

GÖTA SEGELSÄLLSKAP ÅR 1987



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 1987

Göta Segel Sällskap

Stiftades den 10 aug. 1895

Sid.

- 3 Göta SS inför 1987
- 4 Verksamhetsberättelse
- 6 Styrelse
- 8 Kostnader
- 9 Avgiftsbestämmelser
- 11 Vart skall jag vända mig?
- 12 Anslagstavlan
- 12 Sista årsboken
- 14 Läger 86
- 21 "Gammal fin Herrgårds Aqvavit"
- 22 Dansk vindtabell
- 23 Triffiden gör entré
- 37 22:an "Aina"
- 39 En ramp i tiden
- 40 SM för M30 1986
- 43 Eksegling
- 46 Segling till London
- 57 Långväga seglargäster
- 60 Höststädning
- 63 Klubblokalen i Spinnhuset
- 65 Kräftkoret
- 66 Korv och paketkoret
- 67 Båtregister
- 71 Avlidna
- 72 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 Ib Möller.

Redaktionen:
Klas Jonsäter

Teckningar: Klas Jonsäter
© Omslag: Ib Möller
© Eftertryck förbehålles författaren



Foto: Karina B.

GSS inför 1987

Egentligen borde man vara nöjd, för GSS medlemmar ställer verkligen upp när det verkligen gäller, men ändå – när vi försöker anordna årsfester, kvällsseglingar och annat kunde kanske Ert engagemang vara lite större och det är möjligt att man någon gång tänkt "nu stryftar vi i det här i fortsättningen".

Men en dålig respons kan ju också bero på att olika arrangemang inte är tillräckligt intressanta eller lockande och i det avseendet får vi väl försöka skärpa till oss.

Hur som helst är det nog så att en före-

ning som är fattig på aktiviteter på något sätt kväver sig själv och medverkar till att bli en sådan där "båtparkeringsplats" som ingen vill ha.

Vi kommer därför i fortsättningen att försöka anordna fester, seglingar och annat i en utsträckning att Ni helt enkelt inte kan stå emot.

När vi nu kavlar upp ärmarna och tar nya tag, gör vi det med den förhoppningen att vidmakthålla och kanske rent av förstärka den goda anda som råder inom Göta Segel Sällskap.

Rune

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR ÅR 1986

Göta Segel Sällskap får härmed avlämna följande verksamhetsberättelse. Styrelsen har under året bestått av följande personer. Ordförande Rune Kristoffer-son, vice ordförande Erik Thor, kassör Peter Fäldt, kassörsassistent Britt Lundqvist, sekreterare Michael Söderman, ungdomsledare Irene Eriksson, suppleant Siv Sundqvist-Amberg. Sällskapet hade vid årets slut 422 medlemmar, varav 74 kvinnor eller damer. 382 var över 25 år, varav 59 damer. 24 var 20 till 25 år gamla, varav 6 kvinnor. 18 var juniorer, varav 9 flickor. Slutligen fanns det 60 miniorer, varav 35 flickor. 245 båtar var registrerade i Sällskapet, varav 216 kölbåtar, 12 jollar och kanoter samt 17 motorseglare och motorbåtar. Sällskapet har nu 130 ständiga ledamöter, varav en Hedersordförande och 5 Hedersledamöter.

Vi har under året haft 10 stycken protokollförda styrelsemöten samt två allmänna möten. Flertalet möten har avhållits i klubbhuset på Reimersholme. Styrelsens ansträngningar har detta år huvudsakligen ägnats åt Långholmen samt framför allt avyttrandet av Reimershuset samt anskaffande av ny klubblokal. Det förefaller nu relativt säkert att fängelset skall bli vandrarhem eller enklare hotell. Kommunens planer medförde att området stadsplanerats. I samband med detta föreföll det som om GSS skulle få ett 25-årskontrakt på marken. Innan denna dröm hann gå i uppfyllelse ändrade sig någon i den kommunala hierarkins irrgångar och något kontrakt blev aldrig skrivet. Att sia om vad som skall ske i denna fråga är som att bestämma färgen på en kameleont.

Vi har fortsatt att installera oss på fängelseområdet och att flytta båtarna medelst Tengvallsvagnen. Vagnen har fungerat utmärkt, men på grund av bristande rutin hos såväl funktionärer som medlemmar har arbetet tyvärr ibland gått långsamt.

Leif Wiegurth har byggt en ypperlig bom vid rampen och tackas härmed varmt av Sällskapet. Bommen torde ej gå att forcera utan stora svårigheter och ser ut att hålla en bra bit in på tvåtusentalet.

Den planerade jollerampen är ej byggd, då träden står i vägen och absolut ej fårtas ned. Omplanering pågår.

Reimershuset är fortfarande ett olööst problem för Sällskapet. Styrelsen har agerat kraftfullt för att avyttra det. Huset har utannonserats flera gånger samt lämnats till mäklare för avyttring. Huset är tyvärr beläget på parkmark vilket gör att biltrafik är förbjuden. Detta har minskat antalet spekulanter kraftigt. Vidare har de två närliggande HSB-föreningarna ej sett kommersiell verksamhet med oblida ögon. En intressent har emellertid lagt ned stort arbete på att försöka få bygga om huset till café, helst med vidhängande gästhamn. Detta upptogs så positivt hos kommunen att man tom var villiga att ställa kommunal borgen. Hela planen föll emellertid på att den HSB-förening som ligger strax bakom huset ej gav sitt tillstånd till ombyggnaden. Således torde möjligheterna att sälja hyresrätten vara uttömda, och förhandlingar med kommunen och HSB föres nu.

Sällskapet har blivit erbjudet en lokal om ca 100 m² i Spinnhusets bottenplan.

Lokalen lämpar sig väl som samlings-
urymme, verkstad och kansli och är
dessutom belägen i direkt anslutning till
varvet. Styrelsen förhandlar nu med
kommunen om hyresvillkoren, och hop-
pas att kontrakt skall skrivas i en snar
framtid. Bosse Fagerström leder pro-
jektarbetet och kommer att basa för
stora delar av ombyggnaden om vi får
hyra lokalen.

På Jungfruholmarna har skett under-
hållsarbeten. Sällskapet vill här tacka
Claes Gustavsson och Sten Thorold
med charmanta fruar, vilka gjort ett
 snyggt arbete med huset.

Kappseglingarna har som vanligt varit
lyckade. Tyvärr har det under året inte
funnits någon festkommitté, vilket med-
fört att festerna efter seglingarna
ordnats av valberedningen, ungdoms-
kommittén etc.

Det faktum att det ej varit möjligt att un-
der året finna någon hugad till posten
som Klubbmästare är en stor skam för
Sällskapet. Må detta aldrig upprepas!
Styrelsen har vidare ägnat tid åt våra
nya stadgar vilka skickades ut till samtli-
ga medlemmar under våren och be-

handlades på Höstmötet. Intresset för
denna för Sällskapet så viktiga fråga var
så stort att hela fyra medlemmar av fyra-
hundra motionerade i frågan. Debatten
under mötet blev dock het, och många
medlemmar sade sin mening. Förslaget
godkändes dock efter vissa ändringar,
och kommer att presenteras igen på
Årsmötet.

Styrelsen vill tacka varvskommittén och
hamnkommittén för allt det arbete de
lagt ned till Sällskapets fromma.

Sällskapet vill vidare tacka Greta och
Gösta Berndtsson, Ville Sandberg samt
Bosse Fagerström för donationer.

Sällskapet vill också slutligen tacka alla
de medlemmar, vilka arbetat för vårt
bästa.

Göta Segel Sällskap 87.02,16.

Rune Kristoffersson

Peter Fäldt

Irene Eriksson

Siv Sundqvist-Amberg

Erik Thor

Britt Lundqvist

Michael Söderman

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Kansli: Reimershuset. Tel. 68 14 13, telefonsvarare

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

Varv Långholmen: Tel. 68 40 24.

Jungfruholmarna: Jungfrusund 170 10 Ekerö.

STYRELSE:

Ordförande: Rune Kristoffersson, Ståltrådvägen 7, 161 31 Bromma.
Tel. 26 07 61, arb. 781 18 47 eller 769 74 76.

V. ordförande: Erik Thor, Malmvägen 63, 141 71 Huddinge.
Tel. 88 31 66.

Sekreterare: Ib Möller, Hälleskåran 24, 126 57 Hägersten.
Tel. 88 51 96.

Kassör: Bertil Lapidus, S:t Eriksgatan 53 A, 112 34 Stockholm.
Tel. 53 08 75.

Assistent: Britt Lundqvist, Norrbackagatan 22, 113 41 Stockholm.
Tel. 33 78 14.

Ungdomsledare: Irene Eriksson, Sommarstigen 9, 144 00 Rönninge.
Tel. 0753-534 95.

Suppleant: Siv Sundqvist, Heleneborgsgatan 9 B, 117 31 Stockholm.
Tel. 69 41 41.

Hamnchef:

Sten Thorold, Sigfridsvägen 13, 126 50 Hägersten. Tel. 45 41 10.

Jan Söderberg, Vikstensvägen 9, 121 55 Johanneshov. Tel. 49 70 92.

Tillsyningsman för Jungfruholmarna:

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

Jungfruholmskommitté:

Claes Göran Gustafsson, Krokvägen 52, 141 44 Huddinge. Tel. 711 03 81.

Tommy Forsman, Ove Oskarsson, Åke Nyström, Leif Dahlberg, Arne Nyström,
Ville Sandberg.

Kappseglingskommittén:

Rune Kristoffersson, eskaderchef, Ståltrådsvägen 7, 161 31 Bromma.
Tel. 26 07 61.

Bo Eriksson, Clas Siltberg, Nils Olof Olsson, Svante Nordström, Lasse Söderberg,
Bengt Svensson.

Festkommitté:

Monica Svenborn, klubbmästare, Midsommarvägen 21, 12635 Hägersten. Tel. 184650.
Mona Ek.

Valberedningskommitté:

Lars Gustavsson, sammankallande, Liljestigen 10 A, 12532 Älvsjö. Tel. 47 41 14.
Ulf Mannerstedt, Robert Levin, Anders Ovegård.

Varvskommitté Långholmen:

Åke Rundkvist, varvschef, Grenljusbacken 24–26, 117 45 Stockholm. Tel. 744 39 07.
Gunnar Hagliden, Staffan Eklund, Lars Edman, Kaj Amberg, Ingemar Holmström,
Christer Johansson, Rolf Roos.

Ungdomsarbetsgrupp:

Irene Eriksson, Sommarstigen 9, 144 00 Rönninge. Tel. 0753-534 95.
Karina Björklund, Peter Eriksson, Daniel Jonsäter, Peter Landqvist, Monica Tuvelid.

Uppvaktningsgrupp:

Bo Fagerström, sammankallande, Hornstulls Strand 1–3, 5 tr., 11739 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.

Radioombud:

Sture Ahlbin.

Revisorer:

Lennart Berglund, Sågbäcksvägen 19, 141 48 Huddinge. Tel. 774 87 95.
Svante Sjöberg, Lillsvängen 56, 126 57 Hägersten. Tel. 88 98 24.

Revisorssuppleant:

Per Lantz, Bildhuggarvägen 17, 3 tr., 121 44 Johanneshov. Tel. 59 89 92.

Tillsyningsmän för gemensam egendom:

Leif Wiegurd, Leif Svensson, Christer Eriksson, Jan Andersson.

Kostnader

BALANSRÄKNING 86.12.31

Tillgångar

Kassa	240:22
Postgiro	0:—
PK-banken	27.740:18
Bankbok	1.260:10
À conto till Sektioner	0:—
Långholmen	214.004:—
Inventarier	4:—
Summa tillgångar	243.244:50

Skulder

Övriga kortfristiga skulder	2.905:—
Banklån	86.680:—
Balanserat resultat	137.824:49
Årets resultat	15.835:01
Summa skulder	243.244:50

VINST- OCH FÖRLUST 1986.12.31

Intäkter

Medlemsbetalningar	277.520:—
Försäljning	12.419:—
Gåvor anslag	5.340:—
Reimers	925:—
Intäktsräntor	5.342:—
Hamnavgift Jungfruholmarna	8.042:—
Ungdomssektionen, Jollelägret	19.200:—
Kappseglingskommittén, anmälningsavgift	5.475:—
Summa intäkter	334.263:—

Utgifter

<i>Reimers samt nya lokalen</i>	
Omkostnader	426:—
El samt hyra bägge lokalerna	10.717:—
Tele	535:—
<i>Långholmen, Varv</i>	
Omkostnader	20.572:—
El	2.218:—
Tele	1.158:—
Hyra	40.050:—
<i>Långholmen, Hamn</i>	
Omkostnader	13.292:—
Hyra	64.250:—
<i>Gröndal, varv</i>	
El	+1.487:—

Jungfruholmarna

Omkostnader	7.634:—
El	2.678:—
Tele	698:—
Teleautomat	939

Ungdomssektionen

Omkostnader	2.869:—
Jollarna	3.744:—
Jollelägret	18.339:—

Kostnader övrigt

Festkommittén	12.443:—
Uppvakting	2.529:—
Kappseglingskommittén, omkostnader	3.224:—
bidrag	2.225:—

Kostnader Administration

Omkostnader	7.478:—
Porto, kont.mtrl, etiketter mm	9.614:—
Årsboken	25.717:—
Sammanträden	2.822:—
Försäkringar	9.454:—
Avgifter till förbund	9.212:—
Standertar, märken, tröjor	0:—
Följebåten	2.897:—
Utgiftsräntor	14.956:—
Skatter	1.225:—
Avskrivningar	26.000:—

Summa kostnader	15.835:—
------------------------	-----------------

AVGIFTSBESTÄMMELSER 1987

Inträdesavgifter:

Senior	300:–
Junior fr. o. m. 15 år och familjemedlem	50:–

Nyttjanderätt:

Uttages av senior när denne första gången utnyttjar hamn eller varv	500:–
<i>(Gäller ej tidigare junior.)</i>	

Avgift per år:

Medlemsavgift:

Senior	175:–
Junior fr. o. m. 15 år och familjemedlem	100:–
Junior t. o. m. 14 år	50:–

Båtavgift (för båt registrerad i sällskapet):

Senior (som ej utnyttjar sällskapets hamn eller varv)	150:–
Junior (som ej utnyttjar sällskapets hamn eller varv)	75:–

Hamnavgift:

Bryggplats (som ej utnyttjar sällskapets varv)	750:–
Kanotbryggan (för kanot eller jolle som ej utnyttjar sällskapets varv)	150:–
Skåp i mån av tillgång	50:–
Bod i mån av tillgång	75:–
Uppdraging av boj enligt ordningsregler för hamn	100:–

Varvsavgifter per kvm:

Långholmen	51:–
<i>(Ovanstående varvsavgift innefattar hamn-, varvsplats och båtavgift. Pensionärer betalar halv avgift.)</i>	
Grundavgifter för samtliga varv	750:–
<i>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).</i>	
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 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 arbetspliktsavgift uttagas.

Jungfruholmarna:

Hamnavgift per dygn (ej medlem)	25:–
Hyra för husen:	
Per påbörjat dygn	10:–
Per vecka	60:–

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

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

Värnplikt:

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

Pensionär: Efter anmälan hos styrelsen erhåller pensionär halv avgift.

Ständiga medlemmar: Ständig medlem är befriad från medlemsavgift.

Hedersledamot: Hedersledamot är befriad från samtliga avgifter.

Inbetalningsdatum:

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

Avgifterna gäller för följande perioder:

Årsavgift: 1 januari–31 december innevarande år.

Båtavgift: 1 januari–31 december innevarande år.

Hamnavgift: 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.

VART SKALL JAG VÄNDA MIG?

Ordföranden — Håller i rodet på GSS. Leder möten, för förhandlingar i t. ex. lokaliseringsfrågan och mycket annat. Vänd dig till honom när det gäller frågor som rör GSS i stort.

Sekreteraren — Har hand om medlemsmatrikeln och båtregistret. Skall du byta båt eller adress är han rätt man. För naturligtvis protokoll på möten och hjälper ordföranden i hans arbete.

Kassören — Håller i sällskapets finanser. Alla ärenden om avgifter till sällskapet. Är tacksam för att du betalar i tid.

Ungdomsledare — Hon sörjer för den viktiga återväxten inom klubben. Handhar läger, jollar, kurser m.m.

Hamnchefen — Svarar för allt som rör hamnanläggningarna medan båtarna ligger i sjön. Fördelar platserna vid bryggorna.

Varvschefen — Sköter om båtplatserna på land. Svarar för sjösättning och upptagning.

Tillsyningsman på Jungfruholmarna — Finns alltid på Jungfruholmarna under högsäsong. Sköter tillsammans med Jungfruholmskommittén underhållet av anläggningarna. Tar upp hamnavgifter och mycket annat.

Uppvaktningskommittén — Har hand om uppvaktningar vid födelsedagar och begravningar. Du som vet något om detta talar med sammankallande i kommittén.

Kappseglingsskommittén — Svarar för kappseglingarna och tar emot anmälningar till dessa.

Festkommittén — Ordnar alla trevliga fester och köper in allt som behövs till dem. Tar emot anmälan till fester.

Valberedningskommittén — Om du vill föreslå någon till en funktionärs-post i sällskapet vänder du dig hit.

Radioombudet — Svarar på dina frågor om kom.radio i din båt.

Telefonsvarare — Har vi på kansliet. Där kan du tala in vem du vill ha kontakt med och sedan hör vederbörande av sig. Om försäljning av märken o. d. se Avgiftsbestämmelser.

Anslagstavlan

Aktiviteter 1987:

17-19 maj	Kappseglingsläger
30 maj	Jungfruvalse
7-17 juni	Seglingsläger på Jungfruholmarna
10-14 augusti	JRM Flipper
15-16 augusti	Kräftköret
19 september	Korv och paket
14 oktober	Höstmötet

Sista årsboken!

I demokratisk ordning beslöts på årsmötet 1987 att årsboken skall avskaffas. Styrelsen menade att den har varit en alltför stor post i kostnaderna. I stället skall det komma fyra nummer av en utökad GSS-Nytt. Någon ansvarig för detta projekt har dock inte presenterats.

Som redaktör för årsboken sedan 1978 beklagar jag detta beslut. Jag tror att vi därigenom har tagit död på en sammanhållande faktor i klubben och detta i ett läge där det är kris beträffande rekrytering av funktionärer till kommittéer som festkommittén, som också skall arbeta för sammanhållningen. Likaså är det dåligt med återväxten på ungdomssidan, trots helhjärtade insatser från ungdomskommittén.

Det här visar på en bristsjukdom i klubben som riskerar att leda oss fram till att GSS blir en samäggt marina i stället för en idéell förening. Många är nog medvetna om detta och skulle vilja förhindra det, och jag tror att årsbokens avskaf-

fande är en kortsiktig åtgärd i denna situation, även om den förvisso kostar en väldig massa pengar.

Ordföranden ansåg på årsmötet att boken blivit såväl dyrare som sämre. Vad gäller kostnaden har ökningen skett med ungefär 10 % varje år. Vad gäller kvalitén vill jag inte gå i svaromål om redigeringen, men bidragen har under de år jag haft ansvaret varit av *mycket* hög klass. Det har varit rent upplyftande att läsa de välskrivna texter, som medlemmar har skickat in – ofta efter mycket stänk och stön samt försäkringar om att de inte alls har haft ordet i sin makt. Likaså har många fina fotografier gjort det till ett nöje att redigera årsboken.

Det har som sagt varit roligt att ha hand om den här publikationen och det är med saknad som jag lämnar uppdraget efter nio år. Jag vill slutligen rikta ett stort tack till alla er, som lagt ned timmar av svett och möda på att bidra till årsboken, klubbens ansikte inåt och utåt!

Klas Jonsäter

VERKSAMHETSBERÄTTELSE FÖR GSS UNGDOMSSEKTION 1986

Ungdomssektionen hade vid årsskiftet 60 miniorer och 18 juniorer.

Under året som gått har vi haft ett seglarläger på tio dagar som vanligt, en kurs för tjejer som var lagd till kvällstid och en helg samt en seglingshelg som också var kappsegling.

Vårt sedvanliga tio-dagars läger var inte heller i år fullt. Vad det beror på är svårt att säga, vi annonserade i pressen med klen resultat. Glädjande är dock att merparten av våra lägerdeltagare är flickor och dom tycks vara intresserade av kappsegling flera av dem. Lägre genomfördes under ledning av GSS-ungdomar som alla arbetat som ledare förut och som ska ha en eloge för sitt fina jobb. De ungdomar som nu arbetar i ungdomssektionen är alla "fd lägerbarn". Vi har försökt att utbilda så många som möjligt och dessutom fått in flera tjejer som ledare. Kurser i ledarskap, livräddning men även funktionärsutbildning har vi haft deltagare på.

Syftet är att tillvarata de resurser ungdomarna har och behålla dem inom klubben. Vi behöver våra ungdomar!!!

Jollerampen på Jungfruholmarna är ombyggd, den gamla var marke. Den

nya jollerampen i kanalen dröjer ännu tyvärr. Det beror på att platsen där vi vill ha rampen, framför roddskjulet, där jollarna ska förvaras, har träd som inte får fällas. Ny planering pågår, vi hoppas ju att få igång en verksamhet i kanalen så småningom.

I september inbjöd vi ÅSS ungdomar till en helg med kappsegling på Jungfruholmarna. Det kom sammanlagt 25 personer. Vi hade en jättefin helg med omväxlande väder och vind. Fyra seglingar genomfördes. ÅSS vann sammanlagt och blev omedelbart utmanade till nästa höst, då med ÅSS som värdar. Prisutdelningen var extra rolig. ALLA fick pris även vår "badanka" - Carina.

GSS ungdomar har gjort fina resultat under året på banor i såväl Danmark som Norge och här hemma. Tyvärr tycker vi att återväxten är lite skral och vi ska försöka peppa lite fler att börja kappsegla. Under 1987 kommer vi att stå som värdar för juniorriksmästerskapet i Flipper och det kommer att gå av stapeln i augusti på Jungfruholmarna. Då hoppas vi på stort deltagande. Framfr allt hoppas vi på GSS egna ungdomar.

Irene

Läger 86

Här kommer den sedvanliga rapporten från lägret i somras!!!

JÄTTE MYCKE VRÅLHEJSAN!!!!
Oh fy fan!!! En leksakstax!!! Precis som en riktig, söt utanpå och äcklig inuti . . . Säg tror Du på Gud? . . . Jaa, han e skitläcker! Gof lorp . . . Nu börjar vi!!!

Vi i ledarmaffian samlades på lördag kväll på holmarna och gjorde iordning för det kommande lägret.

På söndagseftermiddagen hämtade vi ungarna vid Slagsta och Jungfrusund och installerade dem där de skulle ha sitt natthärbärge de kommande tio dagarna. De flesta av barnen var nya för i år, många rena nybörjare och de hade aldrig suttit i en jolle förut. Under de tio dagarna lärde de sig väldigt mycket allihop.

Under lägret hade vi strålände väder, sol och . . . **VINDSTILLA!!!** Detta hindrade dock inte oss att utbilda bra seglare. "De som kan segla i lätt vind kan segla i hård." Ett gammalt ledarordspråk!!!

Även i år kom polisen på efterlängtat och uppskattat besök och de berättade om sitt arbete och om vikten av sjösäkerhet. Alla fick åka polisbåt. Mycket uppskattat att kunna berätta DET för kompisarna i stan.

Vi invigde också vår nybyggda grillplats på udden av stora holmen. Där lät vi oss alla smaka av grillad korv, vi gjorde även mackor. Monica, vår husmor, hade med stor möda fixat dom men de blev inte 100% lyckade (om man skall vara snäll, blåähh). Vårt dagliga käk lagades av Monica och Maria. De tjejerna gjorde ett ypperligt arbete.

P.g.a. den fjuttiga vinden skör vi upp frukosten varje dag för att väntan på den lilla vindgnutta som kanske framåt dagen inte skulle bli så lång. Sabla sommartid! Vinden vet ju inte om den!!!

Vi hade även nattliga aktiviteter och förekom ungarna!!! Till exempel hade vi en nattorientering då barnen fick ta sig runt öarna med ficklampor för att inte missa spåret längst vilket de fick träffa på vår vän "koffertliket" som dänglade i sitt träd. Ingen sensation!

Långseglingen sträckte sig även i år till Årsta klubbholme vid Vällinge. Dit hade vi fint med både vädret och ett glatt

I matkön

Foto: Karina B.





Håkan, Staffan och Jon seglar Laurella

humör. Där fikade vi och barnen bombarderade måsarna och vice versa. Vingen hem blev krånglig, dels p g a att Tjinnans motor helt enkelt strejkade, dels började det naturligtvis blåsa kraftigt. Barnen klarade inte av att burka ner jollarna i den hårda vinden. Några klarade det och stack iväg i en fart, andra blev helt efter. Det gick inte att hålla ihop fältet och det blev helt klart KAOS. Så småningom lyckades vi komma hem allihop och dessutom välbehållna, men med uselt humör och frusna. En praktisk lektion om vikten av sjövätt.

Vi tog även över alla barnen till Slagstabadet där vi spelade brännboll och alla fick springa av sig lite grann. Det var en lite annorlunda utflykt som blev uppskattad. Hemkomna blev det bad och bastu. Tjejerna hade lite svårt att få av

sig baddräkterna, trodde de blev rena ändå! Vi fick också lite klagomål på att vi skitade ner i bastun.

Årets föräldraring var lördagen och den avlöpte smärtfritt utan komplikationer. Vår äldste gäst var en morfar, gott och väl 90 år fyllda.

Ja, så blev det Födelsedag! Va – kan man fira det på ett läger?? Jaja mensan fattas bara!! Födelsedagsbarnets föräldrar hämtades och dom bjöd alla på marängsswiss. Våra "mattanter" hade bakat tårta dagen till ära och allt blev mycket festligt. Födelsedagsbarnet uppvaktades med en alldeles väldigt fin seglarväst. Vad annars på ett seglarläger?

Lägret närmar sig sitt slut och sista kvällen SKA man busa, det hör till. Ungarna hade ett lite annorlunda sätt i år. Det var ganska påhittigt, dom invaderade



"Torrsegling" med spinnacker

Foto: Karina B.

Pelle har teori



klubbhuset mitt i natten och satte igång att kaka i sig allt dom hittade (och ville ha!!!). Dom kåkade allt dom kom åt. Monica gick upp och gav dom mer mat ändå och sen somnade alla mycket sent. På morgonen därefter var alla sura och trötta!!! Ungarna surade och tjurade men vi hävdade envist att har man varit uppe sent och busat så hjälps det inte, men får gå upp ändå.

Efter en del tjafs tar sig alla samman och

plockar ihop och packar sina saker. sen blev det prisutdelning. Vi hade massor med priser i allt möjligt. Femkamp, den pågick under flera dagar. Pris till mässtersimulant, pris i Okunskap i seglingens väjningsteknik. Pris i överlägsen vältningsteknik. Största övningen i diskteknik (därmed inte sagt att disken var ren) och sen hade vi ett diplom i Sockerconnylogi.

Sedan alla sedvanliga diplom och med-





Daniel räddar "badanken" (Carina)

*Fyra av tjejerna före tjejseglingen
Fr v Maria, Karina, Mette och Monica*



Årgång -86

"Hi-Hi-man" of the year



lemskort delats ut och alla kramats och önskat varandra en fortsatt fin seglings-sommar sköt vi två skott och skjutsade iväg ungarna. Därmed var årets läger slut, holmarna slutade att skaka och lugnet stänkte sig åter över bastun, dasset och Einars källare.

Vi städar och städar, Einars, stugorna, klubbhuset, jollar o.s.v. . . Vi grillar korv, spelar kort och sover. Vad gör man i tystnaden efter ett läger???

Dagen efter lämnar vi Jungfruholmarna

och man tycker sig höra öarna pusta ut efter ännu ett LÅGER.

Ledarmaffian

Pelle, Peter, Karina, Daniel, Carina, Monica och Maria.

Fotnot 1: Betr. koffertlik se föregående årsbok.

Fotnot 2: Det inledande citatet är hämtat ur den populära serieboken "Socker Conny".

Ledarmaffian: Pelle, Peter, Monica, Daniel, Maria, Karina och Carina





Lägerdeltagarna:

Stående: Kypen, Musse, Jennifer, Hilda, Andrea, Ted, Jon, Katarina

Sittande: Jessica, Håkan, Staffan, Lotta, Henrik

”Gammal fin Herrgårds Aquavit”

Roffe Roos och jag träffades för en tid sedan och av någon anledning kom vi att tala om vårt klubbhus på Reimers. Roffe tyckte att det var synd att vi eventuellt skulle förlora huset. Vi tänkte tillbaka på vår dåvarande ordf, Sverker Bergman, som var den som ordnade våra möjligheter att få ett eget klubbhus. Men sanningen är att vi till slut tvingas renovera huset utvändigt. Då står vi inför dryga kostnader och vad händer om

ca två år när kontraktet går ut? Kan vi räkna med samma symboliska hyra på ett nytt kontrakt?

Men! Det var en annan sak Roffe nämnde. Vet du om att vårt klubbhus finns dokumenterat i Systembolagets sortiment?

Köp en flaska ”Gammal Fin Herrgårds Aquavit” så får Du se!

Hej Bom Trall!!!

Hälsningar Bosse F.



Dansk vindtabell

Stiltje (0–0,2 m/s) Seglen hänger slappa, rodret passar sig själv.

Nästan stiltje (0,3–1,5 m/s) Begynnande drag i seglen. Om alila skot slackas kan rodret passa sig själv.

Lätt bris (1,6–3,3 m/s) Seglen blaffrar och båten lovar. I anständighetens namn bör skoten halas hem och rodret fattas. Efterhand som seglen fylls kränges båten och ölbacken flyttas ner på durken.

God bris (3,4–5,4 m/s) Ölflaskorna kan inte längre stå fritt utan måste stödjas eller hållas i handen.

Frisk bris (5,5–7,9 m/s) Tomflaskorna rullar mot varandra och måste därför slängas överbord.

Styv bris (8,0–10,7 m/s) Öl på kylning halas ombord.

Frisk kuling (10,8–13,8 m/s) Ingen får nu ha ansvar för mer än en flaska – åt gången.

Styv kuling (13,9–17,1 m/s) Ölbacken far omkring på durken. En man får till uppgift att sitta på den.

Hård kuling (17,2–20,7 m/s) Ölen kan fortfarande öppnas av en man. Begynnande besvär med att träffa munnen.

Halv storm (20,8–24,4 m/s) Flaskan måste hållas med två händer. Endast personer med sjövana får av kapsylen själv.

Storm (24,5–28,4 m/s) Det krävs två personer för att öppna en flaska. Tomflaskorna slängs ut i lä. Mycket svårt att träffa munnen. De första tänderna slås ut.

Svår storm (28,5–32,6 m/s) Ölet börjar skumma. Mycket svårt att dricka. Läppar spricker och tänder slås ut.

Orkan (Över 32,7 m/s) alla öppnade flaskor skummar över. Omöjligt att dricka. Temporärt förbud mot att öppna flaskor.

”Triffidernas uppror” är en science-fictionroman om några farligt giftiga växter som människorna odlat fram i sin lystnad efter mer och bättre oljor. Så en dag drog alla truffider upp sina rötter, gav sig iväg från odlingarna och snart hotade dom att ta över hela jorden!

Jämfört med tyngre kölbåtar kan man väl säga att flerskrovsbåtarna har dragit

ner till Aerö i ett enda svep. Sen kom värmeböljan som bara med avbrott för nordanstormen varade ända hem till Stockholm. Ovanligt nog bjöds det ändå på alla möjliga slags vindar, vilket gav oss en bra inskolning med möjligheter till återhämtning i loja varma söderhavsaktiga vikar mellan de tuffa lektionerna i häftig vind och sjö.

Triffiden gör entré

upp sina rötter och börjat röra på sig rätt ordentligt, så då vi köpte en Dragonflyt-rimaran fick den heta TRIFFID.

Att en sådan båt är ganska giftig märkte vi mycket snart – vi blev först bitna under en provsegling, och sedan vi fått vår egen går giftet oss snabbt alltmer i blodet.

Vi var bortskämda från vår Göta-jolle, som jag byggt 1965. Den var livlig, grundgående, lätt och hanterlig. Med Triffiden fick vi några fina egenskaper till: självlänsande, verkligen snabb och bekväm. Viktiga saker om man vill kunna utsträcka färderna litet längre trots begränsade semestrar och begynnande ålderskrämpor.

Den 19 juni kom vi med mycket pick och pack till Börge Quornings båtbyggeri i Skaerbæk vid Lille Belt för att hämta vår båt. Där hon låg vid bryggan rörde hon sig som en rashäst. Den kyliga nordvästen fick henne att rycka otåligt i sina tyglar. Nästa dag blåste oss samma vind

Tänker ni er åt det hållet så akta er väl för Langelands sydspets. Sjögången där utanför är ökad, men det visste inte vi så där bröts vårt centerbord. Olika våg-system som mötte strömmar över uppgrundningen utanför udden i ostlig kuling gjorde det så gropigt och slängigt att en massa grejor flög omkring inne i ruffen. Vi behövde verkligen våra säkerhetsseklar – även då vi satt i sittbrunnen! Vi var faktiskt rätt oroade för båten som slog mycket hårt i vågorna, men en sådan hade klarat Round Britain Race i storm så den skulle väl hålla för detta – tänkte vi.

Men när balansen ändrades och en stor virvel syntes akterut och vi dessutom inte kunde gå lika högt i vind som en allmogebåt med sprisegel, då anade jag att något hade hänt. Frågan är om ens ett prima centerbord skulle ha klarat påfrestningarna av den sjögången – i vårt fall hade limningen misslyckats. Det syntes på stumpen som var kvar, och vi

fick ett nytt skickat gratis och franko till Taars havn, Lolland. Dit hade vi haft en seg kamp mot vinden och den mycket krabba sjön utan centerbord. Vi hade fått föra över mesta möjliga tyngd mot fören för att ge förskeppen ett bättre grepp i vattnet.

De Danske Statsbaner hade lovat att centerbordet skulle vara framme på en dag. Men icke då! Först skulle det till Köpenhamn och lastas om till Lollandsbanan. Nu är det så att Lollandsbanan inte riktigt kan med storebror DSB, så att köra tåget vidare med centerbordet fick vänta till en annan dag. Och så var det den lokala utköraren som bara gjorde en tur i veckan!

Nåja, Niels Sigvardt, en hjälpsam lokal seglare och fabrikkör som var rutinerad på sånt här, spårade paketet på dess färd och körde själv dit och hämtade det åt oss!

Taars havn rekommenderas

Niels tycktes vara ankaret i Taars seglarklub som håller den rara lilla fd fiskehamnen i stånd. Klubben har ett antal cyklar till seglares förfogande. Det behövs, för själva samhället med affärer och sånt låg bortåt en mil från hamnen. Vi blev snart vänner med flera av de vänliga människor som brukade vara nere vid båtarna, hamnfogden i ex som ofta gick ut efter både öl och ål, och skolläraren, Kresten Seeberg, som kom ner till hamnen varje kväll med sin fru. Dom åt middag ombord på sin båt, sov över, åt frukost och sen hem igen varje morgon. Alla deltog dom i våra centerbordsbekymmer och vi fick veta mycket om trakten under våra tre väntedagar. Om man absolut skall ha något haveri, så kan nog Taars havn på det hela taget varmt rekommenderas.

I Taars havn



näckerboom och kontrolleras i stället med gaffar till både för och akter av sidoskroven. Detta ger mycket enkla spinnakergippar. Efter ett par timmar hade vindbället brett ut sig en del så vi gippade och kunde skära på samma sätt norrut framför fuskarna som hela tiden luftar på, tidsvis med skroven under horisonten. Vid Kullagrund gippade vi igen och skar nu längs Skånökusten och snart Varad mötte vi fuskarna igen utan att vi brant en enda droppe bensin.

Kryss i medvind till Skåne

Tridförsturen hånades snabbt in tack vare båtens snabbhet och gynnsam vind. Vi hann till ett besök hos min mor i Skåne på utsatt tid. Överseglingen blev minnesvärd. Vid Møns klint räddde siekande sol och stilla je. Två fuskar tog in stina fockar och gick för motor mot Skåne, men vi såg ett svagt vindbälte som sträckte sig flera österut. Med spinnakern på 54 kvadrat kunde vi skära rakt åt dörret med 4-7 knop. Den sålts föresten utan spär-

Under långa spinnakerkättringar gör man det bekant för sig





Om vikten av att veta sin position

En fara med att ha en snabb båt är att man lätt frestas att så att säga "skär-gårdsnavigera" även under litet längre överseglingar på öppet hav. Man ser ofta målet och tycker att snart är man ju där, men söder om Listerlandet kom plötsligt ett kraftigt regnväder. Regnet dolde snart allt land och vinden vred emot och avtog. Vart tusan var vi på väg? Efter en hel del gissande om olika landkonturer som så småningom dök upp lättade till slut regnet såpass att Hanö visade sig och redde ut begreppen för oss. Men en läxa hade vi fått.

Vi har ännu inte riktigt vant oss vid de högsta farterna och de första gångerna Triffiden lade iväg i 18–20 knop undrade vi faktiskt allvarligt vad vi egentligen ha-

de gett oss in på. Häftigast under hemseglingen var det nog efter att vi hissat på i Karlskrona. Det var hård vind när vi kom in, och den hade ökat åtskilligt utan att vi märkt det när vi var i staa.

Under plattlänsen mot Möcklöbron gick det först med 10–12 knop, men vid en liten kursändring kom vinden att svepa längs seglen och det blev plötsligt buskörning i full fart mitt framför nosen på några andra seglare. Vinden bara ökade, men lyckligtvis fanns en vik med litet lä där vi kunde ankra och för första gången reva storen. Med två rev tagna och med knappt halva rullgenuan var båten under god kontroll vid bropassagen, men ändå gick det sen med 15 knop i byarna ner mot Ytterön.

Blekinge höll på att ta slut

Detta var litet bekymmersamt, att vår Dragonfly slukade distans så snabbt att Blekinge höll på att ta slut. Blekinge som vi läst och drömt en hel del om och gärna ville kolla in litet närmare med egna ögon.

Det var också litet nervöst därför att vinden bara ökade och ökade. Vi hade inte tidigare haft det så hårt och samtidigt så bygt, men Triffiden verkade trivas. Med bottenrevad stor och med bara en tredjedel av rullgenuan ute skuttade hon fram ungefär som en lekfullt upphetsad ekkorunge. Rusning – stanna till – och så iväg igen för fullt. Så for hon fram på det släta vattnet mellan öarna. Härligt, men pirrigt med dom ruskiga krafter som spelar i skrov och rigg. Från bommen kom då och då knak och gnissel och små aluminiumflisor. Vi hade tydligen inte revat på riktigt rätt sätt.

Långören lockar

På Långörens nordöstra sida var en lämplig landningsplats inritad i en båt-tidningsartikel. Den skulle passa fint i den hårda sydvästen. Vi hade läst om spännande låga öar som man kunde vada emellan och där jaga plattfisk med händerna. Mycket lockande, men inte såg det ut som något vidare bra ställe när vi kom närmare inte.

Vi ankrade upp strax utanför, tog ner seglen och prövade att sakta treva oss in för motor åt några olika håll. 10–20 meter från land fick vi vända varje gång. Det var alltför långgrund och fullt av stenblock.

Men vi hade gett oss katten på att besöka dessa öar, för efter Långören tog Blekinge slut. Åt öster hade vi bara en vid horisont. Jag hoppade i vattnet. Med

cyklopöga och simfötter sökte jag en passage utan så många block. Jag hade börjat hacka tänder för länge sen när jag hittade ett ställe som var tänkbart om båten blev väl förankrad och sen förtöjd åt olika håll i land. Men sen var det tji att få ankarfäste i rätt läge där. Huttrande och utled på stället fick jag ge upp. Vi seglade till Sandhamn i stället och svor över slarviga seglings-skrubenters. Faktum är att detta (rekommenderade!) ställe blev det enda ställe där vi inte lyckades landa på tilltänkt plats under fyra veckors segling.

Vi landade oftast med aktern mot land

Åtskilliga gånger lyckades vi ta oss in till strand i grunda vikar trots grynnor och stenblock genom att ta bort rodret helt och sen ta oss baklänges in, helst paddlande. Så är båten mycket lätt att manövrera, bara det inte är för mycket sidvind. I aktern har man minsta djupgåendet och bästa bärigheten. Pontonerna sticker inte ut så långt där heller, och ligger högt över vattnet baktill, så det räcker med bara en liten fläck stöveldjupt vatten för huvudskrovet. Detta blev vårt vanligaste sätt att landa.

Vi fick alltid plats även i små hamnar

I riktiga hamnar hade vi aldrig några större problem att få plats. To m i lilla trånga Kåseberga kunde vi ligga en hel vecka utan att stjäla plats för någon annan seglare. Vi låg helt enkelt på det grunda mellan räddningskryssaren och slipen. Det var bara när man skulle ta upp trälare för bottenarbeten som vi behövde flytta oss, och då klunde vi lägga oss på svaj i lä alldeles på utsidan öster om hamnen och vada i land på en sandbank.

Många hamnar som Käseberga, Tuars, Marstal och Aerösköbing var charmiga och njutbara, men andra var förbannat tråkiga. Klintholm t ex hade nyligen på grund av ett enormt tryck byggt ut till en stor steril parkeringsplats för gästande båtar.

Har ni sett en Dragonfly?

Sandhamn här vid södra kanten av Kalmarsund hörde inte till de charmigaste hamnarna precis, men den var rymlig och skyddad och hade en överraskning på lut åt oss. Vi hade väl legat i hamnen någon timme när ett rätt ungt par kom fram på bryggan och tilltalade oss på engelska. Det lät som om dom frågade om vi sett en Dragonfly. Jaa, neej . . . Vad menade dom egentligen?

När dom såg vår förvirring pekade dom utåt kajen bakom oss – och där låg det faktiskt en Dragonfly, deras Dragonfly, som dom alldeles nyss kommit in med. Det var Eddy och Beatrys från Holland som råkat landa i samma hamn som vi med en likadan trimaran. Ibland är världen liten! Jag tror nästan att truffiderna håller på att ta över med rasande fart. Vi bjöd Eddy och Beatrys på te ombord och fick höra att dom närmast kom från Bornholm och var rejält trötta efter tre både långa och hårda dagsetapper från Kiel. Ändå kunde vi inte låta bli att sitta och prata hela kvällen. Vi trängde ihop oss runt bordet i kajutan alla fem medan det skymde ute. Ett sakta regn började prassla på taket och Windexen skramlade uppe i masttoppen.

Upp genom Kalmarsund fick vi sällskap med Eddy och Beatrys i en likadan båt



I Holland blåser det mer än i Sverige, fick vi veta, så Eddy och Beatrys hade hunnit få en del erfarenheter av båten i hårt väder, trots att dom bara haft den i några månader.

Redan den tredje dagen efter jungfruturen råkade dom ut för vind på 9 Beauport (= 21–24 m/s medelvind). Beatrys berättade att hon gråtit och tyckt att det var verkligt hemskt tills hon märkte att båten skötte sig alldeles perfekt trots enorm press på dom bottenrevade seglen. Båda hade upplevt det som att det var båten som seglade dom och inte tvärtom. Det var bara att hålla i sig och hänga med i den vilda ritten.

Jag bör kanske tillägga att Beatrys och Eddy varken är veklingar eller noviser och att hon normalt verkade gilla sina pass till rors även i hårt väder. Dom hade tidigare haft en ”E-boat” (en jolleliknande havskappseglare med sänkköl) som dom bl a seglat upp till den svenska västkusten med och även kors och tvärs bland de Västfriesiska öarna.

Tillsammans uppåt Kalmarsund

Innan vi sade gonatt kom vi överens om att segla vidare uppåt Kalmarsund tillsammans nästa dag, helst till någon naturhamn.

Eddy är ingenjör och ansvarar för kvalitetsövervakningen i tillverkningsprocesser för mejerier. För den uppgiften arbetar han mycket med datorprogram och har utvecklat en osedvanlig noggrannhet med detaljer. Och det märktes i sanning när han på morgonen kom för att jämföra våran båt med deras. Han fullkomligt dammsög vår båt. Jag vill inte påstå att han luktade och smakade på varje skruv, men det var inte långt ifrån. Han hittade minst femtio olika saker som skiljde mellan våra båtar, trots att

deras bara lämnat båtbyggeriet 4 månader tidigare. Så mycket hade båtbyggaren under mellantiden ändrat och förbättrat.

Det blåste fortfarande rätt bra och vi diskuterade hur mycket segel vi skulle föra.

Jag var ännu lite harig efter de senaste dagarnas buskörning och ville ha två rev i storen. Eddy ville egentligen inte ha något, men dom hade brutit den nedersta lattan dagen innan, så vi enades om ett rev.

Sen följde en seglats som vi kommer att minnas länge. Redan inne i hamnen rusade farten upp till 10 knop och under de närmaste timmarna låg den för det mesta kring 15 och ibland t o m 18 knop!

Vi plockade de första utsjöprickarna på fastlandssidan och sen fick sonen i uppgift att styra mot den tredje under det att vi undan för undan cirklade runt varandra, ivrigt fotograferande och studerande varandras båtar.

I den växande sjögången var det ett praktfullt skådespel. Beatrys var en syn för sig. Hon satt till rors med sin sista favoritkeps med skärmen i nacken. (De två första hade blåst i sjön på vägen från Kiel.) Kepsen hindrade inte de kraftiga hårtofsarna från att blåsa fram i ansiktet på henne. Ansiktet var ändå mest bara ett enda stort leende, som tävlade med dom vita gässen på dom solglitrande vågorna.

Ibland klev Eddy ut på trampolinerna och pontonerna för att inspektera någon detalj, och om båten just då hann upp på en ny våg kunde han få sig en rejäl dusch. Men han hade ju varit med förr och hade klätt sig därefter – ett ordentligt torrdräktställ och stövlar. Över skarven hade han ett stycke gammal

bilslang påträdd som gardering mot de duschar som ofta sköt upp underifrån. Efterhand lärde även vi oss att hålla fullt drag i seglen nästan hela tiden genom att lova och falla alltefter hur båtarten och den skenbara vinden varierade.

Det blev också en sport att hålla sig kvar i nerförsbacke flera minuter åt gången genom att segla diagonalt i lagom vinkel nerför vågornas framsidor. När vi körde nosen med full fart rätt in i nästa våg såg det ibland rent hiskeligt ut, tyckte vi, men när vi såg samma sak hända Eddy och Beatrys var perspektivet ett annat och vi kunde tydligt se hur lätt och ledigt fören i själva verket lyfte.

De rusningar som följde var hänförande och kölvattnet påminde om det efter en jagare! (Nåja, lite mindre var det kanske.) Vinden var SV omkring 8-10 m/s och vi hade i huvudsak en djup slör.

Hade försummat navigationen igen!

Rätt som det var sade sonen: "Den där prickén verkar aldrig komma något närmare, och förresten tror jag inte alls att det är någon prick!"

Vi hade totalt försummat navigationen i bortåt en timme. Pricken borde vi ha passerat för länge sedan. Vi hade kommit långt över åt Ölandssidan och pricken började faktiskt likna ett radar- eller utsiktstorn.





En keps och ett par solglasögon tog vinden på upploppet mot Ölandsbron

Vi stod i alla fall på åt samma håll ett tag till för att få ett landmärke och sen kunna hålla upp mot Kalmar, och det dröjde inte länge förrän vi kunde identifiera Degerhamn och Utgrunden. Det var bara det att här dog vinden ut nästan helt och vred så att vi fick en eländig kryss med segel som bara slog i skvalpsjön. Jag kände mig ansvarig för eländet. Jag hade tydligen ändå inte lärt mig läxan ordentligt – att alltid hålla väl reda på positionen. Enda trösten var att ingen tycktes vara sur på mig för den uppkomna situationen.

Vi såg inte någon uppgift om magnetiska störningar i sjökortet, men vi har vå-

ra misstankar för Eddy hade (liksom jag, fast jag tagit lätt på det) blivit konfunderad över kursen och kollat att även deras reservkompass angav samma riktning mot nästa märke.

En keps och ett par solglasögon blåste i sjön

Sedan vådrets makter markerat sin suveränitet genom att strilla en redig portion vatten över oss funn dom för gott att ta mig till nåder. Vinden återtog i stort sett sin tidigare riktning och styrka. Ja, i närheten av Kalmar blev det nästan lite för mycket av det goda. Ett par riktiga rivare rev i tur och ordning bort mina

solglasögon och Beatrys sista keps. Hon hade känt att den var i fara, men vinden tog den i alla fall just när hon försäkte kasta in den i ruffen för att inte vinden skulle ta den!

Båda blev vågornas rov, medan båtarna försökte lyfta från vattnet på upploppet mot Ölandsbron.

Vinden avtog och solen började sänka sig och vi fick några vackra motljusbilder innan vi utnyttjade kvällens sista fläktar för att ta oss in till lagunen vid Saltor, som vi hade utsett till dagens mål.

När vi stilla glidit in och förtöjt vid den skogiga stranden var Beatrys alldeles lyrisk och var tvungen att gå runt ett tag och känna gräset och mossan under sina fötter inne under dom mäktiga träden. Det var detta hon och Eddy kommit till Sverige för!

Hemma i Holland jobbar Beatrys med miljöpropaganda. Där är naturen rätt undanträngd och miljön illa ute. Jag tror att det betydde mycket för hennes mod och hopp i arbetet för en bättre framtid att uppleva sådana här platser där man åtminstone får känslan att det är naturen som råder.

V_{mg} , Beta och V_t som kommit bort

Senare på kvällen satt vi i deras båt och åt nyplockade smultron och annat gott tillsammans. Christine, min fru, är fenomenal på att plocka bär. Så förevisade Eddy elektroniken ombord. Där fanns sladdar mellan mast och rufftak och en anordning som kände av mastens vridningsvinkel. Solceller på ruffluckan drev en sofistikerad centralenhet som kunde göra en imponerande mängd beräkningar och den flytande kristalldisplayen skulle efter behag ha kunnat visa

tex sådana godsaker som V_t eller beta eller t om V_{mg} – om bara tillverkaren någon gång kunde lyckas med att justera in den dyra anläggningen. Dittills var seglad distans den enda meningsfulla information som gått att få ut, men avläsningen måste alltid (för hand) multipliceras med 4,7, för att ge samma resultat som sjökortet (eller vår enkla mekaniska Sumlogg). Varför det var just 4,7 vet jag inte, men det var ju tur att det var samma 4,7 varje dag i alla fall. Det underlättade säkert navigationen en hel del.

Solcellerna drev en annan nyttighet också, en vattenpump som klämde fram en pytteliten stråle när man vred på pipen och den lät ungefär som när tandläkaren drar på för fullt.

Nej, nu skall jag vara snäll, ekolodet funkade faktiskt och var utan tvekan bra att ha.

Strategi efter stormvarningen

Denna dag kom den första väderrapporten som varnade för den kommande stormen.

Det var fråga om ett såpass storskaligt vädersystem att man borde kunna lägga upp en strategi för flera dagars segling därefter.

Jag fann det angeläget att utnyttja de närmaste dagarnas nordväst till att ta oss norrut ungefär till Arkösund innan den väntade vridningen till nordlig vind kom. Men inte för snabbt så att vi kom för nära stormcentrum som väntades passera Stockholmstrakten mot slutet av veckan. Sen borde vi med nordanvindens hjälp kunna sträcka vidare längs kusten som ju sen har en nordostlig riktning. Och precis så blev det.

Vi seglade på eftermiddagen medan Ed-

dy och Beatrys dröjde sig kvar för att vila och njute litet till av sin första naturhamn.

När stormen på lördagen den 12 juli passerade Roslagen hade vi som mest 12–15 m/s i skärgården utanför Västervik, men den pampigaste seglingen hade vi på måndagen då vi kunde sträcka från Arkö mot Enskär och vidare upp mot Askön.

Högsta snittfarten 10,2 knop

Snittfarter ser sällan imponerande ut, i alla fall inte för den som brukar kolla upp i efterhand och inte vet hur mycket snittet dras ner av den lugnare framfarten mellan fartrusningarna. Det är ju stunderna med toppfart som stannar i minnet.

Typiska snittfarter för hela dagar var omkring 5–7 knop under denna färd. De allra högsta låg på 7,8 (just denna dag) och 8,0 knop (den storartade dagen i Kalmarsund). Räknat över nära två timmar i taget hade vi denna dag på vägen mellan Arkö och Askön 9,7 och 10,2 knop i snitt. (Enligt noterade klockslag och distanser uppmätta i sjökort.)

Strax innan vi svepte förbi Häradsöskär hade vi en flock tordmular svirrande runt omkring oss – varv efter varv. Det dröjde länge innan de sista lämnade oss. Dom verkade så nyfikna och rentav förvånade att jag inte tror att dom någonsin förut hade sett en Triffid.

I sjökortet hade jag spanat in en passage mellan skären utanför Enskär. När öppningen ut mot Lacka Trutbåge dök upp precis där den skulle, var jag riktigt stolt över att ha hunnit med att rätt identifiera alla olika små skär i förbifarten. Jag skotade hem för att hålla upp litet i öppningen. Just då small det till så att

jag först trodde att hela skotbalken pajat, men en stor gulgrön fläck i vattnet akterut förklarade för mig att vi just touchat en gryнна.

Undrar just vad som skulle hänt om vi gått på en halv minut tidigare då farten var minst dubbelt så hög. Nu låg den bara kring fem knop, men ändå blev sticksvärdets framkant såpass mosad att det var litet svårt att få upp det. Bakkanten blev också litet stukad, men inte värre än att vi lätt borde kunna hyfsa till skadan.

Vi var ganska skakade, för vi hade haft navigationen under kontroll och enligt 50.000-delskortet var passagen fri och mer än 3 m djup.

Ännu mer skakade blev vi när vi kollade området i det nya 25.000-delskortet. Det visar att djupet är mindre än 3 m i hela området och att där finns hela 5 st bränningar. Och det värsta av allt är att 50.000-delen fortfarande säljs – utan planer ens från Sjöfartsverkets sida på att rätta den!

Vid grundstötningen hade vi ungefär 60–70 cm av svärdet nere och det trycktes upp ungefär 10 cm när vi for över grynnan som lyckligtvis var mjukt rundad.

Mot bakgrund av detta stick(svärd)prov har jag skissat på ett hybridcenterbord som har infällbar nederdel.

I vår gamla Götajolle kunde vi smälla på en sten i 7–8 knop med centerbordet helt nere utan att det blev någon skada alls.

Skärgården hade inte krympt alltför mycket

Det har skett en rasande snabb utveckling av flerskrovsbåtarna på sistone mot alltmer förbättrade allroundgenska-

per, och det betyder nog mer än enstaka topprestationer för att de skall bli mer allmänt accepterade. Jag tänker på i ex sjöegenskaper, manövrerbarhet och fari i lättvind.

Vi är väldigt glada över att vår Triffid inte är trög i lätt väder. En av de finaste stunderna under färden var en sen kväll norr om Utö. Det fanns inte en krusning på vattnet, men uppe i seglen strök en svag kvällsbris och gav oss någon knops framfart om vi höll oss stilla ombord.

En välbekant hamnvik låg inom räckhåll, så ingen stress hindrade oss att njuta av Gålös silhuett mot den gula västerhimlen. Då och då nådde oss en doftslinga från en eld i land och ibland hördes glada röster. Sonen kastade efter fisk några gånger och fick to m en liten torsk. När vi gled fram över det alldeles

blanka svarta vattnet utan ett ljud och med bara någon enstaka liten virvel till kölvatten kändes det som om vi svävade.

Det blev så småningom alldeles kolmörkt, men innan vi nådde vår vik gick månen upp så att vi kunde se att ta oss in till nattvilan i den blänkande strimman. Nu när vi genomkorsat Stockholms skärgård med Triffiden är det med en viss lättmod man konstaterar att skärgården inte krympt alltför mycket med den nya snabba båten.

Snabbheten kan ju användas på olika sätt också. Ett är naturligtvis till att nå mera avlägsna mål, men ett minst lika bra är till att få mera tid på sig på alla de härliga ställen dit man snabbt kommer.

Ib Möller

Foton: Författaren





Dragonfly är 7,70 lång och 5,60 bred men den blir ett nätt paket på 2,40 då den dras på trailer eller läggs upp på land. Med centerbordet nere sticker den 1,30 men bara 0,35 då det är uppe.

Kojplats finns för 3 vuxna eller 2 vuxna och 2 småbarn. I pontonerna finns det möjlighet att stuva ned fendrar, paddlar och lite sådant. Deplacementet är ca 1 ton och segelytan drygt 30 m²

22:an "Aina"

Efter Odysseen med "Namnlös" fördrev vi fritiden med en lånad oklassad 3 B-kanot, och som vi var ett gäng på 5-6 grabbar fick vi lotta om att segla. Eftersom en 3 B:are var en rätt liten kanot blev det trångt ombord ibland men det var ju bra när det friskade i.

Nu nalkades hösten och kanoten byttes mot en liten motorbåt som en morbror till Stor-Stickan hade. Det var en öppen 5 m båt vid namn "Osten". Formen på denna farkost framgår av namnet. En encylindrig motor av okänt fabrikat dunkade oss runt Svartsjölandet på en söndag, om vi startade i gryningen.

När jag tänker tillbaka kan jag inte förstå vad som drev oss, men vi var som andungar, vi måste till vatten.

Det låg en gammal 22:a med gaffelrigg nedanför Sagatun som vi var mycket intresserade av. Som vi skulle bli vinterbadare det året så simmade vi ut ganska ofta och bekantade oss med henne. Hon hette "Aina" och det verkade som ägaren inte brydde sig om henne.

När första snön kom låg hon ensam vid sin boj. I och med att snön kom upphörde vinterbadandet för våran del, men Lill-Stickan yngst i gänget, och tuffast fortsatte att simma ut och läsa "Aina".

Snön töade bort och ersattes av en rykande storm som rev med sig "Aina" så hon drev in i klubbviken. Då fanns inte den pir som är nu, utan viken var öppen. Det var i början av december och Lill-Stickan kom hem kl 6.00 en söndagsmorgon och berättade. Och därmed var stora räddningsaktionen i gång. Jag lyckades spåra och ringa ägaren och tala om att han mås-

te ta reda på sin båt, och att vi hade för avsikt att dra ut henne på fritt vatten.

Svaret jag fick, var, ja bärgar ni henne så får ni henne för hon är dålig i samborden! Grabbarna som stod omkring mej när jag ringde i kiosken frågade oroligt: "Mår du dåligt? Du är ju alldeles vit i nosen!".

"Grabbar, vi får ta henne för bärgningen!"

"Nä!"

"Jo", sa jag, "det är våran 'Aina'."

Gissa om det var ett gäng lyckliga grabbar som satte kurs på Håkans kondis och pratade igenom hur vi skulle förfara!

Det fordrades linor i första hand. Återigen var det dags att stryka materialförvaltaren medhårs och efter mycket morr och grymt om segeltokiga plåtfrön fick jag låna 6 st "smäckror" (linor) vardera på ca 18-20 meter. Sedan vi fått ner grejorna till sjön började jobbet.

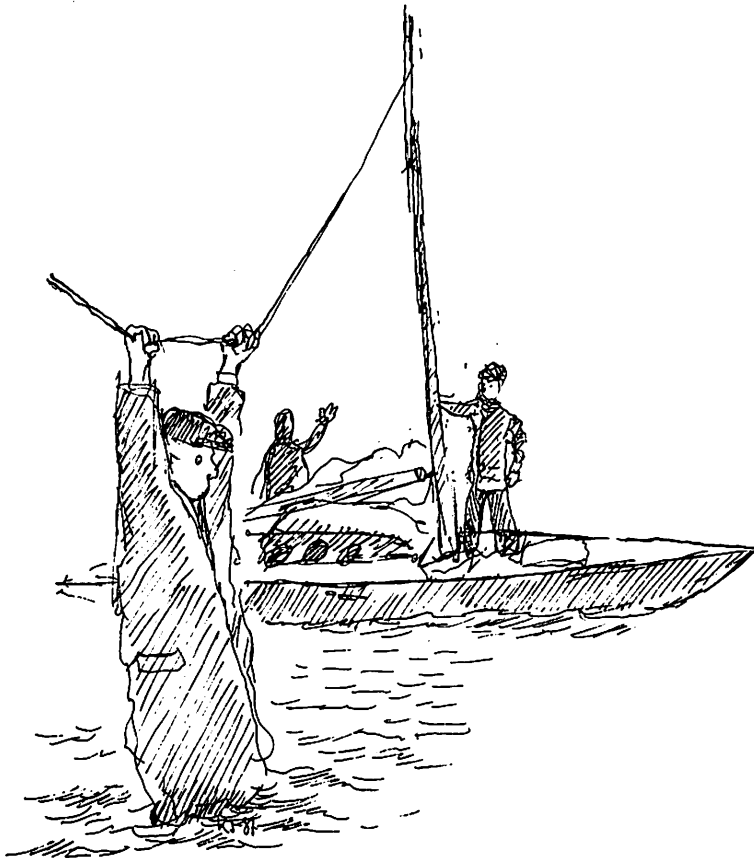
Vi knopade ihop linorna, och gjorde fast i masttoppen, sedan snett över viken till en tall där vi gjorde avhåll. Nu blev det spännande om vi skulle lyckas. Genom att ett par grabbar gick armgång ut en bit och hastigt lade av så kunde grabbarna vid tallen ta hem slacket och efter mycket jobb så flöt hon igen vi tog henne till vår hoppställning där vi ankrade och gjorde fast.

Som det var isfritt och så förblev till jul 1929 började vi vintersegla. Som vi var ensamma på sjön så när som på några ångbåtar som kom ibland, rådde vi om farvattnen. Nu var vi "Kap Hornare" med nerisade skot och block som vi agade med träklubbor och skapade en viss förvirring hos söndagsflanörer när vi landa-

de i Drottningholm för att fika på ett kondis. Det kom många intresserade åskådare som var nyfikna på oss och var vi kom ifrån. Frågor som besvarades ned en massa idiotiska upplysningar så en del började undra om vi rymt från någon anstalt. Naturligtvis höll vi med och berättade att vi kom från Strängnäs och var frigångare. Efter denna upplysning blev det glesare med nyfikna.

Samma söndag som vi hedrade Drottningholm med vår närvaro hade "Korven" en träff på kvällen och han framhöll med skärpa att vi måste komma till Fridhemsbyggan i tid. Vi gick emelertid på

grund mellan Kungshattön och Fågelön. Trots vinterbadare ville ingen hoppa i och knuffa av. Då kom årets sista ångbåt. Vi förmodade att vi kom loss genom svallen, men var försenade, så vi satte kurs på Abrahamsbergslandet mitt över. Det visade sig vara svårt att komma i land torrskodd, men "Korven" skulle i land, det bestämde vi. Så vi kastade lasso om en stubbe och hissade upp andra delen av tampen i fockfallet. "Korven som dagen till ära var skrudad i överrock, keps och svarta lackmaron (= lackskor) började gå armgång mot land men när han var halvvägs lutade lådan omkull och "Korven" arbetade fre-



netiskt att komma iland torr, men var ju redan i sjön och överrocken gjorde fina svallvågor efter honom. Denna syn gladdde oss mycket en lång tid framöver. Dagarna blevo kortare och mörkare så vi började att förbereda vintervila och bekymret med vinterplats för "Aina". Men det bekymret kunde vi ha besparat oss för det bodde en skogvaktare på Klubbenborg som kom och talade om att vi hade ingen rätt till båten. Den hade strandat på Vetenskapsakademiens mark som han skötte om, så det var deras båt.

Vi bråkade förstås och talade om vad vi tyckte om hans agerande och vi hade nog med lämpliga metoder ändrat hans sinne-lag om han inte hade haft mycket starka argument i form av två stycken stora schäferhundar som visade va fina tänder dom hade och därmed var all diskussion avslutad.

Det var ett missmodigt gäng som vandrade hemåt. En snöplig avslutning på den segelsäsongen, som kunnat slutat bättre!

Åke Eriksson "Ila"

En ramp i tiden

Om skapandet av den nya jollerampen. Det hela började på okänd plats och på grund av säkerhetsskäl kan vi ej namnge de enkla proletärer som slet och skapade denna magnifika jolleupptagningsramp.

Här börjar berättelsen: Två vilseledda och ovanligt smarta "xxxx" (tyvärr även kön sekretessberlagt) hittade två helt nya stolpar som skröpade ner vid vägen – så där bara!? Lyckligtvis är de begåvade med bil, kärra, såg och naturligtvis sina skarpa hjärnor. De tog med sig stol-

parna vilka under utgångsförbudstiden raskt forslades ut till "rätt" plats.

En vecka senare: Götas egen lilla terrorliga samlas för att montera stolpar till en jolleramp. Detta innebar flera jobbiga moment såsom sågning, borrarng och hackning i sagda stockar. Sålunda fastsattes stockarna i marken och monterades på ett för jollar tillfredsställande sätt.

Resultatet kan alla beskåda kostnadsfritt på Jungfruholmarna.

GSS terrorliga

SM för M 30 1986

Plats:

Pampusfjärden, Norrköping.

Segrare:

M 30-106.

Besättning:

Rorsman Clas Gustafsson, 42 år.

Seglat snipe och C-kanot, placeringar
bland de tio främsta på SM i M 30 sedan
1980.

Gäst Bo Eriksson, 38 år.

Kappseglat med C-kanot, kappseglat i
M 22-klassen under 70-talet med många
topplaceringar bla i M 22-pokalen, SM
och Stockholms-serien.

Gäst Anneli Gustafsson, 15 år.

Var med 1985 som gäst på pappas M 30,
där de kom på 8:e plats.



I våras diskuterade vi om traditionen att segla SM ska få leva vidare. Classe och Bosse, har tillsammans varit med sedan 1980. Classe har varit med sedan 1977 och Bosse har inte missat något M-båts mästerskap och SM sedan det startade 1974.

Entusiasmen inför SM är inte stor då vi får höra att det ska gå längst in i Pampusfjärden i Norrköping. Det blir nog dåligt med vind där inne, säger vi – och svag vind är vi inte så förtjusta i.

Lördagen den 28 juni lämnar vi dock Kungliga Huvudstaden i sällskap med vår hyggliga klubbkompis Jan Söderberg och Björn Atterbring. Under seglingen ner till Norrköping har vi mycket trevligt tillsammans. Vi äter god mat och stämningen ökar mer och mer.

På distanskappseglingen från Broken blir vi återigen påmind om att vi inte är bra på lätt vind. men vi är nästan lika glada ändå när Jan och Björn i 107:an vinner.

Väl framme är det dags för förberedelser inför SM-seglingen; läsa program, mäta in båten, trimma och ändra riggen. Det sistnämnda struntar vi i eftersom vi tycker att den är OK.

När Ingemar Johansson vann VM i tungvikt 1959 kopplade han av ordentligt innan matchen med något som inte hade med boxning att göra. Vi bestämmer oss för att följa hans exempel. Och att besöka en svinfarm har inte mycket med segling att göra. Som tur är har vi en kompis som har en sådan strax utanför Söderköping. Vi ringer upp honom och blir hämtade till en skön dag där. Till lunch äter vi kyckling och får en portion med det s k turbenet.

Dagen började ta slut och det är dags att tänka på morgondagens seglingar. Ef-

tersom vi hunnit besöka en självplockningsodling avslutas kvällen med jordgubbs-supé i NSKs hamn med Jan och Björn.

Torsdag 3 juli

I dag börjar seglingarna. Starten ska gå kl 10.00 på Pampusfjärden. men på grund av vindvridningar blir starten uppskjuten till kl 11.30. Då har vinden äntligen stabiliserat sig. Vi kommer 3:a det första köret och 1:a det andra.

Fredag 4 juli

Ut på fjärden med starka odds. Vinden ligger på ca 6–8 m/s. Efter första kryssen och första seglingen ligger vi på 16:e plats, men lyckas då segla upp oss till en 5:e placering. Vi ligger totalt 2:a med nr 114 före oss på 1:a plats.

Lördag 5 juli

Inför sjätte och sista seglingen har tre båtar chans att vinna, nämligen 79, 106 och 114. Vi kanske kan hålla dem stänggen – med hjälp av fyrklövern som vi hittade dagen innan.

På sista slören får 79 överlapp och rundar före. En slagduell börjar. Vi försöker finta och gaste "Landkan" (Sören) på 79 är nu mycket spänd och sköljer ansiktet med vatten några gånger. Då passerar 114 oss båda, vilket gör att 79 slår ifrån oss.

Vi går åt ett annat håll, vilket visar sig vara bra. 114 slår oss men vi kommer före 79. Detta betyder att vi blir svenska mästare på samma poäng som 114. Avgörande är att vi har bättre placeringar än 114. Vi är dock inte säkra på vår vinst förrän vi blir islängda i sjön för segerdopp.

Så här kommenterar gästen Bosse seglingen – och hur det är att gasta:

– Jag har ju ett tidigare förflutet i C-kannot och M 22:a där jag sjölv varit rorsman. Det tycker jag är ett stort plus. Nu får man en annan blick överkappseglingen, man ser situationer mycket tidigare och kan ge taktikråd, tips om när slag och kursändringar ska ske och informera om var konkurrenterna ligger.

– Classe är hantverkare – och en duktig sådan. Han är en lika bra hantverkare i sin båt. Bliar han bara uppeppad ordentligt så kan sänt här hända igen. Både

Anneli och jag tycker att vi är bra på det. Om vi inte gjort detta – hur skulle vi då komma iväg i starten och sedan placera oss så bra?

– På detta SM var ett av våra mål att rorsman inte skulle behöva titta bakåt. Vi lyckades! Så jag tror att Classe har förtroende för oss. En taktik som vi använde oss av var att Classe fick vila från pinn på slöror och länsar, då seglade Bosse båten, vilket vi tycker var mycket bra.

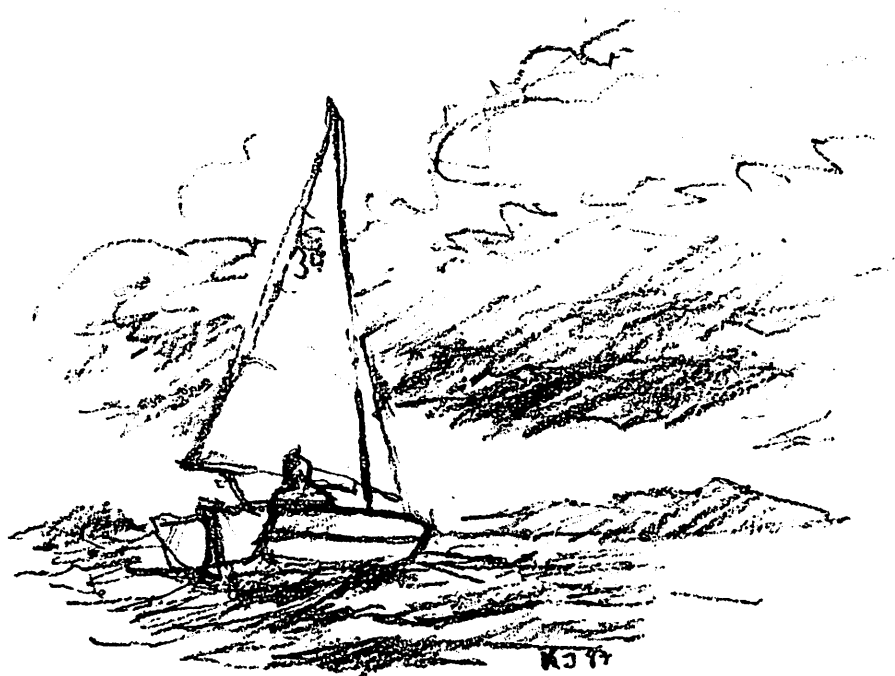
Classe Bosse Anneli

Bosse, Classe och Annelie vid prisutdelningen

Foto: S. Lindell



Eksegling



Jag äger förutom min H-båt även en liten segelbåt av trä, en Gullmarseka. Den är ungefär fyra meter lång och har cirka 6 kvm segel av äkta bomull. Varje vår och försommar ägnar jag ett orimligt stort antal timmar med att rusta den för sjön. Den är antagligen byggd någon gång på 50-talet och flera bord har långa sprickor, som dock hjälpligt går igen när den legat i några dar. Jag skall inte trötta er med att tala om hur mycket gammal

fernissa jag tagit bort och ersatt med ny och hur mycket relingslist och tofter jag bytt ut, men vid midsommar brukar den i alla fall gå att segla med.

Jag styr ut på fjärden när jag fått upp de små seglen, som är en njutning att hantera med sin mjuka bomullsduk, jämfört med de plastiga stärksaker som vi använder på våra moderna båtar. Vattnet porlar vid stäven och båten rör sig mjukt och behagligt i sjön. Jag sitter helst på

durken och ser sjön i ejderperspektiv, ena handen på den långa rorkulten och den andra om storskotet.

Det är en bra barnpassningsbåt; min lilla dotter placeras längst förut mellan stävspegeln och förstaget. Där stänker det aldrig och hon brukar somna efter en stund. Lastförmågan är faktiskt större än hos H-båten om man räknar personer i sittbrunnen och Gullmarsekan mår bara bra av att vara lite nedlastad.

Är det nu kryss så måste man beväpna sig med ett filosofiskt sinnelag. Inte går hon speciellt högt i vind, men 45 grader mot vinden går det att styra utan att det lever i seglen. Det filosofiska behövs först när man kastar en blick akterut. Avdriften är nämligen enorm! Med lätt lastad båt och i svag vind kan det vara näst intill omöjligt att komma framåt på kryss. Detta är den stora utmaningen: att bevisligen tillryggalägga distans på kryss. Det vill till en hård koncentration och känslighet för att klara av detta. Men då har man lagt av det filosofiska förstås!

Normalt väljer man alltså halvwind ut och halvwind hem, vilket i praktiken oftast blir dikt bidevind hem. Jag brukar sikta på någon lämplig ö och göra strandhugg där.

När jag säger strandhugg menar jag stranhugg. Inte en rekognocerande angöring. Sålunda seglar jag mot en lämplig landningsplats och när den långa och grunda tråkölen tar i botten är jag framme. Är det för långt till land går det att kränga båten och staka sig in med en åra. Dragg behövs alltså inte normalt. Seglen beslås med storskotet och det antal barn man haft med ut lastas i land. Sedan kan ön i lugn och ro utforskas utan oro för att båten inte ligger helt

bra. Ofördelaktiga vindvridningar måste man dock se upp med.

Segelbåten har ju kallats "Frihetens instrument". Det konstiga är att just i denna eka med sina begränsade resurser upplever jag denna frihet särskilt starkt. Med den stora båten betyder ett litet misstag stora bekymmer – med den lilla båten betyder samma misstag små bekymmer. Att gå på grund är helt odramatiskt och man behöver inte vara rädd för repor och småskador, som ju på en träbåt är lätt att reparera.

Inte heller behöver man hålla undan för eller segla om andra båtar när man har LYS-tal 0,1 och det kan vara rätt skönt ibland.

Det blir inga längre sträckor förstås men för dagsutflykter räcker det om man har turen att ha närbelägna utflyktsmål. Skulle det blåsa upp är det ingen panik, avsedd som båten är för den öppna västkusten. Man kan ju alltid sätta sig på relingen om det lutar för mycket.

Det mest intressanta är kanske ändå känslan av att segla på samma villkor som man gjorde för hundra år sedan. Man får anpassa färden efter vindförhållandena och låta sig nöja med detta. Blåser det inte alls så kan man ro, även om det inte är något större nöje.

Precis som farfar har man tre saker att göra under segling: styra, skota och ösa. Det sista momentet är ju numera överflödigt i moderna självlänsande farkoster.

Det känns också angeläget att hålla en sån här båt i originalskick, för de flesta är snart borta från våra farvatten. Jag har tagit bort skotråttorna till focken och ersatt dem med knip-knappar av trä. När jag övertog ekan hade hon bara ett av storskotblocken i trä, men jag hade

den fantastiska turen att hitta ett likadant som suttit i min morfars Sk 30 på tjugotalet, så nu är den ursprungliga ordningen återställd. Tågverket är modernt, men naturligtvis finns det inga färgade tampar!

Frågan är nu bara hur länge jag kan hålla henne sjövärdig. Sprickorna i borden blir större för varje år. Förut kunde man släppa 50-öringar igenom dem innan hon sattes i sjön – nu kan man få igenom

femkronor och snart hela plånboken. Jag är osäker på om det går att fräsa ut och lägga in nytt trä. Återstår att byta flera bord, något jag knappast tror mig ha kunskaper och tid till.

Tillsvidare fortsätter jag att rusta och segla både H-båten och Gullmarsekan och kan desto tydligare uppleva hur långt utvecklingen ändå gått och samtidigt erfara att seglingsupplevelsen är stor i båda fallen – fast på olika sätt.

Klas Jonsäter

Segling till London med *H 7 S 88 Ma Fille*

Berättare Robert Levin

Idéen till den här seglingen kom Ori, min grabb, med för två år sedan. Det började med att Doris och jag pratade om att Ori borde resa till England för att förkovra sig i engelska. Ori tyckte nog att det lät bra, men föreslog att vi skulle segla dit först.

Sommaren före Englandsseglingen var vi upp till Höga kusten för att känna på lite större vatten, vilket Ori tyckte var bra. I sommar är det alltså meningen att Ori skall åka till England ensam.

Ori och jag var helt överens om att vi in-

te kunde göra den här seglingen ensam. Jag frågade min gode vän Torsten, som seglat med mig många gånger och de senaste åren även hjälpt mig med vä-rutrustning, sjösättning och uppdragning. Han kunde vara med från början och kanske i ca sex veckor.

Min bror Folke ville också vara med tre veckor mitt i sommaren och hans dotter Lena med sin Peter skulle komma på i London och vara med ca två veckor.

Beträffande sjökort så började jag med att bläddra i mina gamla och sen att kon-



Här börjar äventyret

takta vänner och bekanta. Det blev Tom Sjöberg "Kustlingen" som höll med ett trettiotal koet och likaså en del litteratur. Några kort fick jag köpa i Stockholm och resten i Amsterdam.

Efter stora inköp av proviant kunde vi komma iväg tisdagen den 10 juni klockan 12.30 från Långholmskanalen. Skepparna hade då tänkt sig gå direkt till Utklippan. Så blev det inte. Vi gick in vid Fyrudden för att handla matvaror som vi hade kommit på att vi glömt. Torsdag klockan 13 angjordes Utklippan.

Nästa morgon klockan 04.30 gick vi upp och hissade segel. Det var fin slör mot Simrishamn. Torsten hade glömt att fixa blommor till några arbetskollegor så därför gick vi in där. Efter blomsteraffär och dusch fortsatt segling till Käseberga, där vi var uppe och tittade på

Sveriges största skeppssättning mitt i natten. Nästa dag kryssade vi till Smygehamn och när vi på kvällen gick därifrån kände jag att kursen över till Möens klint var fel. Det visade sig sedan att en bakpulversburk med plåtbotten var boven i dramat. Under dagens kryss hade Ori bakat en mycket god sockerkaka, men satt tillbaka burken för nära kompassen.

Måndag morgon lämnade vi Rödbyhamn och mitt på dagen seglade vi in i Kiel, vilket var vårt första etappmål.

Dagen därpå gick vi in i Kielkanalen, som egentligen heter Nord-Ostsjökanalen, en slingrande vattenväg på ca 50 dis.

Framme i Brunsbüttel i andra änden av Kielkanalen, inhandlades en tidvattnemanacka så att vi bättre kunde klara



Med motor genom Kielkanalen

strömmarna i Nordsjön. Vi slussade ut mitt på dagen, lagom när vattnet hade vänt, så vi fick bra skjuts ut på havet. Efter knappt ett dygn slussade vi i Delfzijl efter en verkligt bra halvinds-segling hela natten. Vi hade seglat 141 dis på 22 timmar, men så hade vi också vattnet med oss, när vi gick ut på Elbe och in i Ems som gränsfloden heter mellan Tyskland och Holland.

Det var midsommarafton i Sverige, men här i en kanal i Delfzijl var det lite svårt att känna midsommarstämning. Vi gjorde så gott vi kunde. Det fanns sill från Sverige i båten och i en liten fiskaffär hittade vi något friterat, som smakade gott. I båten fanns också Aalborg och öl. Tyvärr mådde inte Torsten så bra efter nattens sjögång som var ganska kraftig, så det blev en något dämpad fest.

Efter att ha sovit ut ordentligt fortsatte vi med motor i lugn takt genom kanalerna mot Groningen som är en stor stad i Norra Holland. Vi hade bestämt att inte titta närmare på varje ort vi gick igenom utan i stället se lite mer på Amsterdam, där vi planerade att stanna några dagar.

Från Groningen var vi tvungna att gå norrut för att hitta kanaler med öppningsbara broar. Första orten vi siktade in oss på blev Garnwerd, där det fanns en båthamn. Kartorna över vattenvägarna i Holland är mycket tydliga med all önskvärd information om djup, öppningsbara broar, båthamnar och mycket annat. Nu hade vi alltså hittat en hamn som låg bra till.

Väl framme i Garnwerd såg vi en idyllisk småbåtshamn omgärdad av stora träd, (vilka är ganska sällsynta här), som skydd för eventuell vind. Vi gjorde klart för landning, lade tampar på för ochakterdäck, satte ut fendrar och hade

mycket låg fart, så låg att vi inte kände botten. "Står vi inte stilla?" viskade Torsten. mycket riktigt, ca 10 m från land var det stopp. Närmare kunde vi inte komma. Ligga för ankare gick inte heller fördet var nästan mitt i kanalen. Bakom nästa bro låg det tre stycken holländska skutor efter varandra. Vi försökte lägga till vid alla tre men först vid sista skutan gick det bra att ligga.

I Garnwerd blev det första gången vi inte lagade middagsmaten ombord. Torsten och jag hade lovat Ori att vi skulle äta midsommardagsmiddag ute. Det blev en liten bykrog som var riktigt trevlig, kanske lite stimmig, men sånt hör till.

Det visade sig senare att det blev smärre problem med vårt djupgående. Vid några tillfällen när ekolodet visade 1,8 m fick två man hänga på läsidan och vi måste ha fullt pådrag på motorn för att komma fram. Lyckligtvis var det bara gytja på kanalbotten, men trots detta var det lite pirrigt. På sjön Lauwersmeer som vi skulle ut på var det väldigt grunt, åtminstone där vi gick. Vi fick i alla fall hjälp av en liten segelbåt som hette Orka att komma loss.

Efter fem dygn i Holland och ca 150 dis kom vi till Amsterdam via sjön Ijsselmeer. Vi hade tagit det ganska lugnt, så vi var utvilade för alla kommande strapasser i storstaden Amsterdam.

Det första som hände var ett intermezzo med tullmyndigheterna, med betoning på myndigheter. Den här gången hjälpte det inte att vi var svenskar. Jag hade slarvat med inklareringen blev vi varse vid deras första besök på kvällen. Andra besöket gjorde de vid tretiden på natten



Inte den här gången heller kom vi in till kaj

Två trötta gästar i Amsterdam



med dunder och brak. Vi kunde avfärda dem med att lova att vara i båten dagen efter samt att betala en bötessumma. Den dagen gick i stort sett åt för tullarna och att skaffa en del sjökort som fattades.

Under resten av dagarna i Amsterdam tittade vi också på stadens dag- och kvällsliv, åkte båt utan mast under broarna samt var lite kulturella geom att gå på Riksmuséet. Anne Franks hus fick också ett besök. Det var väldigt varmt på dagarna, men underbart skönt på kvällarna.

Efter tre dagar i Amsterdam kom som bestämt broder Folke och vi kunde på kvällen fortsätta kanalåkandet. För att komma vidare åt det hållet vi ville, var vi tvungna att åka på natten när broarna

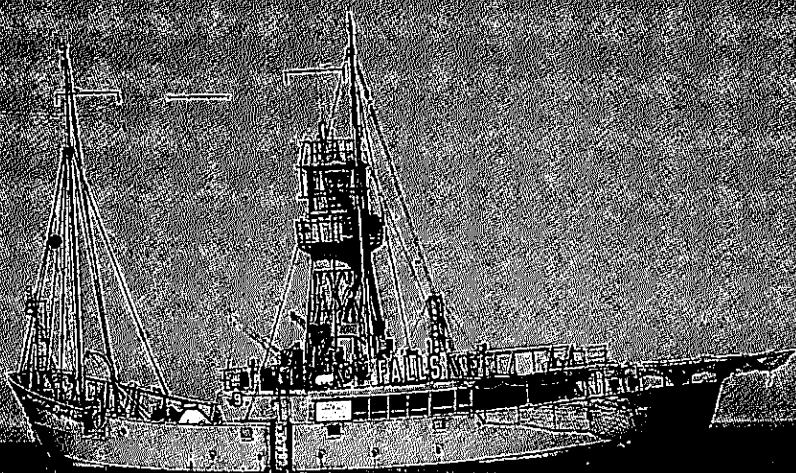
då öppnades. Mellan klockan 2 och 5 på natten gick en konvoj på ca 20 båtar genom Amsterdam.

Två dagar till tog det på kanalerna för att komma ut genom Rotterdam. Hook van Holland passerades vid halv sex-tiden på kvällen och Nordsjön var vår.

Det blev en tråkig överfart för det fanns ingen vind. Det var bara att räkna in sjömärken som vi "gick på". Ori var fascinerad av hur vattnet lystes upp av mareliden på natten. Vi hade fullt jobb att hålla reda på honom i becksvarta natten, när han lekte med hinkar och annat.

Klockan tolv dagendärpå siktades land och vid tretiden var vi i Ramsgate, England. På kvällen när det blev högvatten fick vi slussa in i hamnen, där vi låg hela nästa dag. Den dagen tog vi det lugnt med bad på en fin sandstrand, där vi ja-

Ett av de större sjömärkena i Nordsjön



gade vattnet som hela tiden försvann ut-åt. Eftermiddagen och kvällen var vi på stan och det hela avslutades med middag på restaurang.

Två dagar härifrån till huvudstaden skulle räcka bra, det var ca 80 dis kvar. På fredagen hade vi en härlig segling till Queenborough, som ligger vid Thames mynning, där vi hittade en ledig boj. Tidigt morgonen därpå när tidvattnet vände var vi uppe och gick med vattnet ca 40 dis upp till London. Första bron man ser är Tower Bridge och innan bron på styrbordssidan ligger St. Katherine Docks, där vår hamn i London skulle vara en vecka framöver.

Vi var framme där lagom till högvatten när de kunde öppna slussen in till ham-

nen. Det gör inte att gå in och ur hamnen annat än vid högvatten. Ja, så var vi ännu en gång vid ett etappmål och på den dagen som var planerat. Det kändes bra.

Dagen därpå kom Torstens Eva med sonen Arne och min Doris till London och sen följde, en som jag tror, turist London vecka med besök på British Museum, Madame Tussauds vaxkabinett, Buckingham Palace, Downing St., Harrolds och mycket annat. Favoritsysselsättningen var att åka buss och sitta längst fram på övervåningen. På tisdagskvällen kom Lena och Peter, men vi bodde inte alla på båten utan Torsten sov med sin familj på hotell.

Den här veckan gick lika fort som de andra, kanske fortare, så snart var det

St Catherine Docks



lördag igen och då var det dags att lämna London. Det var ett litet folknöje att stå runt slussen och se när den fylldes på med båtar. En av åskådarna var Doris så det blev avskedskramar och pussar. Doris flög tillbaka till Stockholm dagen därpå och vi träffades inte förrän i Södertälje kanal 14 dagar senare.

Det blev en ganska händeslös segling framöver. Vår nästa hamn skulle bli Helgoland, ca 40 dis framför oss. Det blev knappt fyra dygns letande efter sjömärken. Vinden var ofta obefintlig så MD 2:an dundrade på. Vi hade begränsat med bränsle så vi fick också ligga och driva vid minsta vind. Det var sista kvällen före Helgoland. Vi hade gått sedan 12 på dagen utan att hitta något sjömärke. Sikten var begränsad på grund av lätt soldis. Vi lade oss stilla för att avvakta situationen. Det var spegelblankt och alla ljud från båtar hördes väl. Det var Lena, Peter, Ori och jag som satt i sittbrunnen och pratade. Ibland kunde man se stjärnor men inget annat. Några gånger startade vi motorn för att vi tyckte att det kom en båt, men det blev aldrig någon fara. Men rätt som det var såg Ori en grön boj blinka. Snabbt startades motorn och vi satte kurs mot ljuset, tog kompasskurs och det var tur för det försvann flera gånger innan vi kom fram till den. Väl framme var vi fräcka nog att angöra den och där låg vi till det blev ny dag och bättre sikt. Vi visste också exakt var vi var för det står nummer eller namn på alla sjömärken.

Vid notiden på förmiddagen gick vi in i hamnen på Helgoland. Helgoland är en liten ö ca två km lång och en km bred, 35 dis från Cuxhaven som är närmaste hamn. Ön är mycket bebyggd och har naturligtvis en stor fyr som syns vida

omkring i klart väder. Det finns väldigt många affärer varav kanske hälften säljer sprit och parfym. Ön är frihandelsområde vilket innebär att allt är ganska billigt så det blev oxfile till middag. Sprit kunde vi handla billigare i Tyskland. Det är en vacker och spännande ö med bra tillfällen till salta bad, men med alldeles för mycket folk mitt på dagen. Det kommer en hel del folk med turistbåtar som stannar för ankar utanför och små speciella båtar transporterar dem till och från ön.

På kvällarna var det lugnare. Då var det bara en del turister som bodde här på hotellen samt alla seglare som promenerade i den sköna kvällsvärmen.

Nästa dag vid ettiden lämnade vi ön och med bra vind så skulle vi få vattnet med oss upp på Elbe. Den blev bra både i riktning och styrka. Klockan halv nio slussade vi in i samma hamn som för nästan en månad sedan. Den gången var det ca tio båtar. Nu var det nästan fullt och det innebar att vi hade sex båtar att gå över innan vi kom iland.

Klockan sex nästa morgon startade vi motorn och hissade segel. Seglen var lite våta för gårdagen slutade med regn. Man får inte enbart segla i kanalen så motorn gick hela tiden. Mitt på dagen kom vi till Rendsburg, där en del tullfria varor inhandlades såsom kalops, choklad. Fanta, öl samt någon flaska. Vi gick sedan in i en vik och tog natthamn.

Tidigt nasta morgon startade vi motorn igen och gick sista biten av Kielkanalen till slussarna i Holtenu. Det tog en timme eller så innan vi var ute på Östersjön igen. Solen sken och bra vind var det, halvvind till slör. Ända malörten var en tysk patrullbåt som bad oss ändra vår kurs för att inte komma ivägen för deras

skjutningar. Det blev en mycket fin segling tillbaka till Rödbyhamn varifrån Folke, Lena och Peter tog tåget hem till Stockholm efter en snabbmiddag i båten.

Så var vi då ensamma igen Torsten, Ori och jag. Vi tog en stilla promenad innan vi gick ner till båten. Vi konstaterade att plötsligt hade vi fått massor av utrymme igen. Att vara sex personer går annars mycket bra och framför allt är det fördelaktigt när man är ute till havs flera dygn i sträck.

Nästa dag kom vi till Klintehamn på Möen. Solen sken men tyvärr mojnade vinden fram på dagen så det blev motor sista biten. Sen jag var där sist så har stora förändringar skett med hamnen. Den forna fiskehamnsidyllen är ett minne blott. Numera är den hamnen reserverad för fiskebåtar och segelbåtarna har fått en ny stor anläggning.

Efter dusch och middag tog vi en promenad då vi planerade fortsatt segling. Vi kom fram till att sova ut och ta det lugnt nästa morgon samt att komma iväg på förmiddagen, så skulle vi med vår vanliga tur vara i Byxelkrok om två dygn.

Knappt ett dygn var det dåligt med vind, men så småningom kom den från syd. Vinden ökade och var som mest på eftermiddagen, när vi passerade Kalmar med väldig fart. På natten klockan 12 gick vi in i Byxelkroks hamn.

Onsdag blev vilodag för både oss och vinden, men på torsdag kom det mera luft igen, ja det var kulingvarning mellan syd och väst, så på lördag förmiddag slussade vi in i Södertälje, men då hade vi sovit ordentligt i hamn på nätterna.

En fin seglarsommar önskar
Robert

Härlig segling i Östersjön igen



Dag för dag

10/6	0687	Från	Långholmen	12.30
	9710	Från	Södertälje	17.20
	0972		Oaxen	20.00
11/6	9769		Bråviken	03.00
	9794		Väggön	07.00
	9799		Fyrudden	08.00
		Från	Fyrudden	10.00
	9810		Kälkärr	12.00
	9833		Idö	16.00
	9852		Kråkelund	19.00
	9882		Sö. Dämman	24.00
12/6	9909		Kalmar	04.30
	9960		Utklippan	13.15
13/6		Från	Utklippan	04.30
	9979			08.00
	0000			12.00
	0017		Simrishamn	15.00
		Från	Simrishamn	20.00
	0035		Kåseberga	23.00
14/6		Från	Kåseberga	10.00
	0072	(Kryss)	Smygahamn	16.10
		Från	Smygehamn	22.15
15/6	0113		Möens Klint	05.30
	0151	(+ 12 dis*)	Gedser	12.00
	0175		Rödby Hamn	16.00
16/6		Från	Rödby Hamn	07.30
	0227		Kiel	17.30
17/6		Från	Kiel	15.00
	0242	(+ 5 dis*)	Rendsburg	20.00
18/6		Från	Rendsburg	10.15
	0281		Brunsbüttel	18.30
19/6		Från	Brunsbüttel	12.00
20/6	0417		Delfzijl	10.00
21/6		Från	Delfzijl	11.15
	0441		Garnwerd	19.00
22/6		Från	Garnwerd	13.00
	0453		Zoutkamp	15.30
23/6		Från	Zoutkamp	10.00
	0465		Woudabrug	13.30
	0494		SV om Suawoud	21.30

24/6	Från	Suawoud	09.00
		Lemmer	15.30
25/6	Från	Lemmer	09.00
	0555 (+15 dis*)	Amsterdam	19.00
26/6		Amsterdam	
27/6		Amsterdam	
28/6	Från	Amsterdam	19.00
29/6	0557 (+6 dis*)	Nieuwe Meer	05.30
	0565	Leimuiderbrug	20.20
30/6	Från	Leimuiderbrug	08.20
	0600 (+46 dis*)	Groot Hitland Rotterdam	22.00
1/7	Från	Groot Hitland	11.40
	0622	Hook of Holland	17.33
	0633	**Goeree	19.45
	0643	**MU	21.35
	0649	**MW	22.45
2/7	0663	**Rabsbank	01.15
	0672	**Thorutm Bank	02.5
	0678	**Thorutm SW	04.00
	0693	**West Hinder	06.45
	0698	**Fairy S	07.38
	0702	**Sandettie NE	08.15
	0707	**Sandettie N	09.10
	0720	**Falls	11.40
		Land i sikte	12.00
	0737	Ramsgate	14.45
3/7		Ramsgate	
4/7	Från	Ramsgate	09.15
	0773 (+5 dis*)	Queenboroug	17.15
5/7	Från	Queenboroug	06.00
	0779 :+37 dis*)	London	13.00
6/7-16/9		London Saint Katharine Yacht Haven	
12/7	Från	London	19.00
		**Mid Blyth	23.00
13/7		**Sunk	09.10
	0851 (+28 dis*)	**Outer Garbard	13.10
14/7	0985	**TX 5	21.25
15/7	1008	**TE 9	02.10
	1053	**DB 5	12.00
16/7	1090	Ligger still vid fyren **DB 17	04.30
	1095	**DB Jade	05.50
	1110	Helgoland	08.55

17/7	Från	Helgoland	13.15
	1112	**Düne S	13.35
	1157	Brunsbüttel	20.30
18/7	Från	Brunsbüttel	06.00
	1193	Rendsburg	13.30
19/7	Från	Rendsburg	05.55
	1211	Holtenau	09.30
	Från	Holtenau	09.55
	1259	Rödby	18.10
20/7	Från	Rödby	07.10
	1283	Gedser	11.45
21/7	1315	Mören, Klintehcim	18.45
	Från	Klinteholm	09.30
22/7	1450	Utklippan	08.00
	1501	Ölandsbron	16.20
	1545	Byxelkrok	24.00
23/7		Byxelkrok	
24/7	Från	Byxelkrok	12.30
	1586	Väderön	19.10
	1609	Väggön	22.30
25/7	Från	Väggön	06.00
	1669	Skanssundet	17.30
26/7	Från	Skanssundet	07.10
	1677	Södertälje	09.10
	Från	Södertälje	10.10
	1697	Långholmen	16.10

Långväga seglargaester vid Långholmen

Vid Söder Mälarstrand mitt emot Långholmen kunde man i augusti se en liten katamaran vid namn Papagena med gästflagga hissad. Jag cyklade förbi varje dag men först efter ett par veckor såg jag någon ombord. Nyfikenheten var väckt så jag stannade och frågade var dom kom ifrån. Jag blev bjuden att stiga ombord och fick veta att det var ett amerikanskt par som seglat omkring ett par år i norra Europa. Det ena gav det andra så vi kom att umgås en del under de två veckor dom var kvar i Stockholm.

Tony hade varit brandman i New York och som sådan kunnat ta ut pension i form av halv lön efter 20 års tjänst. Barbara hade slutat sitt jobb som sjuksköterska och med litet sparsamhet kunde dom leva riktigt hyggligt ombord.

Båten var en Heavenly Twins ca 8x4 m och den hade dom köpt i England. Första övervintringen i London tyckte dom hade varit ett misstag på grund av den mycket krassa och i hög grad gammaldags klassbundna synen på segling och båtfolk som dom mötte där. Det var med nöd och näppe dom lyckades bli godtagna i en gästhamn. Det var först sedan en chefsfunktionär besatt sig för att betrakta dom som "cruising yachts people". En lägre funktionär hade först satt etiketten "liveboards" på dom och som sådana skulle dom aldrig tillåts stanna. Klyftan mellan dessa kategorier var avgrundsdjup.

Nästa säsong seglade dom omkring längs kanalkusten och in i Holland där båten fick ligga följande vinter.

Tony och Barbara är mycket spänstiga friluftsmänniskor och denna höst och vinter hittade dom modellen och använde tiden till att fotvandrade i bergen, först i Norge och sen i Nepal.

I Norge hade dom haft regn mest hela tiden och när dom frågat en pojke om det *alltid* var så dåligt väder svarade han "Jag vet inte för jag är bara nio år än". Sen blev dom överraskade av en ovanligt tidig snöstorm högt uppe i en fjäddal utan vinterutrustning. Men dom hade tyckt mycket om det hela i alla fall och tog sen god tid på sig i Nepal. Utom att se landet ville dom också något bekanta sig med folket.

Tony och Barbara var lyhört lyssnande, mogna människor, som tycktes vara ute efter att lära känna andra sätt att leva än "the american way". Den hade dom fått nog av.

Även under seglingarna tog dom god tid på sig och stannade länge på olika platser. När dom hittat ett bra ställe för båten gjorde dom långa utflykter åt olika håll i land. Det var därför jag sett båten folktom så länge.

Förvånande nog hade dom inte blivit närmare bekanta med särskilt många människor under båtfärderna. Många hade pratat litet med dom, sa Tony, men hade verkat bli blockerade när dom



PAPAGENA



förstått att Tony och Barbara faktiskt bara färdades omkring i världen med båten som sitt hem och inte hade något arbete alls.

Just eftersom dom förverkligade något som jag tror att väldigt många människor drömmer om, skulle jag tvärtom ha väntat ett ökat intresse. Kanske är det så att folk inte tycker om att bli påmind om hur långt dom befinner sig från sina drömmar. I alla fall var Tony och Barbara mycket glada över att vi bjöd hem dom och tog ut dom på en liten provtur i vår båt och att vi tillbragte några kvällar hos dom i deras båt.

Båten var verkligen bekväm och charmig på sitt speciella sätt. I salongen kunde 6-8 personer sitta bekvämt kring det stora bordet. Åt styrbord toalett och dusch och åt babord kök, båda med full ståhöjd. Central sittbrunn och akterut två "sovrum" med dubbelkojer. Allt detta i en 8metersbåt! Den är visserligen inte någon snabbseglare, men den rör rätt bra på sig när den får gynnsam vind. Tony och Barbara hade inte så bråttom

och trivdes i sin båt. Det enda dom inte tyckte om alls var krabb motsjö för då slog vågorna hårt mot undersidan av salongsgolvet. Detta fick till stor del skyl-las på det mycket rikhaltiga skeppsbiblioteket, som tyngde ner båten djupt. Där fanns mängder av seglingslitteratur som Tony och Barbara studerade, inspirerades och lärde av. Deras tidigare seglingserfarenhet bestod enbart av några turer med en liten Hobiecat men dom har redan funnit sig väl tillrätta.

Det senaste vi hört av dom är att dom seglade via Göta kanal till danska västkusten, Limfjorden, Kielkanalen och åter till en vinterplats i Holland. denna vinter är dom hemma i USA för att förstärka kassan och ordna en mer permanent uthyrning av sitt hus.

Närmast i tur står Sydeuropa, Medelhavet och Svarta havet. Sen planerar dom att sälja denna katamaran och låta bygga en ny i Fjärran östern, en som är bättre lämpad för kommande år i Stilla havet.

Ib Möller

HÖSTSTÄDNING

Ett bildreportage av Maivor och Dieter Bergau







Programförklaring till klubblokalen i det så kallade "Spinnhuset"

Som Du kanske vet är vi uppsagda från klubbhuset på Reimers på grund av att vi icke renoverat huset utvändigt. Nu förhåller det sig så att i vårt kontrakt inte står när vi skall ha huset färdigrenoverat. Men ok! det hjälper ju inte upp "situationen" vi måste till slut agera.

Men nu har den "situationen" uppstått att vi får en ny lokal på Långholmen.

Styrelsen har tecknat kontrakt med Stockholms Stads Fastighetskontor på en lokal på ca 100 m² intill vår varvsplan. Vi behöver inte gå in på hyreskostnader o dyl. Dessa redovisades av styrelsen på årsmötet den 17 februari 1987.

Den nya lokalen får vi i likhet med Reimershuset renovera i egen regi för att få ner hyreskostnaderna till rimlig nivå. Det vanliga pensionärsteamet ställer naturligtvis upp. Tyvärr kan vi inte få med oss Gösta Berndtson som var med på Reimershuset men vi håller kontakt med Gösta i angelägna frågor.

Pensionärsgänget i GSS har under åren utökats med flera specialister inom olika yrkesfack vilket gör det ganska enkelt att fixa till den nya klubblokalen.

Vi har även gjort upp en lista på medlemmar (icke pensionärer) som vi vet har tummarna på rätt sida i händerna som kommer att få ställa upp på arbetsplikt. Det är meningen att iordningställandet av klubblokalen skall ske med "snabba ryck".

Lokalen håller som sagt ca 100 m² och vi har ett inredningsförslag. Se nedan.

Den nya lokalen är rektangulär till formen och blir därför ganska lätt att planera.

Nu är det ju så att när Du får årsboken kanske förslaget redan godkänts och påbörjats. Du kan räkna med att förslaget genomgått mycket noggrant och att en del förändringar kan ha gjorts. Vi har nämligen kopplat in ytterligare expertis, bl a våra klubbkamrater arkitekterna Ib Möller och Anders Ekegren.

Ett stort plus är att lokalen ligger i anslutning till varv och hamn vilket betyder att vi kan använda den betydligt flitigare än vad Reimershuset disponerats.

Tex vid vårutrustning och sjösättning samt vid den trista upptagningen då vi kan sitta och trösta varandra i en trevlig lokal, vilket eventuellt kan förkorta väntetiden till nästa sjösättning.

Det viktigaste är att vi får tillgång till ett ordentligt tvättrum med toalett.

För övrigt kan vi säkert använda lokalen i många andra sammanhang eftersom den ligger i ett hus som har konstant uppvärmning under vinterhalvåret.

Som Du förstår innebär detta att lokalen är tillgänglig på ett mycket bekvämt sätt under den kalla årstiden.

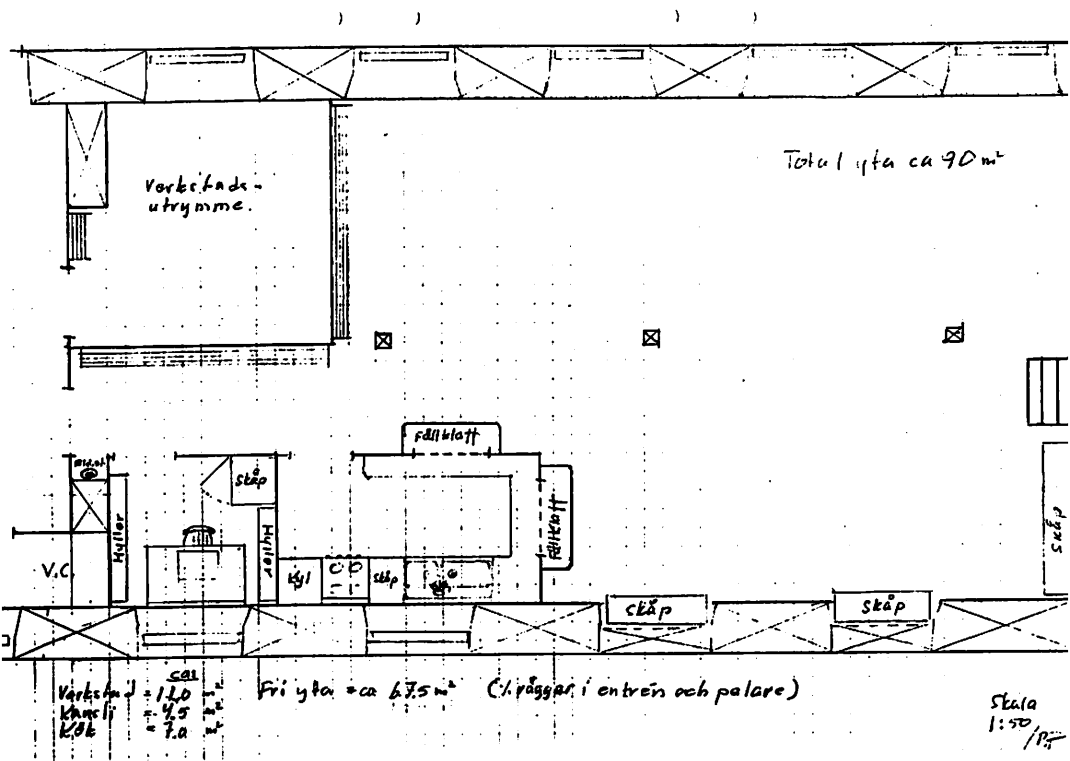
Låt oss satsa på den nya klubblokalen och vi har kommit ganska nära våra önskemål för Göta Segel Sällskap – varv, hamn och klubblokal inom en tilltalande radie.

Hälsningar Bosse F.

P.S. Detta skulle alltså vara en programförklaring för nya lokalen. Som vanligt när man har med diverse myndigheter att göra blir det inte alltid som man tänkt sig. Den senaste turen är att försening uppstått i samband med placering av toalett då avlopp saknas i den lokal vi skall disponera. På grund av detta kan lokalen bli tillgänglig tidigast den 15 maj i år. Vad gör man!

OK! det kan ju tänkas att en del av den tilltänkta arbetsstyrkan ändå kan ställa upp vid vissa tillfällen t ex vid dåligt väder.

För det vore ganska kul om vi kunde inviga klubblokalen i all enkelhet till hösten. D.S.



Kräftköret 1986

Carrera

1. Anders Rosenberg, Mercedes, ASS
2. Peter Ottosson, Fanny, EBS
3. M & J Sundstedt, Hot Lips, EBS

A 22

1. Peder Dahlberg, Amorita,
2. Åke Rundqvist, Fuhrita, GSS

M 30

1. Sten Thorold, Snafsan, GSS
2. Jan Söderberg, Sisu, GSS
3. Claes-Göran Gustafsson, GSS

Sveakryssare

1. Jan Boldrup, Blåbåten, ÅBS

M 22

1. Michael Ekman, Manique, ÅSS
2. peter Aronsson, Vågspel, TBK
3. Johan Hassum, Querrida, GYS
4. Claes Haglund, Kensy, GSS

M 25

1. Dick Joelsson, Royana, MBK
2. Gert Svensson, Lisanne, ÅSS

Flyer

1. Torkel Stillefors, KSSS
2. Christer Viklund, FKI

Flipper

1. Carina och Stefan Nordstrand, GSS
2. Björn och Erik Landsberg,
AJ IIII, GSS

Lys

1. Åke Pettersson, Rapid 24,
Cirkus, GSS
2. Bo Karlsson, Rival 2, SBK
3. Per-Arne Ek, H-båt 274,
Endorfina, GSS
4. Sven-Erik Bränge, Passad 1,
Zoom, EBS
5. Sture Nyholm, NF 284, ÅSS
6. Rolf Nyberg, Cumulus 263,
Soleil II, SLBS
7. Björn Attebring, Safir 135, Gålö BK
8. Gerald Lindström, Ballerina 307,
Bellatrix, EK.BS
9. Pia Maria Frimodig, Neptunkryssare,
215, Sjömodig, GSS

Korv och paketköret 1986

1. Lasse Söderberg, 5½
2. Berndt Svensson, Omega 28
3. Marianne Kling, Safir
4. Åke Pettersson, Rapid 24
5. Jan Söderberg, M 30, 107
6. Rolf Ericsson, IF 904
7. Hans Tynnsjö, M 30, 20
8. Dieter Bergau, Omega 34
9. Ib Möller, Trimaran Dragonfly
10. Sten Thorold, M 30, 44
11. Lennart Berglund, Rival
12. S. E. Brånge, Passad 1
13. Leif Svensson, Passad 5
14. Claes Gustavsson, M 30, 106
15. Erik Thor, Norlin 37
16. Jan Fernlund, M 30, 89
17. Bo Persson, Passad 81
18. Carina Björklund, Ballad
19. Gustav Sundkvist, M 30, 124
20. Åke Rundkvist, A 22
21. Göran Andersson, Lady
22. J. O. Svenborn, Misil II
23. Rolf Bäckström, A 22
24. Daniel Jonsäter, Flipper
Carina Nordstrand
25. Åsa Svenborn, Midget
26. H. O. Svenborn, Granada

Från kvällens festligheter

Foto: M. o. D. Bergau





Waldemar Forsell
Torsten Jonsson
Rune Tärnholm

Till Knud H Reimers minne

Sedan årsboken utkom 1986, har jag bevistat två högtidligheter med Knud H Reimers.

Hans 80-årsdag i maj var en massuppslutning, välarrangerad och gemytlig.

Hans begravning den 20:e januari var än ståtligare med Gustav Adolf-kyrkan fullsatt. Bland de 40-talet kransar fanns även en krans från GSS.

Knud H Reimers lämnade ingen oberoörd. Sina åsikter hävdade han med iver och engagemang och han tog gärna strid. Men Knud var framför allt en

charmerande man med mycket gott minne för detaljer. Han var också alla kvinnors kavaljer och förmodligen en av de sista "gammaldags" gentlemännen.

Hans gärning som båtkonstruktör behöver ej understrykas. Knuds bästa konstruktion och förmodligen hans bästa affär, var vår Götatrettia. För svensk segelsport har Knud varit en betydande man.

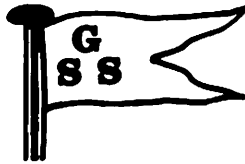
Knud H Reimers kommer att bevaras i ljusst minne under många år.

Sven Ejdestam

Medlemsregister



SÄLLSKAPET



FRAMTIDEN

BÅTEN