frånvaro, men dagen var ändå vacker. Lite sol fick vi, en solnedgång när vi färdjate över cementblandare och människor från Jungfruholmarna vid 4-tiden.

*Bosse Malmgren*

*Foto: B. Malmgren*











# GÖTA SS - mitt båtliga hem

Nyss fyllda 40 och utan seglingserfarenheter.

Hur gör man?

Någonting måste jag hitta på för att ibland komma bort från den gemensamma bostaden/arbetsplatsen.

Jag bor faktiskt på en ö, Södermalm.

Intresse för båt, det har jag haft i 25 år fast det aldrig blivit av.

Men nu skulle det ske.

Frågade mig runt bland båt-kunnigare vänner.

En Neppe kunde kanske vara nåt.

Men var ska vi ha den?

Som liten hantverkare saknar jag såväl bil som god råd, men goda råd fick jag många när Amanda och jag cyklade ner till Göta på Långholmen.

Med hjälp av kassör-Stefan och några missförstånd ordnades kajplats och landplats.

En fin gul Neppe var till salu i Köping.

Det blev en affär och andra maj 1980 skjutsade Gitte iväg mig och två klubb-

*Innersta pontonplatsen i hemmahamnen Långholmen före avfärden 1980*





kamrater och naturligtvis Amanda till Köping.

Vi startade vid 5-tiden på morgonen påskjutna av motorn i aktern nerför ån och till Kvicksundsbron.

Där hissades seglen och för första gången i mitt liv satt jag i en segelbåt som seglade. Det gick riktigt fort med klubbkamraternas hjälp, men det var kallt.

Och vid Hjulstabron var det stopp. Strejk.

Vi försökte att med linor kränga ner neppen men orkade inte, så det var bara att vänta.

Efter 5 timmar gick ropet: En dispens-tanker på väg!

Klockan hade hunnit bli 8—9 på kvällen så att den fortsatta resan skedde för motor.

Ända till ett blankstilla Bockholms-sund i månsken.

3 trötta grabbar hade glömt hälla över bränsle från reservtankarna till tryck-tanken.

Klockan var mitt i natten och det var glansis på däck. Med akrobatik fick vi bränsle i tanken igen, men motorn ville inte gå.

Då tre halvsovande gossar inte är de bästa motordomptörerna tog det lång tid innan vi kom iväg igen.

Vid femtiden på morgonen förtöjde vi på Långholmen.

*Genom Dragets kanal*

*Foto: B. Malmgren*





Man lär sig inget om man inte försöker, så att det var bara att försöka.

De goda råden var många, och gransoglet paddel visade sig vara det säkraste sättet att vinkla sig ut från innersta pontonplatsen. För när gas-handtag låser sig på fullgas för en ovan maskinist kommer både fingrar och Göstas båt i kläm.

Men det gick faktiskt segla Neppa ensam med Amanda fast vi aldrig seglat förr.

Visserligen blev jag omseglad av många men vi tog oss ändå hem till Långholmen från Slandöregattan, Amanda och jag ensamma i Neppen Lill-Eva.

Då Gösta trots kort stubin är en snäll människa tog han emot förtampen och hjälpte till att förtöja innan han undrade över det där med fastnande gashandtag på utvägen. Det redde upp sig, och den första sommaren seglade vi först till Västerås (besättningen utökat med styrman och kockan Gitte). Sen upp till Neppar-SM i Gävle och tillbaka till Göta. Dessutom hann vi med många resor inåt Mälaren och en tripp ner runt Södertälje och via Dragets kanal och Utö tillbaka till Långholmen, mitt båtliga hem.

Den andra sommaren gick långresan till Kalmar via Öregrund.

Men det var en annan historia.

*Bosse i Neppa 111*

# KRÄFTKÖRET

Årets Kräftkör blev ovanligt dramatisk den andra dagen, då vinden var såväl hård som byig. Det var en imponerande syn att stå vid startplatsen och se de största båtarna länsa förbi i maxfart. De minsta, flipprar och E-jollar, imponerade inte mindre med sina skickliga och orädda besättning-

ar. En E-jolle gick över mållinjen med rorsman som låg och styrde med en fot medan han höll seglet, som blåst från bommen, med händerna.

Lys-klassen fick en ovanligt spännande slutstrid när en Sea-Cat ledde framför Gunnar Haglidens Rapid. Dock segrade Gunnar, men besättningen på

*Foto: Klas Jonsäter*





*Foto: Klas Jontäter*

den lilla Sea-Caten fick en värmmande applåd från land för en verkligt sportslig insats.

Medan seglingarna pågick under lördagen och söndagen underhölls barnen i land på ett sätt som väckte allmän tillfredsställelse hos den yngsta generationen.

Deras föräldrar och andra seglare underhöll sig själva med dans i klubbhuset på lördagen. Stämningen var

som alltid hög från första början inte minst på grund av festkommitténs idoga flit om omtänksamhet.

Prisutdelning avslutade som vanligt kappseglingarna och sedan redaktionsbåten trasslat sig loss från de andra båtarnas dragglinor kunde alla ta sig hem i ett väder som nu hade klärnat även om det blåste nästan lika mycket som tidigare.

## KRÄFTKÖRET 1981

### *Passad*

1. 34 Shangrila, Tommy Folke, HKK
2. 46 Haffsårkestern, Erik Thor, GSS
3. 5 Shenandoah, Leif Svensson, GSS
4. 1 Zoom, Sven-Erik Brånge, GBS
5. 26 Tenang, O. Lidstrand, ABK

### *Smaragd*

1. 68 Järnet, Rune Kristoffersson, GSS
2. 55 Panter, Nils Ringkvist, SBK
3. 6 Maskros, Can Günenc, ASS

### *M 30*

1. 27 Revansch, Kenneth Otterskog, Trälh. BK
2. 108 Sofia, Lennart Akerlind, SSK
3. 106 Chris, Klasse Gustavsson, GSS

### *M 25*

1. 4 Felicia, Kjell Gustavsson, Mörsta BK

2. 28 Rayana, Dick Joelsson, EBK
3. 3 Marina Koj Koj, Örjan Sundqvist, SSK
4. 24 Bitlemi, Per Norman, ABK
5. 22 Filur, Henry Lindal, Örebro KS

### *M 22*

1. 101 Gallant, Jan Olof Nilsson, GSS
2. 45 Naila, Mårten Tynnsjö, GSS
3. 3 Tummelisa, Mikael Sörberg, GSS
4. 17 Kensy, Lisa Frisk, GSS
5. 63 Manique, Mikael Ekman, ASS

### *M 15*

1. 16 Favör, Alfred Kuhn, Ludvika SS
2. 2 Gullimunda, Agneta Boberg, SSK

### *H-båt*

1. 186 Blåmesen, Anders Svensson, VBK

*Foto: Klaus Jonsäter*



- 2. 187 Sariora, Kenneth Giertz, VSS
- 3. 255 Sally, Tage Tjörnbo, VSS
- 4. 61 Betty Boop, Maria Bogera, SSK

*IF*

- 1. 1541 Vindlek, Mats Sjöberg, Hässelby SS
- 2. 277 Vindöga II, Olle Eriksson, SS Gjörveln
- 3. 1704 Miss Summer, Tomas Eliasson, SSK

*E-jolle*

- 1. 1178 Mikael Roos
- 2. 1602 Karina Björklund

*Flipper*

- 1. 3351 Lena Eklund, Peter Andersson

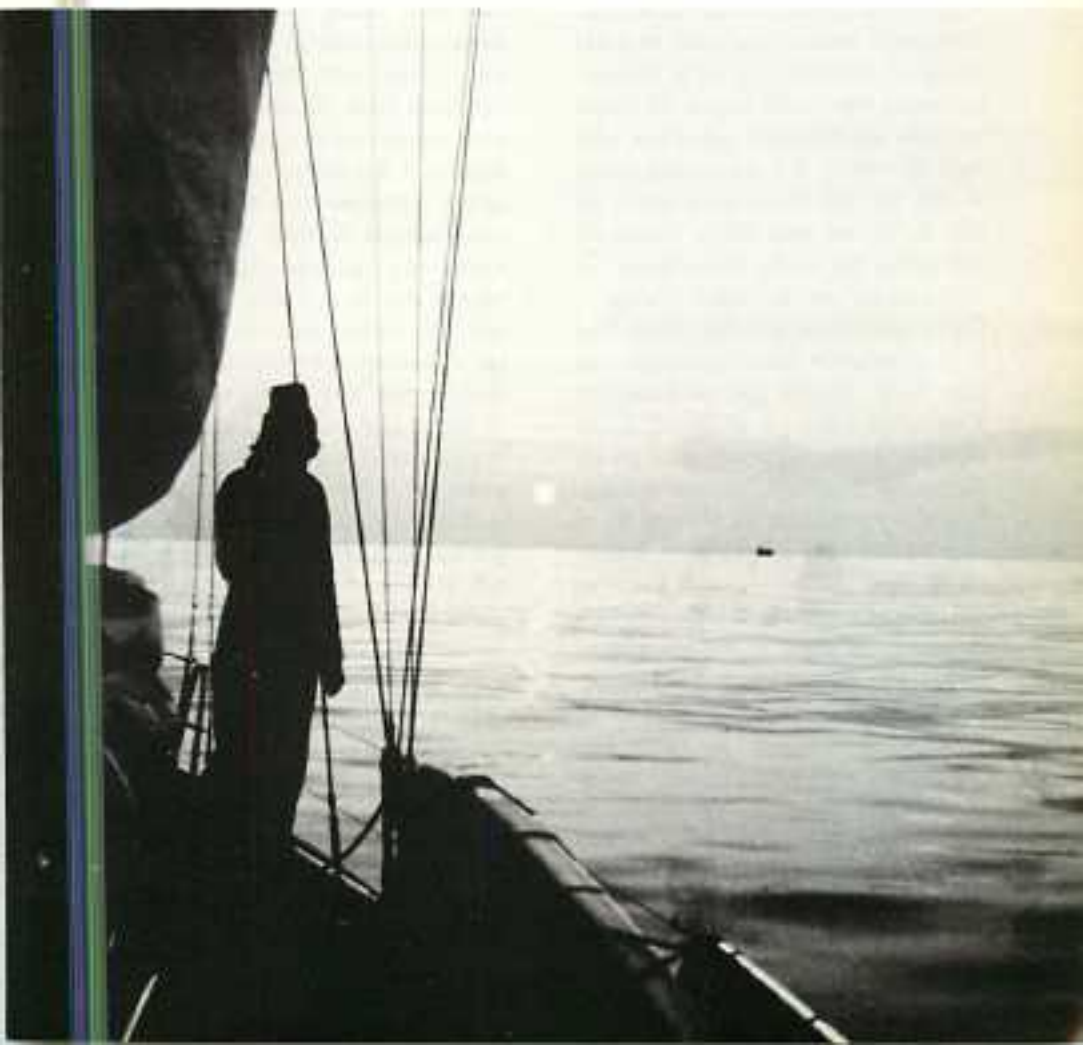
- 2. 3355 Dick Bengtsson, Marit Björklund
- 3. 5579 Håkan och Björn Landsberg
- 4. 3357 Erik Westerberg, Karin Westerberg
- 5. 5501 Bengt Ryrberg, Bettan Roos
- 6. 3356 Camilla Dahlkvist, Lotta Hedlund

*Lyr*

- 1. Rapid, Lill Anna, Gunnar Hagliden, GSS
- 2. Sea Cat, Polly Ester, Tommy Ederyd, EBS
- 3. Vindö 30, Iduna, Georg Möller, GSS
- 4. Express, Althea, Nisse Olsson, GSS



# DRÖMSEGLINGEN



# RESEBREV FRÅN LENA OCH BOSSE SVANTESSON OMBORD PÅ QUEENIE I FT. LAUDERDALE, FLORIDA 3 DECEMBER 1981

Varvet som gjorde skrovet till vår båt, Helmsman Queen, levererade en halvfärdig båt 11/7-80, över ett år försenade. Detta blev anledningen till några hektiska och intensiva månaders jobb med inredning och utrustning innan vi den 20/9-80 kunde säga farväl till alla de vänner som hjälpt oss dagar och nätter för att bli klara innan det skulle bli för sent att lämna Sverige.

Greta och Gösta vinkade farväl från sin jolle utanför Mälarhöjdsbadet och Ove m. fl. tutade när vi passerade Jungfruholmarna på vår första etapp till Kiel. I Södertälje höll man på att lägga upp båtar inför vintern och detta gav sköna känslor då vi visste att vi snart skulle möta sol, värme och sommarsegling.

Båten var helt ny och vi hade inte haft möjlighet till några av de testseglingar som ursprungligen planerats. 150 sjömil stod loggen på när vi gled ut ur Södertäljeslussarna för att tanka dieselloja skattefritt på utförsel (80 öre/l). Det tog oss nästan 3 dygn med fina men kalla vindar och intensiv dimma från Danmark in till Kielkanalen. Vi tyckte båten uppförde sig fint även när sjön tidvis blev ganska grov, då det

som mest blåste närmare 20 m/sek. Kielkanalen, som är 10 landmil lång tog 2 dagar inkl. lång väntan innan det fanns plats för oss mellan alla de stora fartyg som så intensivt trafikerar kanalen. I Rehnsburg stannade vi över natten samt bunkrade billig sprit och mat i nämnd ordning. Vi hade stora förråd med mat som vi fått från Tempo och Pek för att testa under resan. Samtliga burkar hade vi vacuumpackat i lämpliga kombinationer för att skydda dem mot rost. (Ännu har vi en del av dem kvar helt oskadda.) Vid Brunnsbrüttel kom vår vän »mästerlotsen på Elbe» ombord och följde med oss ut genom Elbe där tidvattnet gav oss en god extra fart. Av honom fick vi låna en signalpistol och skott under vår resa.

## **Motorkrångel**

Seglingen fortsatte utefter Tyska och Holländska kusten. Vid utfarten från Amsterdam fick vi motorkrångel. Lotsbåten sände över sin maskinman som trots flera timmars arbete inte kunde få den att fungera igen. Då vinden var obefintlig och tidvattenström-



men stark fick vi bogsering in i hamn och sen hade vi några dagars motorbekymmer innan vi fick bränslepumpen renoverad. Felet var att vi i brådskan använt samma urluftning för både septitank och en dieseltank och då septin blev överfylld vid ett tillfälle så fick vi så att säga »skit i soppan». Det blev ganska jobbigt att göra tankarna rena och dumpa all diesel samt få alla igensatta filter att fungera igen.

## Storm

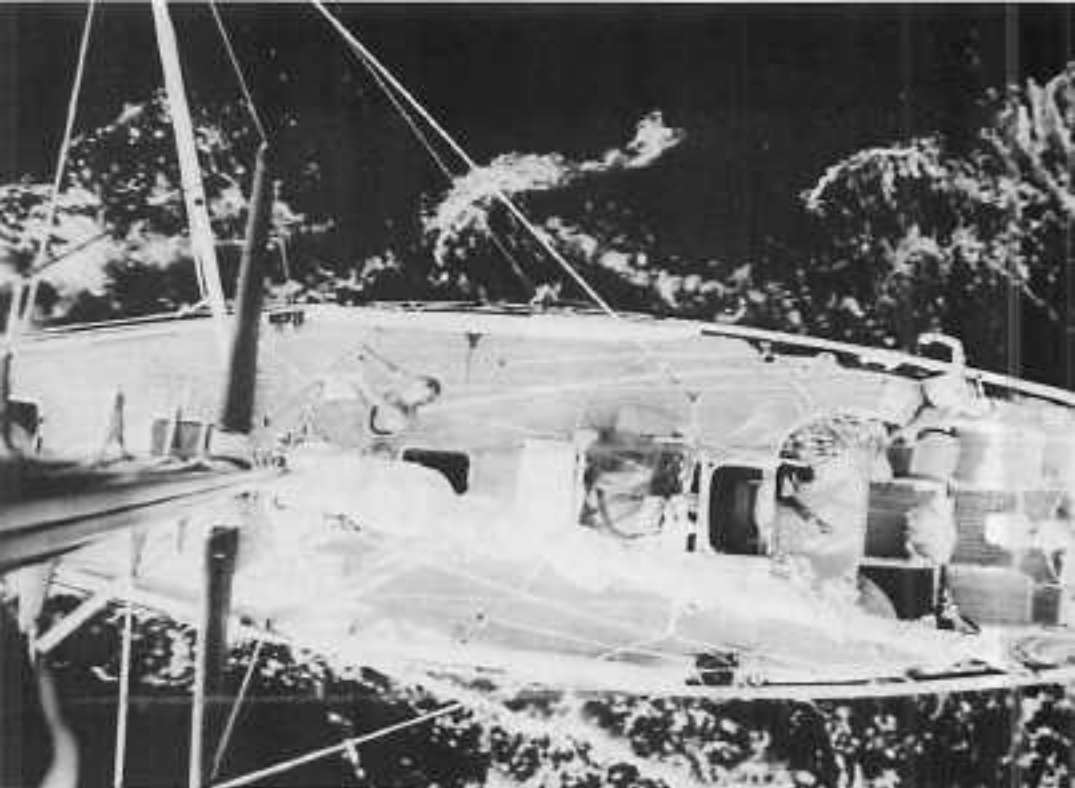
Nåväl, vi seglade vidare till Oostende, Dover, Brighton, Lymington och Plymouth där vi låg och väntade på rätta vindarna för att nå Madeira efter 1350 sjömil. Vi hade haft starka vindar mot oss hela tiden och vi längtade verkligen efter värmen nu. Hamnavgifterna var dessutom mycket höga (ca 110 kr/dygn) och i England är det så gott som omöjligt att undvika dem. När vi äntligen fick en gynnsam väderprognos seglade vi iväg trots att det blåste 8 Beaufort (17—20 m/sek.) men vi hade vinden med oss och det avgjorde. Queenie gick fint och vi hade 11 knop i snitt över flera timmar. Då vi läst att det är klokt att ta god höjd och segla långt västerut för att undvika senare problem på Biscaya fick vi plattläns där vi seglade nära utefter Englands kust väl utanför den starkt trafikerade kanalen. På natten fick vi ett par gippar i den grova sjön så vi beslöt att ta ner alla segel då vi ändå gjorde 5 knop för bara riggen i den nu alltmer ökande vinden. Dagen efter hade vi 11 Beaufort, över 30 m/sek. och den vinden stod sig 2 dygn. De segel vi förde var trysail och storm-

fock och då vindriktningen ändrats gick vi ca 60° från vinden för vindroder i 5—6 knop medan vi, rädda inför den grova sjön och alla hemska ljud, höll vakt nerifrån båtens inre som sakta men säkert höll på att bli blött. Ingen av oss var sjösjuk men trots det blev det dåligt med mat dessa dygn. Varje natt hade vi haft VHF-radio-kontakt med förbipasserande fartyg som hörde sig för om vi hade några problem i det hårda vädret där flera båtar fått söka nödhamn. Det känns tryggt med dessa kontakter som också gav oss möjlighet att kontrollera vår position.

Det skulle senare visa sig att vi förlorat 3/4 av vårt roder i det hårda vädret. Vårt vindroder av typ Sailomat som har ett eget roder klarade dock av att styra Queenie 1000 sjömil tills vi kom till Kanarieöarna och kunde reparera. Under dessa dagar inträffade vintern enligt almanackan och det kändes verkligen kallt och blåsig.

## Madeira

Det tog oss 13 dygn att komma till Madeira då vi de sista dagarna knappt haft någon vind alls. Att ankra upp och få lämna båten under några svenska vänners tillsyn och få ta in på ett fint hotell med bad, riktig säng och god mat var vad vi lovat varandra när det var som besvärligast. Detta dygn i lyx motsvarade verkligen alla förväntningar innan vi fick ta itu med att städa upp båten inför de 300 sjömil till Puerto Rico på Gran Canaria där vänner väntade på oss för att följa med över Atlanten. Den vecka vi stannade på Madeira blev intressant. Det mesta



är billigt och alla människor är vänliga. För första gången på vår resa träffade vi andra svenska segelbåtar (senare skulle det visa sig att den svenska armadan ofta är talrikast).

Vi reste runt vulkanön som är hög, backig och mycket vacker. Nu blev det soligt och varmt och detta fina väder har nu hållit i sig ett helt år!

### **Gran Canaria**

När vi efter 2 dygns segling kom till Puerto Rico mötte våra vänner genom att simma ut till båten och sen blev det omfamningar och fest resten av dagen. Reparationen av rodet gjorde att vi blev liggande i tre veckor. Det tar tid

att köpa plast, rostfria rör, färger och få flitt i våra svenska vänner från Madeira som hade svets samt hydraulutrustning som kan manövreras under vatten vilket gjorde att vi kunde ta bort rodet utan att behöva slipta båten. Vårt nya roder är mycket starkt och det är beklagligt att varvet inte tog på sig skulden för roderhaveriet som berodde på slarv och inkompetens vid tillverkningen.

### **Atlanten**

Vi provianterade nu för översoglingen till Barbados. Färska frukter, konserver, 500 l vatten i tankarna samt Firgas på flaska. Tankarna hade vi fyllt

med 700 l diesel på Madeira och då vi hade dåliga vindar första veckan fick vi användning för nära hälften på överresan. En dag då vi låg och drev utan vind kom en tankar upp till oss och efter samtal över VHF simulerade Panamabåten med svensk besättning livbåtsövningar hela eftermiddagen medan vi låg förtöjda utefter sidan i det spegelblanka vattnet. Varm dusch i sötvatten, kaffe och cognac i trevligt sällskap blev en oväntad överraskning. Under den fortsatta resan hade vi vinden mellan 5 och 12 m/sek. någon enstaka gång upp till 20 m/sek. under korta perioder. Vi seglade med enbart dubbelfockar och styrdes av sailomaten, så vårt jobb blev mest att läsa, spela Bachgammon, äta och sova under stjärnklar himmel.

## Barbados

Det tog 20 dygn och 2 timmar innan vi låg ankrade i det turkosfärgade vattnet i Bridgetown medan Steelbandmusiken för första gången nådde våra öron. Här stannade vi en dryg vecka och hann med att fira jul på stranden tillsammans med den övriga svenskkolonien. Att resa runt den ö vi kom till skulle senare bli en vana. Barbados är den enda korallön i Västindien, platt, turristig och tråkig i jämförelse med de öar vi senare skulle se. Våra vänner lämnade oss för att solbrända åka hem till kalla Sverige medan vi fortsatte till Bequia i Grenadinerna för att fira nyår. Det tar en dryg natt att segla från Barbados till Bequia med ström och vind. Att försöka segla tillbaka är betydligt svårare. Bequia skulle komma att bli vår »hemmahamn» under våra

seglingar till de olika öarna i det underbara Grenadinerna. Vi har sett i stort sett hela Västindien och näst Bahamas är Grenadinerna bäst.

## Vinter i Västindien

Under nyårsfirandet på Franzipani, som är baren direkt vid strandkanten, beslöt vi oss under rompunschens inflytande att kappsegla runt ön dagen efter. Många svenskar samt en lokal navigatör mönstrade ombord på Queenie som på rekordtid kom först i mål. Under januari och februari seglade vi runt i detta paradiset av fina öar, vänliga människor samt sol och en stadig vind, där det är sällsynt att vi behövde kryssa. Vattnet är varmt och kristallklart och det är fascinerande att snorkla på reven och studera de färggranna fiskarna. Det är ganska billigt att leva här även om priserna gått upp kraftigt de senaste åren. Jämfört med USA, där vi levde det senaste halvåret är det mycket billigt, men det är ju också mycket av de varor vi här finner självklara som helt saknas. Det är bara på fransköna Martinique som man kommer åter till civilisationen en stund efter att ha seglat en natt från Bequia för att köpa vin och ost samt äta gott på någon av de små fina restaurangerna. I Grenadinerna får man ofta fisk när ett drag släpas efter båten mellan öarna. Barracuda, delfin och tunafisk hör till de vanligaste.

Öarna i Grenadinerna ligger tätt och kan nås med någon timmes segling mellan dem. Mellan de större öarna S:t Lucia, Martinique, Dominica osv. är avstånden större och attraktioner-

na för seglaren är vikar med byar och städer. De första dagarna i mars är det karneval i Trinidad och det brukar locka ca 150 båtar som ankrar på red- den inne i staden. Uppvärmningen på- går en vecka före de två karnevalsdag-arna som börjar med ett kanonskott kl. 4 på måndagsmorgonen. Alla del- tar i denna folkfest som är alltför otro- ligt fascinerande för att låta sig be- skrivas. Den måste ses och upplevas på plats. Själva hoppas vi kunna åter- komma även i år.

## Virgin Islands

Efter karnevalen seglade vi norrut mot Virgin Islands. De är fina och väl vär- da att spendera några veckor bland. Välsorterade supermarkets gör att man inte behöver sakna någonting. Huvudort är Charlotte Amalie på St. Thomas. Tyvärr är brottsligheten hög, vilket ger en osäkerhet då man går på stan samt en ovilja att lämna båten även om någon grannbåt lovat se efter den.



## St. Barth

St. Barth, den gamla svenskön, är mycket fin och väl värd ett par dagars besök. En av de bästa hamnarna samt goda bunkringsmöjligheter till bra priser gör att många båtar samlas här på väg från Västindien till Antigua inför Race week som avslutar säsongen i West Indies. En veckas seglingar med trevliga fester och lekar för de hitseglande båtarnas besättningar. Både racing och cruisingklasser samlar många intressanta båtar. Många planerar sin hemsegling från Antigua till Azorerna via Bermuda. Sen England och svenska skärgården till midsommar.

## Puerto Rico och Haiti

Själva fortsatte vi emellertid mot USA och stannade först på Puerto Rico och dess intressanta gamla stad San Juan och sen vidare till Dominikanska republiken, som delar ö med Haiti vars befolkning flyr landets fattighet och diktator »Baby Doc» för att istället bli en del av flyktingproblemet i Miami, Florida. Vi fick ligga gratis vid kaj, bevakade av militär från en patrullbåt som låg bredvid oss. Alla var mycket vänliga och vi fick röra oss fritt över ön som hade en nyanlagd 4-filig motorväg tvärs ön. Dock saknades bilar så vägen användes mest som underlag att torka tvätt, bränsle m. m. Fiskebyn vid hamnen jämnades för några år sedan till marken för att ge plats åt moderna betonghus, som nu stod mestadels tomma och gav platsen ett löjets skimmer.

## Bahamas

Den fortsatta resan gick till Bahamas där vi stannade 6 veckor och verkligen njöt av det underbara vattnet runt denna sällsynt fina övärld. Vi fångade fisk som dock är oätbar p. g. a. den korallförgiftning som råder i tunvattnen norr om Martinique. Lobstern är dock ätbar men ack så svårfångad och dessutom rådde fiskeförbud, som dock inte tycktes gälla fiske »för husbehov». Alla hade varnat oss för alla piratdåd som inträffat i Bahamas till följd av den omfattande drogsmuggling, som ofta har sina baser här innan de förser stora delar av USA med sina förödande droger. På den första ön vi kom till slog vi följe med den amerikanska 73 fots-ketchen »Windhaven» genom hela Bahamas till Fort Lauderdale i Florida. Det blev mycket tryggare att vara två båtar och inga intermezzon inträffade. Denna 22 meters jättebåt med flybridge hade all lyx man kan tänka sig med videoutrustning där vi ibland hade filmaftnar, vatten- och tvättmaskin, enormt »kök» och stora sällskapsutrymmen. Queenie seglade dock snabbast och dessutom vann vi fisketurneringen genom att fånga en ca 2 m lång och 775 kg tung tigerhaj. Det är den första haj vi sett under vår resa. Om Ni någon gång får tillfälle att segla några veckor i Västindien — ta Bahamas under övervägande. Trots en känsla av otrygghet är dessa öar ojämförligt finast.

## Florida

Så snart vi kom i hamn till Fort Lauderdale »USA:s Venedig» träffade vi

Per och Kersti. Svenskar som flyttat från Gävle till Vero Beach, Florida. De kom in med sin Choy Lee 41 och fick platsen bredvid oss på marinan. De ropade våra namn och det visade sig att vi hade gemensamma vänner som berättat om oss. Då de var på väg hem till Sverige över sommaren erbjöd de oss att bo i deras hus under tiden. För oss blev det svaret på våra önskingar om att bo bekvämt en tid samt att få på närmare håll möta en del av det amerikanska samhället. Vi hade några veckors arbete med underhåll av båten och resterande tid bara latade vi oss och åkte runt i Florida, som under denna sommar upplevde värmerekord. För oss var det nästan olidligt hett med ca 40° i skuggan och 33° i vattnet där båten låg och samlade snäckor då bottenfärgen började ta slut efter drygt ett år. Airconditioning är ett måste i hus, bil och båt. USA saknar på de flesta platser den kultur vi är vana vid. Ingenting i Florida tycks vara äldre än 20 år och allt är stereotyp. Amerikanen är mycket vänlig och tillmötesgående men ytlig och släpper ogärna någon så nära att hans riktiga jag visas. Det finns dock underbara undantag som grannarna till huset i Vero. Sally och Warren känns som vänner för livet.

## Hemlängtan

Då Kersti och Per kom hem igen hade vi drabbats av hemlängtan så vi tog »semester» och flög hem till Sverige en månad för att träffa våra vänner.

Det blev ett underbart intensivt festande. Sverige och alla gamla riktigt goda vänner kan vi inte vara förutan!

## Rundtur i USA

Åter till USA igen med »Visit USA»-biljetter som ger obegränsad flygning över hela kontinenten till mycket lågt pris. Vi tillbringade 6 veckor med att resa till New Orleans, St. Louis, Minneapolis och rundtur i svenskbygderna, New York, San Francisco och bilresa längs kusten till San Diego sen till Phoenix och bilresa till Gran Canyon och sen åter till New York via Philadelphia och sen åter till Vero Beach och båten i Fort Lauderdale.

Av de ställen vi sett skulle vi kunna bosätta oss endast i San Francisco även om New York är mest fascinerande men bör avnjutas i kortare perioder åt gången. Det är mycket kostsamt att resa runt i USA.

## Åter till Sverige

Queenie har nu legat i Fort Lauderdale sen mitten på juni och har varit till försäljning. De dåliga tiderna i USA och det höga ränteläget har dock bidragit till att vi inte funnit någon köpare. Vi arbetar nu med att få båten segelklar snarast då vi vill lämna USA för att fira jul i Bahamas och därefter åter uppleva West Indies och framförallt Grenadinerna och karnevalen i Trinidad. I mitten av april seglar vi mot Bermuda och sen till det lockande Azorerna där vi hoppas kunna seg-



la runt några veckor och ändå hinna hem till Sverige för att fira midsommar och segla i skärgården hela sommaren.

Vår lägenhet, den fasta punkt i tillvaron som är så viktig, hoppas vi få flytta in i till bösten. Resan har då varat ca 2 år mot planerade 4 om vi seglat jorden runt. För oss passar det dock bäst

med kortare resor på några månader upp till kanske ett halvår och det finns så mycket att uppleva ännu. Orienten och Kina t. ex. Eller skidsemester i de svenska fjällen.

»Borta bra men hemma bäst.»

Soliga, varma seglarhälsningar från Queenie — en Göta-båt.

*Lena och Basse*

# H-BÅTEN



Foto: Klas Jonsäter

När jag 1974 bestämde mig för att köpa en H-båt var trenden bland segelbåtar i plast något annorlunda jämfört med i dag. Man var mycket intresserad av rymlighet men hade inte lyckats förena detta med snabbhet. De flesta båtar var bulliga, höga och hade mastheadrigg som fordrade en massa segel för att få fart på båten.

H-båten var en av de få som hade 7/8-delsrigg, var relativt smal och hade en harmonisk höjd på överbyggnaden. Fortfarande är den en av de snyggaste plastbåtarna enligt min smak. Jag hade tidigare seglat katamaran och var naturligtvis en aning bortskämd med

höga farter. Med H-båten fick jag en båt som verkligen kunde ge en god fartkänsla och som dessutom kryssade bra, något som jag däremot inte var bortskämd med från katamaranen. Det huvudsakliga skälet till båtbytet var dock att jag måste ha någonstans att härburdera en växande familj och att vi tillsammans skulle kunna göra lite längre turer än vad som hade varit möjligt med Distans 52:an.

Under den första tiden var jag nog mest imponerad av båtens förmåga att göra fart i vindar som var knappt märkbara. Jag frapperades också över hur komfortabel hon var i krabb mot-



sjö och hur förvånansvärt stadigt hon betedde sig på slörbogarna, trots sitt delade lateralplan. De första seglingarna i hårt väder tyckte jag dock var en aning halsbrytande. Jag hade tidigare seglat ganska mycket Folkbåt och var van att när båten krängt ned till vantskruvarna så skulle hon stanna där. H-båten är betydligt vekare och aktar inte för rovt att skära ned så vattnet sprutar kring skotkvarnarna och höjer vattenståndet i sittbrunnen för ett tag. Samtidigt lovar hon obönhörligt upp, så det är ingen risk att hon hinner ta in några större mängder vatten. Den enda risken är att någon ramlar av (se årsboken 1975 s. 47). Det har emellertid visat sig att H-båten förvisso kan seglas i mycket hårt vä-

der utan att man blir nämnvärt blöt om fötterna. För det första måste roddret passas med 100 % koncentration och för det andra kan seglet trimmas plant och twistas och har man sedan några fullvuxna på lovarts skarndäck så klarar man mer än 10 m/sek utan att reva.

H-båten är oerhört känslig för rätt trimning av segel och rigg så besättningen brukar inte ha några sysselsättningsproblem om man måste segla om någon — och det måste man ju. Är storseglet för bukigt blir hon en aning tung på roddret, men reagerar blixtsnabbt under alla förhållanden. I hamnar är hon mycket lättmanövrerad med sin ringa vikt och obenägenhet att driva sidledes.

*Foto: Klas Jonsäter*



Inredningen är konventionell, fast med köket midskepps, vilket inte har visat sig vara till nackdel. Diskho med avlopp och toalett saknas. Däremot finns det bra med stuvningsutrymmen. Teakdetaljerna i min Artecno-båt är välgjorda och ger ett ombonat intryck. Över huvud är det god kvalitet på hela båten och min tämligen tidiga modell verkar i många fall vara något överdimensionerad i fråga om rigg och laminattjocklek. Detta medför dock att hon väger 1600 kg mot de nyare båtarna som är nere i minimivikten 1475 kg.

H-båten tillverkas ju av flera företag och konkurrensen dem emellan har

drivit fram allt lättare och racigare versioner. Resultatlistorna från de större tävlingarna visar tyvärr att det är få äldre båtar som ligger i täten, delvis beroende på denna utveckling. Förmodligen är det också andra faktorer som spelar in, men konkurrensen i H-båtsklassen är mördande hård. Oavsett var man hamnar på prislistan är hon i alla fall rolig att kappsegla med sin inte alltför stora spinnaker och livlighet. Någon har sagt att segla H-båt är som att segla Soling med en hink efter aktern, men den där hinken störs man inte nämnvärt av. Det kan jag försäkra.

*Klas Jonsäter*

## RESULTAT AV PAKETKÖRET 1981

1. IF nr 2961
2. Linjett 6417 Kenta Frimodig
3. E-jolle 1178 Mikke Roos
4. Flipper nr 3351 Björn Landsberg och Erik Westerberg
5. H 7 S88 Robert Levin
6. Göta 30 S116 Nils Westerberg
7. Topaz S45 Roffe Roos
8. Linjett 8627 Ove Floding
9. Cumulus Björn Angsell
10. M30 S106 Classe Gustavsson
11. Kanotkryssaren »Storlabben» Claes Hedberg
12. Flipper nr 3356 Marit Björklund och Ingrid Otterbom
13. M 35 S8232 Åke Nyström
14. Linjett S2878 Marianne Kling
15. Flipper nr 5579 Lena Eklund och Peter Andersson
16. E-jolle S1602 Karina Björklund
17. Flipper nr 3355 Ylva Roos och Anna Grusell
18. Rival S9 Mikael Nordström
19. Stjärnbåt S383 Peter Eriksson och Dick Bengtsson



Foto: Klas Jonslitter

## IF-BÅTEN

Dom nuvarande segelbåtsägarna kan delas upp i två generationer, dom som är uppväxta med den äldre typen av segelbåt, segelkanot, skärgårdskryssare, SL-kryssare, plymsnäckor, och dom som kommit in i sporten under de senaste 10 åren. Medan den senare generationen av naturliga skäl ser Vega och Maxi 77 som Minsta Tänkbara Flytetyg så är en båt med sitthöjd i ruffen en stor båt för den förra generationen vilken innerst inne hyser en stor motvilja mot att skaffa sig en plastbåt med samma individuella särdrag som WC-stolen hemma. Atmin-

stone finns dom här attiderna kvar långt in på 70-talet.

Självt har jag vuxit upp med allehanda äldre segelbåtstyper. Under de år då jag och mina bekanta tillhörde »segelsportens svans» (vad detta innebar skulle kunna vara värt ett eget kapitel i årsboken) framstod den klassiska folkbåten, träfolkan, som den stora båt man i framtiden möjligen skulle få råd med. När så plastversionen av folkan, IF-båten, kom i slutet av 60-talet var det den båt som många »äldre» båtägare vände sina ögon emot. Konstruktören, Tord Sundén, hade

med några måttjusteringar lyckats få fram en ny båttyp med träfolkans seglingsegenskaper men med avsevärt större utrymmen inombords.

Mina första erfarenheter av IF:en fick jag 1972 då jag för första gången var ombord på en sådan. I jämförelse med den Tumlare som vi då ägde framstod IF:ens utrymmen som ett under av bokomfort. I augusti 1972 låg vi intill en IF i Furusund. Både min fru och jag blev stormförtjusta och bestämde att detta skulle bli nästa båttyp, när vi väl fick råd.

Under 70-talets förra hälft växte IF-klassen lavinartat. Men trots att fabriken i Marieholm spottade fram båtar var efterfrågan konstant större än tillgången. Fortfarande i mitten av 70-talet kunde en begagnad båt säljas obesedd några timmar efter det att annonsen varit införd i morgontidningen. När vi köpte vår IF nr 2130 i Härnösand år 1977 höll omsvängningen på att ske och man kunde för första gången välja och vraka. Något år senare hände det som förmodligen kan bli eller blev dödsstöten mot klassen. Albin Marin köpte upp Marieholms bruk, förmodligen med avsikt att lägga ner tillverkningen. Efter många turer ser det emellertid just nu ut som om IF-båten som typ är livskraftigare än Albin Marin och dom båttyper denna firma gjorde vid tiden för övertagandet. IF:en tillverkas fortfarande i Marieholm. Frågan är dock hur den person ser ut som i dag köper en ny. Katalogpriset för en outrustad IF med krysställ är ca 98.000 kr medan en begagnad i mycket gott skick och med all tänkbar utrustning kan inhandlas för mindre än 60.000 kr. Prisnivån på

marknaden för begagnat gör således båten mycket prisvärd. Till det låga priset bidrar också det faktum att luften tycks ha gått ur typen som kappseglingsklass.

Men för dem som, i likhet med vår familj, inte har något kappseglingsintresse är båten fortfarande ganska idealisk om man nu skall ha en plastbåt. Min fru gillar den för att den är så lättglad och kursstabil. Dessutom är båten ganska lätttrimmad. Allt detta gör båten till en ganska idealisk typ för den lilla familj som inte är beredd att ge ut en kvarts miljon kronor på sitt flytetyg. Båtens egenskaper i sjön gör att man utan vidare vågar göra utomskårsseglingar, åtminstone i Östersjön. I standardversion klarar dock IF:ens något »smäckiga» inredning inte hårdare strapatser till havs. En annan svag punkt är rodret som kan brytas av om det utsätts för mycket stora påfrestningar. Dessa negativa faktorer är ingenting som behöver störa vardagsbrukaren. Båten känns mycket säker att segla även i hård blåst utomskårs.

IF:en är ingen liten klass. F. n. flyter mer än 3.000 båtar. Typen finns i alla världsdelar, jag har själv sett stora flottiljer både i USA och i Australien där båten också tillverkas på licens. Mina egna erfarenheter av båten hänför sig främst till några somrars semestersegling på Ostkusten, några 24-timmarsseglingar samt Baltic Race 1978 med GSS-If:en 1210, Argo. Trots att IF:en är en äldre långkölad skrovtyp kan båten fartmässigt hänga med förvånansvärt väl om det inte blåser alltför lite.

IF:ens stora fördel vid familjesegling

är som sagt seglingsegenskaperna. Nackdelen ligger framför allt dels i pentrykonstruktionen dels den trånga sittbrunnen. Båten sätter sig gärna alltför mycket på häcken om fler än två personer är i brunnen under segling. Även stuvutrymmena i »bakluckan» lockar till att lasta ner aktern alltför mycket. Vid ett tillfälle var vår egen båt så nedlastad att vattnet kom in genom självlänsarna men då var vi 13 personer ombord. Nu gick situationen ändå att klara ut eftersom detta inträffade på natten efter ett kräftkör utanför GSS klubbhus.

Själva seglingen är ganska enkel i

IF:en. Båten låter sig manövreras för enbart storsgel och är lätt att trimma intill självstyrning. Partialriggen är familjevänlig och båten går nästan lika bra för kryssflock som för genua. Spinnakern är inte större än 40 m<sup>2</sup>.

Visst är båten trång och lite »gammalmodig» men om jag i dag var i 20-årsåldern och stod i begrepp att köpa familjens första båt skulle jag inte tveka att välja IF:en. Prisoivån jämfört med vad man får för pengarna gör båten mycket prisvärd för dem som under några veckor sätter segling före husvagnskomfort. Tyvärr tycks dessa bli färre och färre.

*Svante Sjöberg*

## SEGLARLÄGER 1982

### *Läger 1*

Kappseglingsläger den 28—31/5

Öppet för ungdomar 14—17 år

Max. antal 12 st.

### *Läger 2*

Fortsättningsläger den 14—20/6

Ålder 10—14 år

Avsett för de ungdomar som kan segla och vill lära sig lite mera och bättre.

### *Läger 3*

Nybörjarläger den 28/6—4/7

Ålder 10—14 år

Avsett för nybörjare som tycker det där med segling ser kul ut och vill prova på.

OBS! För samtliga gäller att kunna simma. *Minst 200 m.* OBS!

Seglarhillsningar från  
Ungdomskommittén

*Irene, Marianne, Per Ninni,  
Hasse, Claes, Lena*

# folk och fä



*En ljum vårväll samlades man för att dryfta planerna på en marina vid Jungfrustund  
(Foto: Arne Barthelsson)*

*Här ses J. redaktören Barthelsson i trevligt sällskap under festen i Reymershuset  
(Foto: Arne Barthelsson)*







*Sekretären idkar propellervård*

*(Foto: Per Lindman)*



*icke betalande gäster på Jungfruholmen*

*(Foto: Bo Malinsson)*

# Bidraget till NEPTUN



## NEPTUN

gav i år 279: 30 fördelade på:

Tior, 6 st .....	60: —
Femmor, 6 st .....	30: —
Enkronor, 142 st .....	142: —
Femtioöringar, 53 st .....	26: 50
Tjugofemöringar, 47 st .....	11: 75
Tioöringar, 75 st .....	7: 50
Femöringar, 31 st .....	1: 55

---

Summa kronor 279: 30





**TACK SVERKER!**  
**mycket har hänt**



Karl Berglund  
Karl Eriksson  
Axel Heed  
S. Lindberg  
Valle Westman  
Nils Vidman  
Stig Österberg



# MEDLEMSREGISTER





**SÄLLSKAPET**



**FRAMTIDEN**

**BÅTEN**