

GÖTA SEGELSÄLLSKAP ÅR 1983



ORGAN FÖR DET AKTIVA SÄLLSKAPET



GSS stiftades
10.8.1895

Kappsegling
Seglarläger
Ungdomsarbete
Utfärdssegling
Sammankomster

Box 9022
102 71 Sthlm 9



GÖTA  SEGEL SÄLLSKAP

Årsbok 1983

Göta Segel Sällskap

Stiftades den 10 aug. 1895

Sid.

- 3 Göta SS inför 1983
- 4 Verksamhetsberättelse
- 5 Påminnelse från Göta-
veteranerna
- 6 Styrelse
- 8 Kostnader
- 10 Avgiftsbestämmelser
- 12 Verksamhetsberättelse från
GSS ungdomssektion
- 13 Sommarbrev
- 14 Miniorer
- 16 Seglarläger 1983
- 17 Kappsegla — är det nödvändigt?
- 20 Den sedelärande historien . . .
- 22 Kräftköret
- 24 En ruffhäxas bekännelser
- 27 Redaktören har ordet
- 28 Hur vådret var förr
- 32 Hårda bud under havskapp-
segling
- 36 Korvköret
- 37 Sagt och hänt på årsmötet
- 38 Kanotåldern
- 50 Hedersveteraner
- 51 Neptun
- 52 Båtregister
- 56 Avlidna
- 57 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 Mikael Söderman.

Redaktionen
Klas Jonsäter

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



Göta S.S. inför 1983

En gammal dröm, åtminstone för de flesta av oss, ser ut att gå i uppfyllelse under året, nämligen den att förena sällskapet till en enda enhet. Den nuvarande uppdelningen med varv och hamnar på olika platser har sällan inneburit några fördelar.

Nuvarande problematik med ettårskontrakt på våra anläggningar känns inte heller riktigt bra. Därför är min förhoppning att vi skall kunna förhandla oss till ett för alla parter positivt resultat även om kanske allas önskemål inte kan uppfyllas. Det kom-

mer dock att krävas stora arbetsinsatser, inte bara av styrelsen utan vi räknar också med Er medverkan.

När det gäller avsnittet segling är det premiär för en ny tävling, nämligen JUNGFRUVALSEN den 28 maj. Distansklasssegling ca 50 nm i LYS-klasser med start och mål vid Jungfruholmarna. Vår ambitionsnivå är minst 20 båtar vid premiären.

I övrigt kommer vi att arbeta som tidigare styrelser, men kommer naturligtvis inte underlåta att GSS utvecklas i positiv bemärkelse.

Rune Kristofferson

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR 1982

Göta Segel Sällskap får härmed avlämna följande verksamhetsberättelse för 1982. Styrelsen har bestått av följande personer: Ordförande Rune Kristoffersson, vice ordförande Svante Sjöberg, sekreterare Britt-Marie Lundin, kassör Stefan Lundgren med assistent Ove Floding, ungdomsledare Irene Eriksson och suppleant Per Johan Ytterman.

Sällskapet hade vid årets utgång 522 medlemmar, varav 383 över 25 år, (316 män och 67 kvinnor) samt 66 juniorer (55 pojkar och 11 flickor) samt 74 miniorer fördelade på 31 flickor och 43 pojkar.

Antalet båtar registrerade i sällskapet var vid samma tidpunkt 249 fördelade på 217 segelbåtar, 3 segelkanoter och 9 övriga centerbordsbåtar samt 20 motorbåtar.

Vi har under året haft 10 protokollförlagda styrelsemöten och två allmänna möten. Årsmöte avhölls torsdagen den 18 februari 1982 i Hägerstens Medborgarhus och höstmöte hade vi för första gången i egna lokaler i Reimershuset.

Men innan vi kommer så långt som till höstmötet har festkommittén arrangerat en mycket trevlig och väl besökt årsfest ute på Rastaborg. Under sommaren har Tord Kardell försett oss med vatten på Långholmen. Kappseglingskommittén började tidigt med kvällsseglingar i maj. Årets höstidssegling samlade betydligt färre deltagare än tidigare år, kanske beroende på vår varma och soliga sommar. De 75-talet anmälda båtarna genomförde de båda seglingarna utan några miss-

öden att tala om. Korv- och Paketkörtret den 25 september seglades som vanligt i LYS och blev en ganska långdragen historia i lätta vindar, men så hade man så mycket trevligare när man väl kom i mål och fick ägna sig åt festligheterna.

Ungdomssektionen har även i år varit mycket aktiv. Man har förutom de båda seglarlägren på försommaren börjat säsongen tidigare med båtvård och kappseglingsläger. Man har sålt 3 gamla flippor och köpt 2 nya.

Vi har under sommaren haft en del kontroverser med allmänheten, som inte respekterar våra låsta grindar, utan använder våra båtar och pontoner att dyka från och sola på. Vårt klubbhus på Reimers har fått isolering på taket och ytterligare en toa i verkstaden.

På Jungfruholmarna har vi fått en ny 1-kronas automat så att man kan ringa rikssamtal därifrån.

Styrelsen tackar alla som genom mer eller mindre frivilligt arbete hjälpt oss att genomföra våra aktiviteter, samt alla som på annat sätt varit sällskapet till nytta.

Göta Segel Sällskap 830131.

Rune Kristoffersson

Svante Sjöberg

Britt-Marie Lundin

Stefan Lundgren

Irene Eriksson

Per Johan Ytterman

PÅMINNELSE 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

Styrelse 1983

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

AKTIVITETER 1983

Maj	Vårstädning på Jungfruholmarna (se anslag på varven)
Maj 28—29	Jungfruvälsan vår nya distanskappssegling
Aug 20—21	Kräftköret
Sep 24—25	Paketköret
Okt 20	Höstmöte
Nov 5—6	Höstsstädning på Jungfruholmarna

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: Erik Thor, Malmvägen 63, 141 71 Huddinge.
Tel. 88 1 66.

Sekreterare: Michael Söderman, Markvardsgatan 6, 113 53 Stockholm.
Tel. 34 22 20.

Kassör: Peter Fäldt, Karstensvägen 22, 126 54 Hägersten.
Tel. 97 55 32.

Assistent: Bo Eriksson, Örsätrabacken 73, 127 36 Skärholmen.
Tel. 97 62 11.

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.

Kappseglingskommitté:

Rune Kristofferson, 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, Soemmarstigen 9, 150 24 Rönninge. Tel. 0753/534 95.

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

Uppväktningsgrupp:

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

Erik Jansson, Hilding Blom, Ville Sandberg.

Årsboksredaktion:

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

Ove Nilsson.

Lokaliseringskommitté:

Svante Sjöberg, Lena Falkman, Jerry Ramnitz.

Revisorer:

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

Stefan Lundgren, Anders Reimers Väg 9, 117 40 Stockholm. Tel. 84 98 28.

Revisorssuppleant:

Per Lantz, Storskiftesvägen 68, 145 60 Norsborg. Tel. 0753/763 68.

Radioombud:

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

Tillsyningsman Reymershuset:

Lars Edman.

Kostnader

INGÅENDE BALANSKONTO 1982.01.01

Tillgångar

Kassa	688: 60
Postgiro	8.608: 96
Kapitalräkning	8.175: 65
Allkonto	35.056: 80
Inv. L-holmen, G-dal, J-holm	4: —
Å conto fordringar	3.696: 25
<u>Kronor</u>	<u>56.230: 26</u>

Skulder

Kapital	26.230: 26
Investeringsfond	30.000: —
<u>Kronor</u>	<u>56.230: 26</u>

VINST- OCH FÖRLUSTRÄKNING 1982.12.31

Utgifter

Omkostnader:

Jungfruholmarna	6.779: 32
Hamn, Långholmen	41.356: 60
Hamn, Gröndal	10.213: 65
Varv, Långholmen	13.407: 15
Varv, Gröndal	9.273: 50
Arkiv	5.253: —
Klubbhuset	18.500: 80
Porto	4.061: 55

Elavgifter:

Långholmen	1.561: 90
Gröndal	661: 45
Jungfruholmarna	2.700: 35
Klubbhuset	3.311: 10
Försäkringar	7.557: —
Uppvaktningar	2.870: 75
Standertar, tröjor m. m.	5.975: 40
GSS-Nytt	989: 70
Årsboken	21.826: —
Skatt	7.931: —
Sammanträden	1.381: 50
Fester	8.160: 40

Teleavgifter:

Långholmen	821: —
Gröndal	593: —
Jungfruholmarna	1.579: —
Klubbhuset	462: —
Förbundsavgifter	7.844: 25
Ungdomssektionen	1.499: 10
Jollarna	8.250: 05

Kronor 194.820: 52

Avsätts till invest.fond

Kronor 217.858: 20

Inkomster

Årsavgifter	29.200: —
Båtavgifter	136.857: —
Skåp och bodar	3.255: —
Inregistreringsavgifter	4.450: —
Straffavgifter	280: —
Arbetsplikt	250: —
Gåvor och anslag	12.980: —
Intäktsräntor	11.596: 55
Kappseglingar	649: 35
Telefonautomat Jungfruh. ..	241: —
Hamnint. Jungfruholmarna .	5.210: —
Jollelägret	12.889: 30

Kronor 217.858: 20

UTGÅENDE BALANSKONTO 1982.12.31

Tillgångar

Kassa	2.097: 70
Postgiro	24.025: 44
Allkonto	43.568: 35
Kapitalräkning	9.026: 20
A. conto	546: 25
Inv. L-holmen, G-dal, J-holm	4: —
	<hr/>
Kronor	79.267: 94

Skulder

Kapital	26.230: 26
Investeringsfond	53.037: 68
	<hr/>
Kronor	79.267: 94

KANSLIET I REYMERSHUSET

har öppet måndagar 19.00—21.00
tel. 68 14 13

Där finns ofta någon ur styrelsen, som
kan hjälpa till med medlemsärenden,
försäljning av vimplar, standertar,
märken, nycklar m. m.

AVGIFTSBESTÄMMELSER 1983

Inträdesavgifter:

Senior	300: —
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*	500: —

* 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 taks-kottning 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 anmälan 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:—
Boordsstandert 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

Vi har under 1982 haft tre läger i GSS regi, ett för kappsegling, ett fortsättnings- och ett nybörjarläger.

Alla lägren var fullbelagda (65 ungdomar) och mycket trevliga. Inga allvarliga intermezzon förekom!!!!

Under året har vi kunnat byta ut en del av våra jollar, således är de tre röda f. d. orange sålda och vi har köpt två begagnade men dock fräscha jollar i stället.

En köptes redan i våras och har varit med i sommar, den andra var kappseglingsutrustad och köptes på hösten, den är klar för trapetz, något som stått på vår önskelista länge.

Vi har alltså fem jollar men hoppas få en till, till lägren i sommar.

Vad beträffar kappsegling så har GSS varit representerat på JSM, SM, Segelbåtens dag samt en del i Stockholmscupen ingående tävlingar. Vi förlorar tyvärr våra duktiga seglare till storklubbar (läs KSSS) som har större resurser i form av tränare och större möjligheter till tävling och träning.

Våra större juniorer har börjat arbeta som ledare på våra läger så på den sidan är återväxten väl tillgodosedd.

En önskan från oss att sända våra ledare på seglarförbundets kurser gick i stöpet p. g. a. för höga kursavgifter.

Inför säsongen -83 hoppas jag på ett livligt intresse för våra läger och att många vill segla JSM och andra tävlingar under GSS-flagg.

Irene Eriksson

Ledarna på fortsättningslägret

Foto: Sara Stark



SOMMARBREV

HEJ!

Här kommer nu en hälsning från oss på JSM.

Första dan var det inte så mycket vind men däremot vågor så Marit och Johan bröt p. g. a. vattenfylld båt. Dom hade vatten upp till relingen. Men det var flera båtar som bröt.

Här nere är det flera Göta-folk. Dick är här och seglar med Per Strid. Dick är rorsman för han kan inte sköta spinnackern eller stå i trapets. Därför går det inte så bra för dom heller. Men dom var ute i alla fall.

Sen har vi Plutten (Peter Brun) här. Han gastar Tomas Björkman och dom låg etta efter första dagen.

Vi bor allihopa i en skola och det är ganska stökigt. Maten äter vi allihopa i en liten stuga i en stugby där Mamma Janne och Birgitta bor. Folk som bor runtomkring undrar var vi gör av all maten. Men det är inga problem. Jag står på land och sparkar alla i baken innan dom går ut, och önskar dom lycka till. Sen gör vi ingenting, nästan, tills dom kommer in. Det är molnigt, men det regnar inte som tur är. Men jag vill ha sol.

Dag två var inte så lyckad. Då blåste det rakt från väst och vågorna var

omöjliga. Man kom inte ut ur hamnen utan att riskera att bli krossad mot pirarna. Då blev seglingen inställd. Hela den dan badade vi och spelade fotboll. Det är varmt i vattnet och vågorna var helt enorma. Man la sej och surfade säkert 10 m ibland. Helmysigt! På kvällen var det Grisfest. Man fick helstekt gris och potatissallad. Sen var det uppträdanden. Men det var bara för dom vuxna.

Det skulle bli disko efteråt och dom undrade om det var någon som ville. Och det var det. Då fick vi vara i deras klubbhus. Där dansade vi i ca 1 timme, sen fick vi inte vara där längre. Det var sängdax. Då gick vi och strulade ett tag. Vid sängdax låg sen Dick och asgarvade så ingen kunde sova. Jätteroligt!

Dag tre: Upp kl. 6 och ner till hamnen. Det är inte klokt, upp kl. 6 på sommarlov! En timme tidigare än en vanlig skoldag. I alla fall. I dag blåser det nästan inget och inga vågor.

Dom sitter där ute och vinden vrider och det är strul. Dom ska försöka köra 3 kör i dag men jag tror inte det blir det.

Hej då! Alla hälsar.

Karina

Götas Miniorer

Alderbäck Markus
Axelsson Lena
Berg Henrik
Bergström Åsa
Björklund Marit
Björkman Carl Johan
Dahlström Mats
Dahlström Mikael
Ejderhamn Pontus
Elvhage Ted
Eriksson Peter
Eriksson Pernilla
Fundin Karin
Fäldt Jonas
Gustavsson Anneli
Hansson Kerstin
Hammarström Martin
Hauber Claus
Holm Malin
Jarmlinger Jeanette
Jonsson Joakim
Jonasson Kenneth
Karlsson Magnus
Karlsson Torkel
Kingdon Patricia
Kovacs Yvette
Kristofferson Per
Lansberg Björn
Lansberg Erik
Lindroth Carin
Lundmark Johan

Mannerstedt Fredrik
Mannerstedt Richard
Marschall Martin
Martinsson Johanna
de Miranda Christina
Molinder Björn
Mårtensson Sofia
Nordstrand Carina
Nordstrand Stefan
Nyström Ingrid
Odenberg Per
Olsson Henrik
Palmbrink Jonas
Pautke Lars
Rydström Johanna
Sandberg Leo
Sjöström Fredrik
Stark Sara
Strand Petra
Sundling Mårten
Sylvén Lotta
Sylvén Henrik
Svensson Sussane
Thörnberg Eva
Warolen Per
Wahlström Jessica
Westerberg Karin
Wohlfahrt Elsa
Ytterman Patrik
Ölander Joakim

*Överst t. h.:
Nybörjarlägret
(Foto: C. o. S. Nordstrand)
Nederst t. h.:
Halva kappseglarlägret
(Foto: I. Eriksson)*





Fortsättningslägret 1982

Foto: Henrik Olsson

GÖTA SEGELSÄLLSKAPS SEGLARLÄGER SOMMAREN 1983 PÅ JUNGFRUHMARNAN

Läger 1

Kappseglingläger den 20/5—23/5,
Öppet för ungdomar 14—17 år, max.
antal 12 st.

Läger 2

Fortsättningsläger den 13/6—19/6.
Ålder 10—14 år.
Avsett för de ungdomar som kan segla
och vill lära sig mera.

Läger 3

Nybörjarläger den 4/7—10/7.
Ålder 10—14 år.
Avsett för alla som tycker det där med
segling ser kul ut och vill prova.

Läger 4

Kappseglingläger den 16/8—18/8.
Avsett som en uppfräschning inför
höstens seglingar, max. antal 12 st.

ATT KAPPSEGLA är det nödvändigt?

Nej, säger väl de flesta.

Ja, säger några. Bland dem jag själv.
Varför då?

Det skall jag försöka förklara litet närmare. Dessutom skall jag ge lite tips till dem, som jag lyckas övertyga att själv försöka sig på denna ädla konst att framföra sin båt.

Vad är det då som gör att man kappseglar?

Du startar ju på ett ställe och efter några timmar återkommer Du till samma ställe. Så själva naturupplevelsen kanske inte är så stor. Och inte har Du hittat några nya smultronställen, om det nu finns några sådana kvar. Naturligtvis vill många placera sig

bra i prislistan och helst vinna. Men rent statistiskt är det endast ett fåtal som är förunnade detta.

Varför håller man då på?

Jo, framför allt tre orsaker tror jag är avgörande.

För det första lär man känna många andra seglare och får en ökad bekantskapskrets av likasinnade.

För det andra är själva spänningsmomentet lika stort oavsett om man aspirerar på en tätplats eller krigar längre ner i prislistan.

För det tredje lär man sig hantera sin båt på ett mycket bättre sätt när man kappseglar. Du kan se hur andra utför sina manövrer och ta lärdom. Framför



allt lär man sig mycket i hårt väder, vilket är till stor nytta vid vanlig familjesegling.

För Dig som nu inte upplevt detta förstår jag att kappsegling verkar ganska fånigt, när man istället kan ta det lugnt med barn och blomma i vassen.

Men då gäller det att pröva på och uppleva detta fantastiska okända, som drabbat så många.

Nja, säger Du. Jag har ju inga gaster, och tänker då på att det säkert behövs garvade sjömän starka som gorillor. Inget kan vara felaktigare. Kappsegling är till 90 % ett »finlir» som inte fordrar några gaster med stora krafter och omfattande sjövana.

Nej, ragga upp din granne, antingen han är husvagnsfantast eller golfentusiast, och sätt honom i båten och tala om för honom vilket snöre han skall dra i och hur mycket. Sedan hänger resten på Dig själv. Förresten är ju det bästa om Du får med Dig Din käresta, eftersom krafterna ej betyder så mycket. Delad glädje är dubbel glädje.

Nåväl, säg nu att Du ställer upp i en segling med Din ovane granne. Naturligtvis går det inte så bra som Du tänkt Dig.

Då går snacket: Ja Du vet att min granne har aldrig suttit i en båt. Han skotade alldeles för hårt, och började skala en banan när vi skulle gippa.

Och dessutom kunde han inte . . . osv. Med det snacket aspirerar Du på en tätplats i bortförklararligan. Till slut tror Du t o m själv på Dina bortförklaringar (men ingen annan gör det). Nej, man kan i princip aldrig skylla dåliga placeringar på sina gaster. Där emot är ofta en eloge på sin plats när det går bra.

Förresten, hur startade Du?

Ganska dåligt, Du förstår . . .

Hur många båtar släppte Du förbi på första slören?

Jo det var så här att skotpunkten till gengan . . .

Nu är vi där igen (bortförklararligan). Sanningen är nog den att Dina konkurrenter seglade lite bättre. Var lite mer på alerten. Behärskade sin båt bättre. Såg var det blåste bra. Seglade i fri vind m m.

Nu får han väl ge sig i alla fall!

Nej, det gör jag inte. Min övertygelse är att dessa faktorer väger mycket tungt när det gäller att framföra sin båt snabbt.

Okej då, men mina segel är ju så gamla och dåliga. Ska jag kappsegla så måste jag ha nya fräscha grejor.

Hur skall jag bemöta detta då?

Enkelt. Du behöver inga nya segel för att placera Dig bra. Det viktiga är att Du kan hantera de segel Du redan har. Med det menar jag att det skall vara lätt att trimma seglen (annars gör man det inte). Då blir det till att skaffa trimtampar till sittbrunnen och det tycker Du är onödigt och dessutom stör det båtens utseende.

Faktum är att om Du trimmar båten rätt, går den både fortare och behagligare.

Jag tänker då t ex att på kryssen kunna plana storseglet och ställa in skotpunkterna rätt.

Då säger Du, att sådana triviala saker klarar jag väl av. Det var länge sedan Du insåg hur Din båt skall trimmas och sedan har Du alltid gjort på samma sätt.

Då vill jag påstå att Du gör fel, hur Du än gör.

Min personliga erfarenhet är att man aldrig blir fullärd på dessa moment.

Man måste hela tiden förnya sig och prova nya grepp.

Och naturligtvis gör man det bäst på kappseglingsbanan, där man kan jämföra med sina konkurrenter. Och ifall man tycker att någon seglar fortare, så är det bara att ta reda på varför. Och sedan prova själv.

Inte beror det så mycket på att han har nya segel och Du gamla.

Nej, förklaringen är att han kan hantera seglen bättre än Du.

Så var det med det!

Törs man skriva vidare månstro?

Jag tar risken.

Då var det det här med båten.

Du säger åt mig, att Du som har en »kappseglingsbåt» av typ Passad skall naturligtvis kappsegla mer än jag med min Vega!

liget kan vara felaktigare. Att en segelbåt är någorlunda snabb har inget med kappsegling att göra. Det viktiga är att man seglar mot likadana båtar, så att förutsättningarna är så lika som möjligt. Sedan kan båttypen vara en Cayenne eller en Vega, det spelar ingen roll.

Men nu är det ju som så, att det i princip inte finns några entypsklasser som *alltid* kan ställa upp med tillräckligt antal båtar för att det skall bli entypsklass. Då får vi segla i Scandicap eller Lys. Där kan vi alla köra mot varann. Och då säger Du att, min båt har ju så dåligt måtetetal att det inte är någon idé att ställa upp.

Tyvärr har Du rätt till en viss del. Scandicapregeln har hittills varit klart orättvis. Aldre båtar med lite segel och förhållandevis stort displacement har fått för högt måtetetal. I skrivande stund har jag dock hört att man gjort om regeln något till förmån för dessa båtar.

Annars har Lys visat sig vara ganska rättvisande, varför denna regel blir alltmer vanlig. Problemet är, att vindarna inte alltid är konstanta under en hel segling, vilket ofta ger fördelar för några. Detta kan man ju inte göra något åt, tyvärr. Dock jämnar det säkert ut sig i längden.

Jag tycker nog att alla båttyper kan segla efter Lys utan att vara drabbade av dåligt måtetetal. Ibland passar vindarna den ena och ibland den andra. Det får vi leva med.

Om vi nu säger som så, att Du börjar kappsegla och tycker det är kul.

Hur skall Du då bli bättre och kunna placera Dig i toppen?

Jo, enligt min åsikt finns det bara ett sätt.

Det är att vara med så mycket som möjligt. Då skaffar Du dig nödvändig rutin på att segla båten, hantera seglen, se var vindarna blåser och framför allt att göra riktiga vägval.

Det räcker med att man ställer upp några gånger, och ser de framsteg som kommer, för att man skall inse vilken fin form av segling som kappsegling innebär.

Varför inte prova i år med ett par seglingar på våren och ett par på hösten. I Mälaren finns ett stort antal att välja på. Faktum är att Mälaren kring Stockholm är ett riktigt kappseglingseldorado.

Till detta bidrar GSS i hög grad. I år kommer vi även att lägga in en regatta på våren, den 28 maj. Det blir en distanssegling i Lys på ca 40—50 distans. Enligt mitt förmenande en perfekt segling för Dig som är nybörjare.

Dessutom har vi ju våra kvällsseglingar, vilka ger bra övning.

Men en viktig sak återstår. Och det är kappseglingsreglerna. Dom bör man kunna så mycket som möjligt om. Det är inga svåra regler att lära sig själv. Det går mycket bra att köpa en bok och idka självstudier. Jag kan då rekommendera en bok som är skriven av Eric Twiname och som innehåller reg-

lerna med fina kommentarer och illustrationer.

Nu hinner jag inte skriva mer, eftersom jag skall hämta min nya mylar-genua, ring till gastarna och be dem öka armhävningarna och sedan gå ner till båten och slipa lite mer på botten. HEJ!

Erik Thor

DEN SEDELÄRANDE HISTORIEN OM NÄR MICHAEL SKULLE VINKA AV NEPTUNKRYSSAREN EVA FRÅN LÅNGHOLMEN

Historien började med att Michael ville önska oss, Bosse, Gitte & skeppshunden Amanda, trevlig semester.

Den, historien, slutar inte med att han följer med ner till bryggan på Långholmen för att vinka av oss. Det var tänkt att denna historia skulle sluta med ett klassiskt avsked på kajkanten. Michael stående på bryggan, vinkande. Amanda i sin favoritroll som ruffhäxa. Gitte som vanligt till rors och Bosse som vanligt slitande i en massa tampar.

Men ödet (= Michael) ville annorlunda.

Det är ju så skönt att segla Neppare.

Tillsammans bestämde vi att Michael skulle följa med på sjöturen till Hammarbyslussen.

Men vädret var vackert. Nepparen Lill-Eva en trevlig båt. Och ruffhäxan Amanda tittar alltid upp när vi närmar oss bryggor.

Hur det nu kom sig, fanns Michael kvar ombord när vi åkte ut ur Hammarbyslussen. Amanda kröp ner i ruffen igen. Michael hamnade vid roret tills vi skulle släppa av honom någonstans på Djurgården.

Vi vet inte riktigt hur det gick till, men segla Nepe är trevligt, och när vi sökte natthamn första semesterseglings-

kvällen vid Getfoten, då fanns Michael kvar ombord.

Och alla ombord ska hjälpa till när Lill-Eva ska lägga till. Amanda ska springa ivägen, Gitte sköter förtampen, Bosse passar ankuret. Och Michael fick den ansvarsfyllda uppgiften att bära av mot en vacker skärgårdskryssare intill.

Han gick in för uppgiften med liv och lust.

Först försökte han bära av med en hand, men det räckte inte riktigt så att han tog i med båda händerna. På skärgårdskryssaren. Båda fötterna blev kvar på Lill-Eva. Michael är ganska vältrimmad och fick raskt båtarna att glida isär igen.

För sent upptäckte han att det är viktigt att behålla kroppstyngden på den egna båten.

TVå händer på en båt, två fötter på den andra båten.

Båtarna glider isär.

Han fick låna lite torra kläder av mig. Den natten sov vi tre vuxna och en skoppshund i Neptunkryssaren Lill-

Eva. Den som låg sämst var skeppshunden Amanda. Hennes bekväma plats var upptagen av vår numera torde gäst Michael.

Dagen efter satte vi av Michael på en brygga i Vaxholm.

En Neptunkryssare är sällsynt lättmanövrerad. Med en hand på rodret och den andra handen direkt på bomnoken går det att precisionsmanövrera en Neppé på bara storsegl. Med Michael stående på fördäck gled vi fram till bryggan, han klev av, vinkade åt oss. Vi la om rodret, skotade hem stören, hissade focken och seglade iväg. Med en lättmanövrerad Neptunkryssare kan man ibland få ett gratismål, men det är en annan historia.

Epilog: Då Michaels sjötur var oplannerad visade det sig att han EJ hade sitt SL-kort med sig, och bara en tia i fickan. Men hem kom han till slut. Och nästa gång han skulle bära av, behöll han kroppstyngden på Neppen Lill-Eva.

Bo Malmgren

Neptunkryssare S-111, Lill-Eva



KRÄFTKÖRET

Passad

1. 1 Zoom, Sven Erik Bränge, EBS
2. 46 Halfårkestern, Erik Thor, GSS
3. 5 Why, Leif Svensson, GSS
4. 67 Miss, Jan Persson, GSS
5. 83 Miss Ann Passad, Bertill Lapidus, GSS

M 30

1. 59 Carmen, Sten Thorold, GSS
2. 27 Revansch, Kenneth Olterskog, Trilh, BK
3. 106 Chris, Classe Gustavsson, GSS
4. 107 Sisu, Jan Söderberg, GSS
5. 20 Tösen, Märten Tymsjö, GSS

Sonntag

1. 75 Håxan, Robert Lidman, AFS
2. 65 Curat, Håkan Berg, GSS
3. 110 — Roland Larsson, SSK
4. 84 Madonna Lilly, Bert Reinberg,

M 25

1. 28 Rayana, Dick Joelsson, EBK
2. 4 Felicia, Kjell Gustavsson, Mårsta BK
3. 11 Summertime, Stig Kranberg, Järna BK
4. 72 Patricia, Bengt Adamsson, SSK
5. 24 Hildeml, Per Norman, ABK

M 22

1. 136 Tallyho, Magnus Holmgren, GSS
2. 84 Vit, Jan Fernlund, Trälh. BK
3. 101 Galant, Jan Olov Nilsson/
Helena Haglund, GSS
4. 54 Kristina, Göran Österlin, SS Hj
5. 104 Falken, Anders Bessler, ASS

H-båt

1. 187 Sariora, Kenneth Gjertz, VSS
2. 61 Betty Boop, Maria Voghera, SSK
3. 255 Sally, Tage Tjörnbo, VSS
4. 79 Red Fox, Klas Jonsäter, GSS

Flipper

1. Thomas och Klas Björkman
2. Peter Landkvist och Carina Björklund
3. Marit Björklund och Ingrid Otterborn

LYS

1. Soling 121, Oj, Oj, Oj, Walter Saaristu, GSS
2. Sveakr. 3343, Independence, Bo Thorstensson, GSS
3. Lady Helmsman 3, Siri, Ulf Gustring, SSGÖ
4. Rapid 7, Tabasko, Bertil Kampf, EBK
5. Rapid 12, Lill-Anna, Gunnar Hagliden, GSS



EN RUFFHÄXAS BEKÄNNELSE

Jag är härskarinna ombord på Neptunkryssaren S-111 Lill-Eva. Som hjälp ombord har jag två anställda som däckspersonal. De sköter allt det praktiska med båten, även sjösättning, upptågning och underhåll.

Under vintern behöver jag egentligen bara gå omkring och kontrollera att allt blir ordentligt gjort. Det kommer

också på mitt ansvar att hålla reda på besökare och annat löst folk. Vid sjösättning och upptågning har jag däremot en viktig och ansvarsfull uppgift. Jag skall följa med varje båttransport mellan slipen och vinteruppställningsplatsen för att se till att allt går rätt till. Denna viktiga och även ansträngande uppgift kan jag inte överlåta till per-



sonalen, den måste jag fullgöra själv. Deras uppgift är inte att övervaka. De är anställda för att bära och dra.

Mitt ansvarsområde är av annan karaktär. Innan vi kan kasta loss från bryggan måste jag övervaka ilastningen av den viktiga maten först av allt, och därvid hålla andra seglare och annat löst folk borta från packningen. Sen är det en annan historia att jag tycker att personalen på däck släpar med sig en hel massa onödig packning. Men det är jag för finkänslig för att påpeka.

När det äntligen blir dags att kasta loss, måste jag först kontrollera att alla är ombord. Dessutom måste jag springa runt och se till att allt verkligen blir gjort som göras skall. Däcksfolket kan ibland glömma fendrarna hängande utefter båtsidan i en hel kvart. Som ansvarig ombord får man skämmas så att örönen hänger. Tyvärr är det ju så med anställd personal numera, att man inte kan lita på dem, utan man måste själv vara med hela tiden och se till att allt verkligen blir rätt utfört.

Själv kan jag inte inta min privilegierade plats som ruffhäxa förrän de fått ut båten på fritt vatten och fått upp seglen så att däckets börjar luta i en obekvämlig vinkel.

Det ingår sen i personalens uppgifter att följa mig ner i ruffen och se till att jag blir bekvämt omstoppad på min centralt belägna plats i ruffen. De ska se till att jag inte behöver spjarna emot var gång de slår och båtens lutning därvid förändras. Lyckas de inte med detta, brukar jag få fram till rufföppningen och med en vredgad blick tillrättvisa dem och på så sätt ser jag till att de fullgör sina förpliktelser om-

bord: Att se till att jag har det bekvämt ombord på min Neptunkryssare.

Lyckas de till slut ombesörja att jag såsom oinskränkt härskare i ruffen har det bra, brukar jag i min stora generositet tillåta den anställda däckspersonalen att få roa sig i några timmar med mitt fartyg. Med min nådiga välsignelse får de segla omkring nästan som dem lyster och nästan känna sig som herrar på mitt fartyg.

Men naturligtvis gäller det för dem att se till att segla på rätt ställen. Är jag bara väl omstoppad kan jag väl tolerera både att båten lutar och att den gungar.

Men om de tar sig före att segla pinkryss i krabbsjö så att förskeppet smäller i sjöarna blir jag irriterad och går upp och säger till på skarpen: Det här vill jag inte vara med om! Tyvärr är disciplinen bland anställd personal numera så dålig att det inte är alla gånger de lyder order. Atminstone inte genast. Det har hänt att jag varit tvungen klättra ut i den obekväma sittbrunnen och tala förstånd med dem. Jag erinrade dem om sjölagens myteriparagraf.

Därför har det gått bättre sista sommaren, men då hade jag även hotat med avsked om de inte utförde givna order. När sen personalen tänkt över den innevarande arbetsmarknadssituationen, fann de för gott att falla först till föga och sen även falla av till slör. Andra gånger får däckspersonalen för sig att de vill tänja på min generositet och ägna sig åt deras egna nöjen genom att segla omkring alltför länge. Jag blir då tvungen att säga till på skarpen: Dags att söka hamn!

När vi så slutligen äntligen närmar oss

land igen måste jag lämna den bekväma ruffen. Som bekant kan man ju inte lita på anställd personal längre. Jag måste högst personligen övervaka varje detalj i tilläggningen för att se till att de inte fuskar. Varje handling de utför måste jag personligen följa och se till att inget oönskat händer.

När slutligen ankarfällare och hoppiland-Gittan äntligen lyckats slutföra sina uppgifter är det mitt ansvar och uppgift att spatisera iland för att noggrant undersöka den nya platsen. Det kan finnas många okända farligheter på okända platser, och som arbetsgivare har jag såväl moraliskt som juridiskt ansvar för min personal. Det är därför min uppgift att gå först för att undvika farligheter och även att se till att personalen har en tamp från mig att hålla sig i så att de inte kommer bort. Jag brukar på så vis leda dem en runda runt tilläggsplatsen.

Väl ombord igen intar jag min upphöjda plats på akterdäck om vädret så tillåter eller eljest på ruffens styrbordskoj där jag väl kan övervaka att personalen sköter den viktiga matlagningen till min belåtenhet.

När de sen äntligen blir färdiga med maten intar jag min måltid på min sedvanliga upphöjda plats på akterdäcket. Personalen intar sin enkla middag sittande nere i den för mig obekväma sittbrunnen.

I bästa fall lyckas jag sen lura ut de anställda på en lång promenad i den nya naturen. Jag har ju moraliskt ansvar för deras kondition och fysiska välbefinnande. Får de ha en tamp från mig att hålla sig i brukar det gå bra, annars verkar de oroliga över att komma på avvägar.

Dagens två sista ansvarsfyllda uppgifter är att dels se till att personalen kryper till kojs i vettig tid, dels se till



att de ordentligt ser till att Neptun-kryssaren S-111 Lill-Evas härskarinna, ruffhåxan Amanda Stövare blir väl omstoppad för natten.

PS. Då jag är känd som en vänlig och generös natur, bör jag kanske medde-

la namnen på min personal: Rorsman heter Gitte Sturk, Bo Malmgren är anställd som skothalare, skeppare m. m. Han extraknäckar även som min sekreterare ibland. DS.

REDAKTÖREN HAR ORDET

Så sitter jag nu åter i en hög av text och bilder och försöker klippa ihop det hela till en årsbok. Det är visserligen mycket arbete — men det är roligt! Därför att det flyter in en hel del från våra medlemmar. Bra och läsvärd text och fina bilder. Det visar att årsboken lever, vilket i sin tur visar att vi tillhör ett levande sällskap, där det händer saker och där medlemmarna är aktiva, inte bara när det gäller den egna båten.

Ändå finns det ingen anledning varför inte fler skulle kunna bidra. Nästa år tycker jag att du som ännu inte skrivit för årsboken skall ta dig samman och berätta om vad du varit med om eller tänkt på. Tro inte att du inte *kan* skriva för det kan du, det visar min

erfarenhet av dem som sagt så, men sedan ändå skickat in en text. Bilder är också välkomna, förstås. Svartvita är ju bäst men även färgbilder, t. o. m. dia går att göra bra bilder av.

Många vill ha årsboken tidigare på året. Det enda som hindrar den saken är att bidragen inte kommer tidigt. Hade jag materialet redan i januari skulle boken finnas i brevlådorna i god tid före sjösättningen.

Fel i matrikel och båtregister förekommer dessvärre. Anmäl till sekreteraren eller till mig, även om det inte gäller *din* båt eller adress.

Med förhoppning om en fin säsong slutar årsbokens tjänare

Klas

Hur vädret var förr

Vid snack om sommarväder nämns nästan alltid 1955, -59, -69, -75 som särskilt fina. Många heta dagar med labra vindar när havsvattnet blir badbart och de heta hällarna håller myggen borta. När man vågar ta natthamn mot öppen horisont. En eller annan kall och regnig sommar minns man väl också men med allt fler svunna segelsomrar bleknar minnet märkbart.

Har man då sparat anteckningar eller urrivna väderöversikter kan man med hjälp av dem minnas många trevliga episoder och spännande upplevelser som man ju lätt får om man utmanar vädergudarna genom att hissa en större eller mindre trasa. Dessa segelfärder hör ju för oss seglare till livets höjdpunkter. Hur många minns egentligen vädret under arbetsveckorna i mars -75? Ingen? Men augusti samma år. Alla!

Här följer en resumé över ett antal segelsomrar.

Efter en så kall vinter och vår 1955 att flera meter höga isberg siktades nära Sandhamn vid pingst blev det en ovanligt lång, torr och het sommar. Det regnade knappast på månader och torra björkar och röda tallar var en vanlig syn.

1958 hade en kall och blåsig sommar men -59 var det dags igen. Värmeböljan var inte så långvarig men inträffade under julisemestern. 1959 var en geting-sommar av sällan skådat slag.

Somrarna -60, -61 kom lågtryck på lågtryck så att bomullsseglen inte hann torka mellan skurarna. Nederbörden under juli var 192 mm resp. 176 mm. Normalt 61 mm. I svenskarnas östliga skärgård, Aboland föll de åren inte mycket regn men kallt var det.

Den kände konstnären Göran Brunius som seglar gamla Mejt har skrivit en stämningsfull bok med fina teckningar i. Den heter: Sval sommar och är från 1964. Midsommaraftonen det året minns många. Då alla satt vid elden med grillad korv, kyckling och rödvin blev det plötsligt mörkt som i en säck, en åskknall, sedan strömmade regnet ned. Dyra kikaren som blev glömd ute blev som sommaren vattenskadad.

En av 1900-talets kyligaste somrar. 1965 hade en enda varm julivecka.

1966 hade fint väder under juli månad. Under 1968 hade juni, augusti och september en temperatur mycket över det normala men juli när de flesta var lediga hade tre svala och molniga veckor.

1969 kallades solsommaren. Det regnade inte i skärgården på två månader. Vindarna var labra utan större överraskningar. Men hösten blev besvärlig. Två orkaner drabbade västkusten den 22 och 29 september och orsakade svåra skador på fritidsbåtarna. Allhelgonadagen fick ostkusten den svåraste orkanen på många år. Nordväst 41 m/sek noterades vid Grundkallen. Lands-

ort 8 m/sek. 10 människor dödades och 20 fick sätta livet till under röjningen i skogarna årtal efteråt.

Inledningen av 70-talet blev dålig. Röntigt, disigt och dimmigt. 1971 regnade det enligt hörsågen nästan varje dag längs ostkusten men i Aboland var det blåsigt och kyligt men just inget regn.

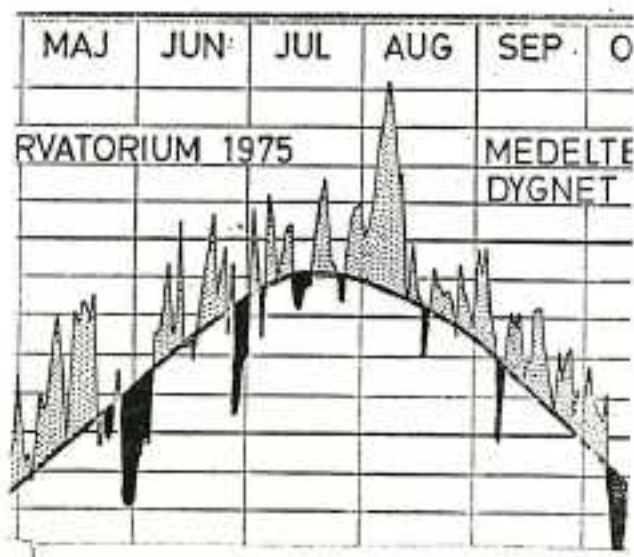
1972. För att få garanterat bättre semesterväder seglade vi detta år österut. Dom gästfria finnarna bjöd på ryskt högtryck, värmebölja, våldsamma åskväder och tromber. Hoppas att det inte var sämre här hemma.

Efter en mycket torr och solig men kall och blåsig vår 1973 kom äntligen något regn efter 67 dygns torka. Den nordostliga vinden hade blåst i åtta veckor. Endast i lä bakom »lilla holmen» var livet uthärdligt. Juni och första veckan av juli hade värmebölja. Den 9 juli kom en åskfront in över Götaland och Svealand. Den gav re-

kord-regnmängder på sina håll. I Söderköping föll 160 mm på en timma. 1973 blev en rekordsommar med flest dagar över 30°.

Stockholm och skärgården fick under 1974 uppleva en av de regnigaste och solfattigaste somrarna under hela 1900-talet. I Stockholm regnade det 24 av juli 31 dagar. Medeltemperaturen 15,6°. Endast 1962 med 14,7 och juli -65 med 14,9 var kyligare.

Kom så 1975 då alla värmerekord slogs. I Stockholm den varmaste sommaren på 220 år. Juni inleddes med snöbyar i Sörmland. Därefter blev vädret extremt regnfattigt med frostnätter i inre Svealand några dagar före midsommar. Juli blev en enda värmebölja som kulminerade under första veckan i augusti då värmerekorden slogs på de flesta håll i syd- och mellansverige. Stockholm 35,4. Även september blev en av 1900-talets varmaste. Hösten och förvintern blev det året



en av de blåsigaste. Kuling vid kusten 1 månad i sträck.

Även 1976 var en av de allra torraste somrarna. Många varma dagar men ingen extrem värme. Midsommaren var varmest med 31°. Då nästan inget regn föll på hela sommaren torkade många brunnar ur och Mälaren avdunstade en halv meter. På Jungfruholmarna hade kölbåtarna problem med att lägga till.

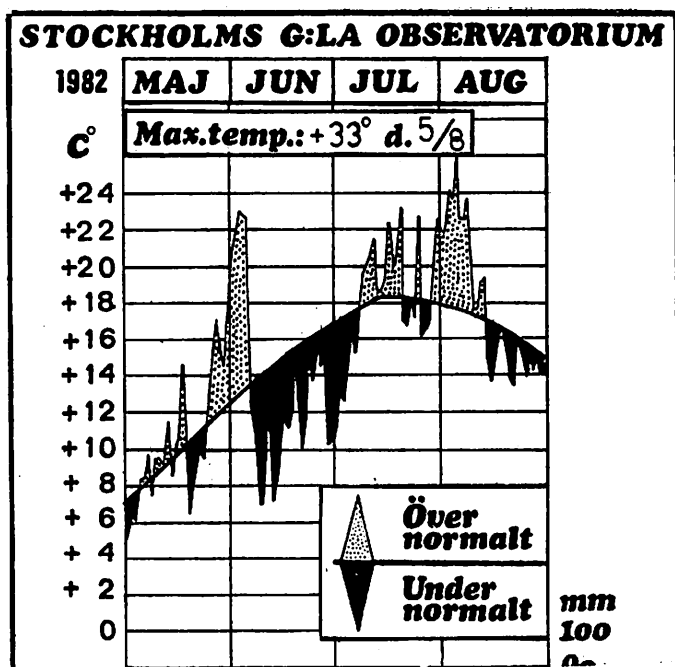
I mitten av juli 1978 inträffade en av de kyligaste perioderna någonsin en juli. Mina antecknade morgontemperaturer i Svealand +7, 2, 4, 5, 5, 5, 8 var nog ett par grader högre med vatten under kölen. Sista veckan i juli blev fin och första veckan på jobbet var det över 30° i stan.

1979 hade en omväxlande sommar. Under juli var det ofta åska med sku-

rar. Augusti blev varmare och soligare. Juli 1980 hade ingen åskvärme men den gick i alla fall. Augusti blev mycket regnig.

Den som gillar att plocka skogsbär, som blåbär och hallon fick sitt lystmäte 1981. Inte en järnnatt efter 4:e maj, 18—25° varje dag. Juni tillräckligt med regn, juli ej över 25° med dagsregn vid tre tillfällen. Första delen av augusti hade sol varje dag. Blåbären blev (på sina håll) som potkullor.

Många kommer att minnas 1982 års sommar som en förnämlig vådersommar. Vädret bjöd på kraftiga variationer. Två veckors högsommarväder i skiftet maj—juni följdes av en månads lång mycket kylig och ostadig period. I Götaland föll en hel del snö, som skrämde många semesterfirare



Söderut. Därpå följde under industrimästern en fem veckors värmebölja, första gången sedan 1975. Seglarna längs kusten kunde inte klaga. Havsvattnet höll 22—24° och i luften var det tack vare sjöbrisen något svalare än de höga temperaturer som uppmättes i inlandet. Solstrålningen var till följd av den klara luften mycket intensiv och några optimister prövade om det skulle gå att steka ägg on the rocks, på klippan alltså. Det gick bra. Det tog 12 minuter och mera bråttom har man väl inte sådana dagar. Man får ta något mera smör. Värmeböljan avslutades med åskväder, skyfallsliknande regn, tromber och hageloväder. Ljusdån fick hagel nästan stora som tennisbollar, Stockholms innerstad, speciellt Söder fick känna av ett skyfall som fyllde vissa gator till två meters djup. Några kanotister fick i hast fram sina lifdor och i dagspressen såg man bilder

av glada laxar som idkade forsränning uppe på stan's broar.

Hur nu nästa sommar blir kan bara sia om, men att vi har fått ett friskare och saltare hav att segla omkring på är säkert. Under den västliga orkanen 47,4 m/sek över sydkusten pumpades så mycket vatten in i vår bräckta Östersjö att Stockholm och skärgården i samband med ett rekordlåg lufttryck kunde notera det högsta vattenståndet sedan mätningarna började. Det gamla rekordet var från 1894 och löd på 0,92 meter. Nu steg vattnet till 1,20 meter och veckan därpå till 1,12 tillika med ostlig kuling. Man fick lära sig att väl förtöja båten vintertid.

Många kommer att sakna sina bortflutna bryggor men andra har fått desto fler.

Så det jämnar ju ut sig, som väder och oväder också gör.

Gunnar Keijser





HÅRDA BUD UNDER HAVSKAPPEGLING

Man ville ha busväder, åtminstone en kuling, men dag efter dag gick med strålände sol och svaga vindar!

Det var Fiberman AB på Gotland, som vädjade till vädrets makter för att hårdtesta prototypen av Shipman 28:an, men blev inte bönhörda det året.

Hårdtesten skulle i stället ske med några av de först serietillverkade båtarna påföljande år, 1970.

Hur kom då en Götaseglare in i bilden? Jo, jag hade alltid varit svag för Olle Enderleins konstruktioner och eftersom priset inte var avskräckande anmälde jag mitt intresse. På omvägar fick jag höra att 1970 års produktion redan var slutsåld och fick därför inställa mej på att vänta.

Mina meriter till havs med P-28:an Ramona inskränkte sej till tre masthaverier. På något sätt, antagligen genom den kända havskappegglarsammanslutningen Klass IV—V klubben, hade min hårdhända hantering av Ramona kommit till Fibermans kännedom och så kom det sej att jag tillfrågades om jag ville ha en av de första båtarna ur serietillverkningen, förutsatt att jag skulle delta i Baltic Race och meddela alla svagheter jag kunde finna på båten. Naturligtvis accepterade jag!

Jag hade inte mer än hunnit få båten, förrän Curt Gehlin på BÅTNYTT ringde och ville vara med om en båttest av min nya båt, som jag döpt till Fight, för fajtas skulle hon sannerligen få göra.

Så kom det sej att Båtnytt's testare och jag en vacker weekend i maj lämnade Långholmen och i svaga vindar seglade till Sandhamn, som låg öde den här vackra helgen, men inte fick vi någon lugn stund för det. Fotografer kom och tog massor av exponeringar både av interiörer och exteriörer med och utan segel.

Curt Gehlin var väldigt nöjd med båten, vilket också framgick av Båtnytt's nr 10 1970, där Fight figurerade som omslagsflicka. I testen höjdes båten till skyarna, men inom parentes vill jag ha sagt att Fight verkligen hade haft tur med lätta vindar under den testen. Nu skulle det bli hårda bud!

Vid Baltic Race 1970 kom alla svagheter fram. Det var första gången Shipman 28:an provades i riktigt hårt väder ute till havs. Starten gick i 8 m:s vind, som tenderade till att öka, varför vi revade och satte genua 2. Av de 26 startande i IOR VI var vi bland de främsta över startlinjen. Tyvärr hade vi redan då bekymmer med förluckan, som tog in vatten, som rann

rakt ner i garderoben, där våra torra kläder hängde. Förluckan tålde inte ryksjön och vi konstaterade snart, att det inte var något vi kunde åtgärda just då. Vi gick för styrbords halsar vilket gjorde att vattenflödet inte rann ner i kölsvinet, utan samlades mot britsen och pentryt. Mattorna blev alldeles genomdränkta.

Vinden friskade ytterligare. Vi såg hur en Havsfidra tappade masten. Inte långt därefter upprepades samma sak med en Lill-Scampi och jag tänkte, att så hade det säkert gått även för oss, om vi seglat vår gamla P-28.

Hittills hade vi gått riktigt bra och ledde vårt startfält, men blev så småningom omseglade av en Fingal. Vi förstod då att något inte var som det skulle vara.

Masten hade börjat krumma åt fel håll, vilket innebar att vi måste korrigera inre förstaget. Situationen var dock långt allvarligare än jag trodde för röstjärnet hade brutits loss från rufftakets framkant. Det var inte helt oväntat, för jag hade varit skeptisk mot den snäva vinkeln mellan mast och inre förstag. Det var en lärdom jag inhämtat från P-28:ans svagheter i grov sjö och hårt väder. Vi hade inte annat val än att reva ytterligare och satte fock för att minska påkänningarna och på så sätt hålla Fight vid liv, tills vinden började mojna.

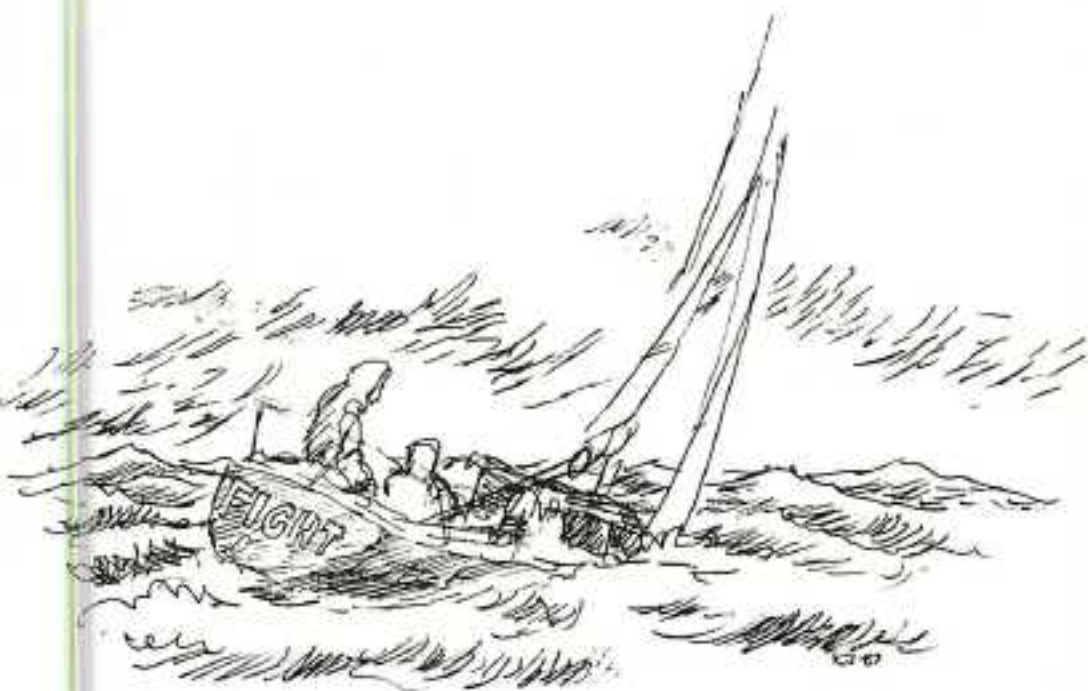
Gud var oss inte nådig. Vinden tilltog i stället. Masten pumpade betänkligt, beroende på den trasiga infästningen av inre förstaget. I en sådan situation gick det inte heller att få någon stil på seglen, hur vi än försökte. Vi blev därför omseglade av båtar vi tidigare le- kande lätt gått ifrån.

I vår PR-radio hörde vi hur Fingalen

Finess, som tidigare seglat från oss, anropade sjöräddningen. Hon hade tappat masten och låg dåligt till i överbrytande sjö. Vi hörde att sjöräddningen hade uppfattat situationen och var på väg att undsätta Fingalen.

Sjön började nu gå riktigt grov med brytande sjö, som då och då rullade ner i båtens innandömen. Allt blev dränkt, även radiopejlen, som vi för säkerhets skull givit en skyddad plats bakom ryggstödet i babordskojen. Vid det här laget skulle de flesta i vår situation givit upp och brutit tävlingen, men vi fortsatte undrande om vi någonsin skulle hitta Gotska Sandön utan pejll. Vi var dock piskade att fortsätta. Det här gällde ju ett eldprov för Shipman-28:an och vi hade lovat att försöka ta reda på alla svagheter, men det var plågsamt. Jag hade redan då klart för mej att någon topplacering var det inte tal om. Det måste väl moj- na snart — vi levde på hoppet! En sak var säker: En diger rapport till Fiber- man AB i Visby skulle det bli.

En väldig våg väcker mej ur mina funderingar. Den bryter in mot för- skeppet med en smäll. En yrvaken gast kommer upprusande och talar om att inredningen i förpiken brutits loss och ligger som en bråte. Det var inte lätt i den grova sjöhävningen att göra en summering av skadorna. Fribor- den var tydligen för tunna och ar- betade med sjön hela tiden. Ändå vär- re var att huvudskottet lossnat från sina skruvar och förskjutit sej akterut. Det knirkade väldigt i skottet och jag kunde lätt föreställa mej hur det lät i de gamla segelfartygen. Den fysiska, eller kanske var det den psykiska, på- frestningen slog ut två av gästarna med sjösjuka.



Det var inte slut på eländet! Rorkulten började att glappa mer och mer. Skruvarna i beslaget hade dragits ur av påkänningarna. Jag prisade det friska trimrodret, som jag faktiskt kunde använda som nödroder under tiden den friske gästen provisoriskt gånade rorkulten. Jag försäkrar, att det var ett av de svåraste jobb jag varit med om till sjöss, att i den väldiga sjön parera kasten och krängningarna med trimrodret. Att båten slingrade gjorde att vi tog in lín mer vatten. De tre lampkuporna fyllides med vatten, varifrån vattnet från en av kuporna strilade vidare över en sjösjuk gäst. Till slut klarade sej inte gästen längre, så han rusade upp för att spy. Allt gick väldigt snabbt! Skottet framför motorn var för svagt, där trappan var in-

fästad, och höll inte för gästens tyngd och bröststörtande kliv! Gäst och spy samt tre delar lejdare och skott hamnade i en ynkelig hög i slagvattnet, där förut en hink flöt omkring allena. Den sjösjuke gästen kände sej om möjligt ändå sämre, men jag ropade några uppmuntrande ord till honom, att vi skulle pumpa bara vi fick iordning rorkultsbeslaget.

Jag var positivt överraskad, att masten överhuvudtaget hållit för de enorma påkänningar den utsatts för och det utan inre förstag. Masthaverierna med P-28:an hade skett under mycket lättare betingelser. Det var det enda ljusa jag kunde hitta under den rådande situationen.

Vi mäter vindstyrkan till 18 m/s. En jättesjö träffar seglen, så att båten

skär omkull. När Fight åter reser sej har masten fått sej en ordentlig knäck vid spridaren. Från rorsplatsen ser det onormalt ut, så jag ber den friske gästen inspektera spridaren på närmare håll. Det visade sej att spridaren bocakat beslaget kring masten och dragit ur flera nitar, som brustit.

Nu fanns det bara en sak kvar att göra, för att inte masten skulle gå över bord. Kontrakursen var ett faktum. Med all sannolikhet hade vi inte klarat många minuter till på sträckbogen i den grova sjön. Vi fick nöja oss med den kläna trösten att vi förmodligen aldrig hittat Ölands Norra Grund utan radiopejl.

De två gästarna med de gröna ansiktena började så småningom återgå till livet och kunde snart t. o. m. prata. De började i motsats till skepparen och den friske gästen åter se ljust på tillvaron.

Skepparen tyckte, att nu när han gjort

sitt, kunde han lika gärna gå ner för att koja. Han glömde dock, att trappan inte fanns där längre . . . Liggande i slagvattnet tänkte han: »Verkligen synd att inte Fibermans chefer är med som gästar»!

En lång lista över båtens svaga punkter kunde nu göras upp på basis av våra erfarenheter från den här seglingen.

Detta emottogs seriöst av Fiberman AB, som inte bara ändrade på produktionen utan såg också till att alla redan tillverkade båtar modifierades. Det blev en dyrbar historia — men nödvändig!

Efter det här eldprovet med Fight blev Shipman 28:an en verkligt bra havskryssare, som galant skulle stå ut med än hårdare väder och bl. a. vinna IOR-klassen i BALTIC RACE totalt, men det är en annan historia.

Torbjörn Johnson

KORV- OCH PAKETKÖRET

1. Cayenne, Rune Kristoffersson
2. Linjett, Kent Frimodig
3. M 30 59, Sten Thorold
4. Omega 28, Bengt Svensson
5. M 30 20, Märten Tynnsjö

SAGT OCH HÄNT PÅ ÅRSMÖTET

Den 17 februari samlades vi till ett mycket välbesökt årsmöte i Föreningsrådets lokaler i Ekensberg. Sedan vi lyckats packa ihop oss i den stora sammanträdeslokalen öppnades mötet av ordförande Rune.

Svante Sjöberg berättade om lokaliseringsfrågan som drivits ända sedan 1975. Med stor sannolikhet kommer Långholmens båtar att inhysas inom fängelsets murar, där vatten och el kommer att dras in. Förmodligen kommer, enligt kommunen, 2/3 av Gröndals båtbestånd också att hänvisas till fängelsegården. Resterande tredjedel får ev. öppen uppläggning på Gröndal. Skjulet på Gröndal rivs antagligen utan kostnad för oss (beredskapsarbete).

Slipen på Långholmen blir kvar tills vidare. Skjulen skall restaureras, utom plåtskjulet närmast muren och det vid mastkranen, som skall rivas. För vi roddarskjulet torde dock samliga master kunna härbärgas där.

Trafikförhållandena kommer att ändras så att vi får köra fram grejerna till bryggorna, men sedan måste fordonen parkeras på den stora 24-timmarsparkeringen under Västerbron. Här påpekades från flera håll att detta kommer att medföra problem för långsejare och även risken för tillgrepp av bilar.

Angående transporten av båtarna från slipen till fängelset visades två alternativ på traktordragna transportvagnar. Det måste ju gå fort och smidigt

när så många båtar skall transporteras så långt!

Det har visat sig att en del båtar haft besök av badande och andra under sommaren. Till den ändan har förslagits att de, som ligger hela somrarna skulle få platser längre in i kanalen, där de skulle vara mer fredade. Det befanns vara ett rimligt krav som skulle kunna tillfredsställas genom att hamnchefen vidtalades och båtägarna kom överens sinsemellan.

Från juniorsektionen kom ett förslag att inträdesavgiften skulle slopas för juniorer och att små båtar skulle, om utrymme fanns, få sommar- och vinterplats för 150:—. Det senare kravet bifölls men ej det om slopande av inträdesavgiften.

Mötets »tyngsta» punkt om stadgeändringar bordlades efter en rätt livlig diskussion. Synpunkter på denna fråga skall tillställas styrelsen skriftligt så snart som möjligt. Detta för att underlätta denna arbetskrävande frågas handläggning.

Till hedersledamot i sällskapet utsågs enhälligt Eira Tärnholm för hennes insatser för Götaveteranerna.

Den 19 maj sker invigning av Reymershuset i samband med kvällsseglingen.

Ovanstående är inte att betrakta som ett protokoll utan endast ett referat av några viktiga frågor som behandlades denna frostinna vinterkväll.

K. J.

KANOTÅLDERN

HEJ »SNESEGLARE»!

Den som skriver detta tillhör numera de pensionerades skara men jag vill berätta lite om vad Ni yngre har gått miste om. OK! inte alla förstås, Ni som är runt 30—40 år fick säkert tillfälle att uppleva den fantastiska »Kanutåldern».

Den nya tidens kanotister driver ju land och rike runt med bil och kanot/jolle på släp vilket säkert har sin tjusning.

Men ändå, tänk när vi drog iväg till kappseglingar från »kanalen» och Gröndal ca 20—25 kanoter fördelade på 3 B-, 4 C-, 5 D- och E-klasser.

Då som nu gällde att minst 3 startande skulle vara anmälda till varje klass för att få starta. Det var aldrig något problem. I en kappsegling vid Älstens SS t. ex. startade 43 C-kanoter!

På den tiden jobbade vi på lördagarna så det hände nog ibland att vi kom fram ganska sent när det var kappsegling vid Rasta eller Slandö Kalv. Men vad gjorde det, vi fick ju segla.

När vi väl var framme blev det precis som idag partaj med dans och galej. Väckning på söndagen skedde under alla förhållanden på bestämd tid så det var bara att kliva ur sovstruten, hoppa i havet och fräscha upp sig så gott det gick. Av någon underlig anledning fungerade kappseglandet bra ändå, de som brukade komma 1:a i resp. klass gjorde det, och de som brukade komma 2:a gjorde det, o. s. v.

Efter prisutdelningarna bar det iväg hem och jag kommer särskilt ihåg en gång, förmodligen gör en del av Er det också.

Det hade varit kör på Slandö Kalv Södertäljes klubbholme ett verkligt hårdkör med många tippningar. Nåväl vi drog alltså hemåt. Det var en del på Slandö Kalv, som påstod att det blåste ca 25/msek. Vinden bogade mellan väst—sydväst och jag tror att vi aldrig har kört så fort från Slandö Kalv till Slagsta Holme, vinden var stenhård. Vi gick i lä för vila och länsning av kanoterna. Roffe och Majlis Ronnerberg kommer säkert ihåg denna gång. Vi drog upp Roffes 3B-kanot på land, tog ur masterna och utrustning och vände upp och ner på kanoten. Det var alldeles för mycket vatten i den för att det skulle gå att länsa på vanligt sätt Sittbrunnssäcken hade tydligen pajat. Fram på kvällen lade sig vinden något så vi kunde ta oss hem. Förmodligen fick vi ta till »granseglen» när vi kom till Fläsket vilket var den vanliga avslutningen på blåsväderskören.

Tänker man tillbaks så förvånas man av att trots den begränsade fritiden som stod oss tillbuds, så hann vi med det som stod före, så att säga.

I ärlighetens namn skall väl påtalas att till en del seglingar anordnades bogsering efter hyrd bogserbåt eller någon av Flottans mindre fartyg. Bogsering förekom i allmänhet till SM-seglingar

och andra större regattor t. ex. Sandhamnsregattan, Rastaholmsregattor o. till Sigtuna och Uppsala.

Under alla förhållanden talar vi gärna om »Kanotåldern» vi som var med på den tiden. Det var en period i vårt liv som skapade en verkligt fin sammanhållning och en enastående klubbanda som man tyvärr saknar idag.

Numera sitter ju de flesta av oss från kanottiden i plastpottor av diverse form och funktion och trängs med övriga »sjösportare» på holmar och skär, det kallas för utveckling och framåtskridande, men jag undrar just? — Ursäkta gnället!

Med seglarbålsning
Bosse F—m



Kanotgänet hade en egen ponton på den tiden. När vi var som mest aktiva fanns 40 st kanoter registrerade i Sällskapet



Mellanlandning för kåk på Jungfrun. Traditionell kånötmät: Stekt potatis, falukorv och ägg.



Fikarast i Lävik.



Sven Torells konstruktion nr 87 var en fin kanot, som vi byggde 6 st av i Göta; E 109, 110, 111, 112, 113 och 114. Undertecknad ägde E 111 och Nisse »Prånglarn» Hansson ritade om riggen till s. k. kanotrigg. Det blev en förstklassig långfärdskanot och jättesfin i hårt väder.

Lefve Södertunds E 113 under fin gång i »smultronbris».





Akrobatiska övningar utförda av Hasse »Tiek Toek» Lindvall i sin C-låda

Här går det undan — kan bli frågan om dykning. Det har sports mig att Svenne Pallén har ägt C 121. Palle kallades för »U-båtspalle»





Snudd på lyft med Robban Levin vid pinn



Ibland fick man ta till »granseglet»



På den tiden det begav sig för »kanotikers» utnyttjades vinterhalvåret till resor mellan olika »kanotriksdagar». Den här resan med buss bar i väg till Örebro. Örebro kanotreglare stod som värdar. Sven Torell och Nisse »Snabbjack» Andersson var självskrivna kändisar på dessa raidar



Götakanotisternas egna »riksdagar», kanotskivorna var verkligen trevliga. Här håller dåvarande kanotchefen Olle »Zorro» Sundberg välkomsttalet på restaurant Lyran i Mälärhöjden, där vi ofta hade våra årliga meetings.



Olle »Zorro» håller hov på en kanotskiva. Tyvärr gick Olle bort alldeles för tidigt. Han var en skicklig kanotselare och en mycket god kamrat.

Olles snabba »Zorro» under sin gång





SM-seglingar vid Bergholmsarna i MKS regi. Två av favoriterna på denna bild: C 173 Janne Granberg och E 141 Philipsson på »Karats»



Prisutdelningarna på kanostiden var mycket trevliga tillställningar. Här bockar Janne Granberg och Erik Janzon som vare de äkta jäpparna



Lennart Olsson missade aldrig prisbordet efter väl genomförd segling med sin snabba B-kanot »Colibri»



På hemväg. E 112 Pelle Lindman och E 114 Arne Söderlund



*Hasse »Tick Tack» och »Fritte»
Gunnar Friberg MKS på semester-
kör. Härliga tider!*



*Från ett annat semesterkör. En
lycklig del av kanotgänget på väg
till Åland/Finland 1952. På den ti-
den gick det att köpa på utförsel,
vilket givetvis utnyttjades. Om jag
inte minns fel betalade vi 11: — för
en hel liter »Highland Rose». Den
finaste whiskyn från Skottland.
Bilden togen på Västerskär i Sö-
derarns skärgård. Omdöptes sedan
till Whiskyskär.*



Folke Levin har god gång och fin höjd.

Sedan började en ännu aktivare tid i GSS. Bigge Rydholm, vår dåvarande ordf., körde igång med nytt klubbhus på Jungfruholmarna, men det är en annan historia





HEDERSVETERANER

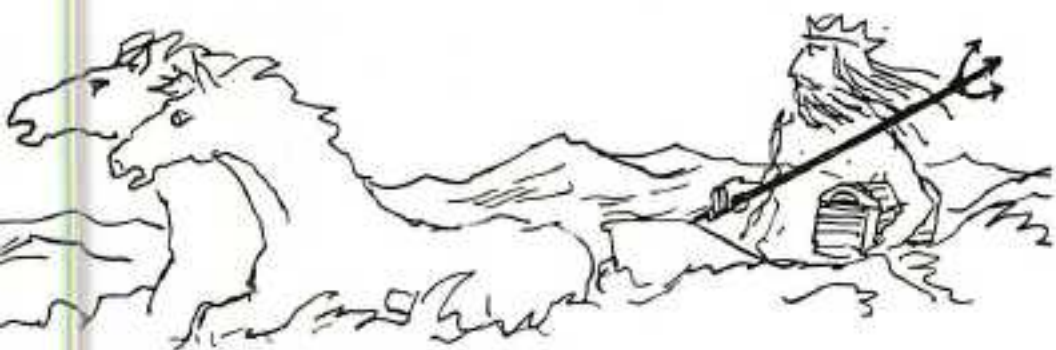
Götaveteranernas ordf. Eira Tärholm överlämnar synligt bevis på uppskattning till Gösta och Greta Berndtsson för deras stora generositet mot Veteranerna och Göta Segel Sällskap. Gösta och Greta har valts till de första hedersmedlemmarna i Götaveteranerna

(Foto: Bo Fagerström)



»Anita»

Bidraget til NEPTUN



5 st 10:or	50:—
6 st 5:or	30:—
1 st 5-krona	5:—
151 st 1-kronor	151:—
49 st 50-öringar	24:50
60 st 25-öringar	15:—
94 st 10-öringar	9:40
38 st 5-öringar	1:90

Summa kronor 286:80

samt

- 19 st stenar
- 47 st getingar
- 1 st sandpapper nr 60



Henrik Gustafsson

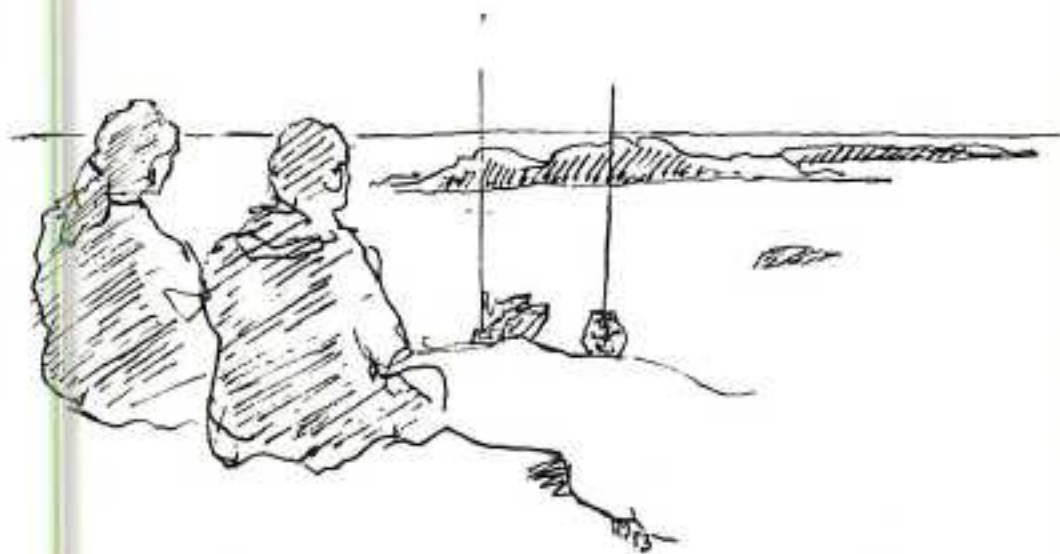
Rolf Kjell Dahl

Tage Oscarsson

Gösta Stark

Kenneth Strand

MEDLEMSREGISTER





SÄLLSKAPET



FRAMTIDEN

BÅTEN