

Årsbok

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP



1960

G. S. S.

Årsbok

Årsbok

Göta Segel Sällskap

1960



Göta Segel Sällskap 65 år.

Göta Segel Sällskap fyller i år 65 år och med anledning därav skulle jag försöka ge en liten återblick på vad som sig tilldragit haver inom sällskapet under åren, som gått. Jag fann emellertid ganska snart, att detta inte var någon lätt uppgift. Det finns visserligen gott om gamla handlingar och aktstycken, som berättar om sällskapet, men att plöja igenom allt detta skulle taga för lång tid.

Det var då jag kom att tänka på Erik Jansson, gammal kämpe inom sällskapet och dess ordförande under mer än 15 år. Erik Jansson är som ett levande lexikon, då det gäller »Göta» och det var en hel del jag nu fick veta.

»Göta Segel Sällskap hade konstituerande sammanträde den 10 augusti 1895 på ett kafé vid Hornstull. Det var 11 båtägare och några av deras besättningsmän, som beslöt bilda ett segelsällskap för båtägarna vid gamla pontonbron vid Hornstull. Den ståtliga inbjudan till detta sammanträde finns fortfarande bevarad och helt säkert avhölls mötet under mycket parlamentariska former, ty till ordförande valdes C. A. Söderberg, som var en duktig och rutinerad föreningsmänniska. Under de första 10 åren var han GSS:s primus motor på ordförande-, kassörs- och sekreterareposterna. Sällskapets medlemmar arbetade i stor utsträckning på Bergsunds Mekaniska Verkstad, även om några var sysselsatta på annat håll. Vid denna tid byggdes där två pansarbåtar för flottan, nämligen Svea och Göta, och den senare fick ge sällskapet dess namn. Det förnämsta sällskapet i Stockholms mälarevatten vid denna tid hette Svearna.

Under de tio första åren var Göta Segel Sällskap ett väl sammansvetsat kamratgång, som hade ända till 17 allmänna sammanträden under året, utom flera festliga sammankomster med dans, sång, deklamation och även atletik. Man får väl hoppas, att dessa fester, som var öppna även för utomstående, tillförde sällskapet bidrag i kassan.

Andamålet var dock segling och redan den 18 augusti 1895 ordnades en gemensam segling till holmen Fläsket. Om det därvid kappsegldes, så skedde det mer privat, men den 1 september 1895 ordnades den första kappseglingen. Med det heterogena båtmaterial var dåtidens kappsegling en invecklad historia. Bana och distans framgår ej av bevarade handlingar, men prislistan finns. Båtarna var delade i tre avdelningar, antagligen efter längden. Båtägarna måste sammanträda före varje segling och komma överens om i vilken avdelning varje deltagare skulle placeras. Båtmaterial var uppriggade livbåtar, vätter- och andra snipor samt amatörmässigt konstruerade och byggda båtar. Segelarean var helt fri och där förekom inga hämningar. Det förekom över 50 kvm. segel på öppna 6-metersbåtar, men så hörde kullseglingar till övningarna. Vissa dåtida kappseglingar startades med deltagarna i land och med beslagna segel på båtarna och priset var uppställt på en sten vid målplatsen, varför även terränglöpning ingick i tävlingen.

1903 erhöll GSS inbjudan till en inbjudningssegling i Saltsjön. 4 båtar var där sällskapets första representanter på öppen kappsegling. 1907 bildades Stockholms Seglarförbund tillsammans med andra sällskap i Mälaren och Saltsjön. 1909 höll GSS en sådan inbjudningssegling, som samlade 71 båtar. Utan motorhjälp blev samseglingen med sällskapen i Saltsjön besvärlig. 1912 bildades Mälarens Seglarförbund, där GSS var med som stiftare. 1913 anslöt sig sällskapet till Svenska Seglarförbundet.

Nu blev det ordning på båtklassningen och modern kappsegling började i GSS. 1907 byggdes sällskapets första utlottningsbåt och sedan fanns det lottbåtar varje år. Lottbåtarna

seglades första året av sällskapet, före utlottningen, och GSS hade tur med sina båtar. Det må vara osagt om förtjänsten var konstruktörernas eller rorsmännens men i varje fall blev göteborgarna fruktade på olika kappseglingsbanor, t. o. m. nere i Kiel. Medlemmar beställde och byggde framgångsrika båtar själva eller köpte bra andrahandsbåtar. Sällskapets hittills framgångsrikaste kappseglare var Karl Larsson, »Jo-Jo-Kalle», som med lottbåtar och egna båtar härjade svårt i Skärgårdskryssarklasserna. Han var färgstark men ej ensam kappseglare i sällskapet under åren 1904 till sin död 1943. Här nämnes endast han som represetant för alla de 100-tals kappseglare, som fört sällskapets standert med ofta stor framgång.

1913 hyrdes ett varvsområde på Reimersholme och där låg GSS:s båtar, tills sällskapet 1930 övertog ett privat varv med skjul i Gröndal, som fortfarande drives. 1922 fick sällskapet på Långholmen förhyra mark av staden för hamn. Redan tidigare hade medlemmar där haft sina båtar förtöjda och i några fall uppdragna under vintern. Genom bryggbyggen, utökning av området och förhyrning av pontoner har hamnen blivit bra. Under vintern upptages där över 100-talet båtar och i skjulen på Gröndal ligger 70-talet.

Jungfruholmarna förhyrdes den 1/4 1915 och därmed erhöll GSS en utomordentlig sommarplats med utmärkt hamn, men allting kan bli bättre och i augusti 1935 köpte sällskapet dessa holmar efter mycket segslitna underhandlingar, varvid priset prutades från 35.000: — till 13.500: — kronor. Den kommittén utförde ett gott arbete.

1916 inköptes en skridskopaviljong byggd på pontoner. Sällskapet började nu få motorbåtar och dessa skulle släpa ut hela inrättningen till Jungfruholmarna, men det företaget höll på att misslyckas. Det var små motorer i båtarna på den tiden och paviljongens fyra pontoner med sin påbyggnad i två våningar gjorde svårt motstånd. Söndagen och tillgänglig bensin hade nog ej räckt för företaget, om ej funktionärerna lyckats få en motorskuta till hjälp. Byggnaden slä-

pades iland med taljor och iståndsattes genom inläggandet av nytt golv m. m. och en öppen spis murades och så fick sällskapet sitt första klubbhus. Där förekom många glada fester och danser tills paviljongen revs 1955 vid nya klubbhusets färdigställande.

Nya klubbhuset, som blev färdigt 1955, är ett verk av Birger Rydholm med hjälp av arkitekter och andra sakkunniga. Där det står på lilla holmen representerar det mycket målmedvetet arbete och omtanke och är för att bara vara en sommarbyggnad nästan luxiöst med parkettgolv, konstnärlig väggmålning, eleganta möbler och fin matta och ännu finare specialkomponerad rya på väggen.

Jungfruholmarna har under årens lopp fordrat stora kostnader och mycket arbete och så kommer det alltid att bli, men som klubbholmar är de både vackra och har en idealisk hamn, speciellt sedan uppmuddring och kajbyggnader ordnats, delvis med hjälp av bensinskattemedel. Bron mellan holmarna är en omtyckt utkiksplats, där man bekvämt kan följa förbi-seglande.

1960 fyller Göta Segel Sällskap 65 år och räknar nu 425 medlemmar med 115 segelbåtar, vilka genomgående är mycket välskötta och av god klass, och 52 motorbåtar. I sällskapet har aldrig varit några slitningar mellan seglare och motorbåtsägare, ty de sistnämnda är oftast gamla seglare, som är mest intresserade av segling. Sällskapet tillönskas god fortsättning med helst ökat kappseglingsintresse, ty under senaste åren har detta tyvärr sjunkit.»

Ja, så berättade Erik Jansson och skulle man våga sig på någon kommentar beträffande det ovan nämnda sjunkande kappseglingsintresset, så skulle det väl vara, att detta inte bara gäller Göta S. S. utan också andra sällskap. Kanske beror det på, att man, för att framgångsrikt kunna delta i kappsegling, måste ha en båt, som till alla delar är i absolut topptrim. För en del ter sig nog också kappsegling som en hel vetenskap, som man inte vågar ge sig i lag med. Dessutom har man

kanske investerat så mycket pengar i båten, att denna inte »bara» får bli ett idrottsredskap för skepparen.

Men jag tycker ändå inte, att vi ska se pessimistiskt på kappseglingssintresset. Det har faktiskt börjat blåsa friskare vindar inom det området. Vi har många duktiga seglare bland M-30:or och M-22:orna och i folkbåtsklassen har Ville Sandberg med sin »Seila» varit flitig pokalplockare. Genom sin energiske ledare, Sven Söderlund, har kanotsektionen fått en hälsosam uppryckning och dessutom har sällskapet under Ville Sandbergs ledning i vinter byggt 6 stycken Pigg-jollar avsedda för den allra yngsta generationen götamedlemmar. Till sist kan jag nämna, att man på Rosättra Varv bygger 8 stycken Laurin-kostrar för götamedlemmars räkning, så nu kan man kanske våga hoppas, att sällskapet kommer att låta sig representeras även på djupare och saltare vatten.

Med dessa funderingar och önskemål ber jag så till sist få instämna med Erik Jansson i hans önskan om en god fortsättning för Göta Segel Sällskap.

V. Sjöstedt.

EKONOMISK ÖVERSIKT FÖR RÄKENSKAPSÅRET

1. 1.—31. 12. 1959

INGÅENDE BALANS DEN 1. 1. 1959

Diverse personer	17.341: 32
Medlemmarnas andelar	24.650: —
	Kronor 41.991: 32
Kassa	754: 23
Bank	111: 07
Postgiro	662: 48
Jungfruholmarna	1: —
Långholmsvarvet	1: —
Gröndalsvarvet	1: —
Inventarier	1: —
Kapital	40.459: 54
	Kronor 41.991: 32

UTGÅENDE BALANS DEN 31. 12. 1959

Kassa	593: 16
Bank	111: 07
Postgiro	4.286: 33
Jungfruholmarna	1: —
Långholmsvarvet	1: —
Gröndalsvarvet	1: —
Inventarier	1: —
Diverse personer	697: 43
Kapitalunderskott	45.481: 21
	Kronor 51.173: 20

Diverse personer	26.724: 46
Medlemmars andelar	23.450: —
Ej förbrukat bidrag från Allm. arvsfonden	998: 74
	Kronor 51.173: 20

VINST- OCH FÖRLUSTRÄKNING DEN 1. 1.—31. 12. 1959

Kostnader:

Jungfruholmarnas omk.	8.052: 97
Hamnomk., Långholmen	3.458: 62
Hamnomk., Gröndal	2.716: 08
Varvsomk., Långholmen	883: 20
Varvsomk., Gröndal	1.989: 53
Kappseglingar	900: 58

Årsboken och GSS-Nytt	861: 27
Räntor	20: 46
Skatter	128: 88
Arvoden	1.762: 40
Sammantäden	400: 25
Fester och Samkväm	205: 45
Porto	241: 65
Elavgifter, Gröndal	395: 40
Telefonavg., Långholmen	302: 28
Telefonavg., Gröndal	209: 70
Försäkringar	682: —
Uppvaktningar	33: 75
Avg. till föreningar	545: —
Övriga kostnader	126: 10
	<u>Kronor 23.915: 57</u>

Intäkter:

Åsavgifter	4.720: —
Straffavgifter	17: 90
Båtavgifter	622: —
Hamnavg., Långholmen	3.087: 50
Hamnavg., Gröndal	490: —
Skåpavgifter	195: —
Varvsavg., Långholmen	3.110: —
Varvsavg., Gröndal	3.916: —
Inreg.-avgifter	804: —
Gåvor	694: —
Donerade andelar	850: —
Elavg., Långholmen	331: 50
Standertar	31: —
Klubbmärken	25: —
Underskott	5.021: 67
	<u>Kronor 23.915: 57</u>

Stockholm den 31 december 1959

GÖTA SEGEL SÄLLSKAP

Bo Fagerström
kassör

REVISIONSBERÄTTELSE

Undertecknade, som utsetts till revisorer i Göta Segel Sällskap, får härmed avgiva berättelse över vår granskning av styrelsens förvaltning och sällskapets räkenskaper för år 1959.

För fullgörande av vårt uppdrag har vi bland annat tagit del av sällskapets räkenskaper, protokoll samt andra handlingar, som lämna upplysning om sällskapets ekonomi.

Enär den av oss företagna revisionen icke givit anledning till anmärkning i avseende å de till oss överlämnade redovisningshandlingarna, sällskapets bokföring eller inventeringen av dess tillgångar eller eljest beträffande förvaltningen av sällskapets angelägenheter, får vi tillstyrka att årsmötet

fastställer balansräkningen per den 31 december 1959 slutande å kronor 51.173: 20 samt

beviljar styrelseledamöterna ansvarsfrihet för den tid redovisningen omfattat.

Stockholm i januari 1960.

Bertil Frisk

Hans Jansson

Verksamhetsberättelse för år 1959

Styrelsen för Göta Segel Sällskap får härmed avlämna följande berättelse för verksamhetsåret 1959.

Medlemsantalet utgjorde vid årets början 423 st. och vid årets slut 420 st. 178 båtar voro vid årets slut inregistrerade i sällskapet, därav 110 segelbåtar. 14 segelkanoter och 54 motorbåtar.

Styrelsen har bestått av följande personer:

Ordförande Birger Rydholm, vice ordförande Lennart Frisk, sekreterare Ville Sandberg, kassör Bo Fagerström, intendent för Jungfruholmarna Birger Johansson, varvschef på Gröndal Per Pettersson, på Långholmen Lennart Almquist, hamnchef Roland Appelgren, kanotchef Sven Söderlund, ledamot utan särskild funktion Sven Svensson och klubbmästare Erik Lundgren.

Övriga funktionärer har varit:

Årsboksredaktör Per Ollén, mättningsmän Svante Hellhager och Åke Thorbjörnsson, revisorer Bertil Frisk och Hans Jansson, revisors suppleant Erland Engdahl.

Efter 25-årigt medlemskap ha E. Gustavsson, Mauritz Flodin och Åke Stark blivit ständiga medlemmar.

Tre allmänna och tre protokollförda styrelsesammanträden har hållits under året.

Hamnar och varv ha som vanligt varit fullt utnyttjade. På Långholmen har en brygga nybyggts och kanotisterna ha inhägnat uppdragningsbryggan med stålstångsel. På Gröndalsvarvet har den gamla bryggan ombyggts. Dit beställdes även en mastkran av herr E. Lilja utan att styrelsen tillfrågats eller underrättats därom. Kranen kom dock på plats sedan veteranklubben och sällskapet delat på kostnaderna. Även taket på varvet har delvis reparerats.

På Jungfruholmarna har den nya toalettbyggnaden blivit färdig under hösten och kommer att tagas i bruk instundande säsong. Dessutom har klubbhuset skrapats och nymålats. Att allt detta hunnits med under den korta tid som stått till buds

är tack vare de medlemmar, som glatt och villigt offrat sin fritid till vårt gemensamma bästa. Tyvärr har styrelsen dock tyckt sig märka, att många i år undvikit Jungfruholmarna, möjligen beroende på arbetena som varit i gång där.

Den 6—7 juni anordnade sällskapet Mälarregattan tillsammans med SSS, SSK och ASS. Seglingen om Göta-skölden hölls den 8 aug. i samband med högtidsseglingen den 9 aug. Götaskölden erövrades i år för alltid av SS Aros, Västerås.

Kappseglingsintresset har under året varit kvantitativt ringa. De som representerat våra färger ha dock legat i toppen. Ville Sandberg vann bl. a. första seglingen i Sandhamnsregattan i folkbåtsklassen och blev där 2:a sammanlagt av 20 båtar. Nils Kling och Olle Sundberg ha som vanligt varit bland de främsta i olika seglingar efter ostkusten och i Mälaren. Olle »Zorro» blev t. ex. 1:a i M-22-klassen i Barösundsregattan och i M-30-klassen vann Nisse Kling i höstens sista segling vid Rasta. I sistnämnda segling vann även Ville Sandberg i folkbåtsklassen.

Som gåva av Granholmska fonden har sällskapet mottagit 500:— kr. och av allmänna arvsfonden 1.500:— kr., det senare beloppet under förbehåll att 6 st. segeljollar avsedda för juniorverksamhet byggas.

1.100:— kr. ha skänkts i form av återlämnade andelar. Givarna äro: Gösta och Greta Berndtsson, Karl och Elin Boman, Axel Elfström, Einar Hagberg, Klas och Vera Isaksson, Torsten Jonsson, Nils Malmström, Birger och Lilly Rydholm samt Ture Lindström. Av Gunnar Ljung ha vi fått 2 st. bord till klubbhuset. Damerna med Lilly Rydholm och Anna Johansson i spetsen ha som vanligt lyckats samla ihop åtskilliga hundralappar.

Förutom ovan nämnda tackar sällskapet även alla övriga som under året varit sällskapet till hjälp och nytta och hoppas vi på gott samarbete och gott kamratskap under år 1960.

Stockholm den 31 dec. 1959.

Göta Segel Sällskap
Styrelsen

Kappseglingsreglerna i ett nötskal.

(Regelnumren inom parentes.)

Regler, som alltid gäller.

1. En båt med vinden in från babord, skall hålla undan för alla båtar med vinden in från styrbord. (30:1)

Undantag:

a) När en inre båt har överlapp vid ett märke, som avslutar en länsbög på banan. (31:1)

b) Då en båt vid starten är på fel sida om startlinjen.

2. För samma halsar skall båt i lovart hålla undan för båt i lä. (30:2) Om båtarna icke överlappa varandra, skall upphinnande båt hålla undan. (30:2:b)

3. Den yttre båten skall vid rundning eller passage av märken eller hinder i banan ge plats för inre båtar, som överlappa på samma halsar, och för motsatta halsar då den med akterlig vind skall passera eller runda på samma sida av ett märke eller hinder i banan. (31:1)

4. Båt på bidevind kan begära plats att stagvända för att gå klar för hinder i banan, men måste då vända, så snart den får plats härtill. (32)

5. En båt med rätt till väg må icke genom att ändra kurs narra eller vilseleda en annan båt som håller undan. (30:7)

6. Båt, som stagvänder eller gippar, skall hålla undan för en båt som har vind från sidan. (30:3)

Regler, som gälla endast vid starten.

7. Innan startlinjen är passerad må båt med rätt till väg endast ändra kurs långsamt (29:2).

8. En lä båt på bidevind eller med kurs mot nästa märke behöver ej ge plats till någon lovarts båt på samma halsar, som önskar passera startlinjen i lä av lovarts startlinjemärke (31:2).

9. Båt som vänder tillbaka efter för tidig start har inga rättigheter.

Kursändringar, när startlinjen passerats.

10. En lä båt må luffa en lovarts båt eller en upphinnande båt så långt den kan, intill dess rosmannen på lovarts båt kan ropa »mast tvärs», därefter skall den styra normal kurs (30:5).

11. En båt i lovart må icke falla ned på en båt i lä (30:6).

Om man lär sig ovanstående punkter, torde man i allmänhet klara sig undan protester.

(Översättning från den danska boken »Kapsejads»)

Juniorverksambeten.

Rekryteringen av våra juniorer är en sak, som inte beaktats så mycket, men liksom de flesta andra segelsällskap äro även vi tvungna att göra något för att intressera grabbarna, och även flickorna med för den delen, för vår tjusiga segelsport. Att flänga runt kvarteret med moped eller motorcykel tycks visserligen vara drömmen för många tonåringar numera, men alltid ska vi väl kunna lura med några av dem att komma underfund med sjölivets behag.





Under den gånnga vintern ha 6 st. »Pigg»-jollar byggts i lokalen, Beckbrännarbacken 3, som välvilligt ställts till förfogande gratis av Jakob Wallenberg, själv intresserad seglare. Bidraget vi fick från allm. arvsfonden, 1.500:— kr., täcker givetvis ej kostnaderna, men vid en försiktig kalkyl tror jag att det skall täcka nära hälften, vilket är vackert så, då vi ursprungligen kalkylerade med c:a 4.500:— kr. Att det tvärt emot alla regler blivit billigare än vi räknat med beror på att vi i stället för att köpa färdiga byggsatser, som vi först tänkte, själva sågat ut och gjort i ordning det mesta av materialet. Att jollarna trots det varit lätta att bygga framgår av att från jul t. o. m. sista februari alla skrov blivit träfärdiga med en arbetsstyrka av i genomsnitt två man.

Jollen, som är ritad av Rickard Sarby, är 2,70 m lång, 1,26 m bred och för 5 m² segel. Alltså ingen stor båt precis, men fullt tillräcklig för sitt ändamål, att lära juniorerna segla och manövrera på egen hand.

Jollarna skola utlånas till intresserade juniorer, både Göta-medlemmar och utomstående. Sommartid förläggs de till Jung-

fruholmarna, där de komma att utgöra en glad färgklick. Färgerna äro nävervit, röd, orange, gul, grön och blå, och namnen Bella, Seila, Göta, Erla, Saga och Java. Namnen ha anknytning till initiativtagarna, byggaren, donatorn Erlander & Co. och de två sista till tillhandahållaren av bygglokalen.

Vi hoppas på ett flitigt kappseglande på Jungfruholmarna i sommar!

V. Sandberg.

Svunnen skönhet



Här ser Du en bild som är borttraderad ur verkligheten. Från sjösidan har man möjligen kunnat kalla den »badhytten», men vi som visste vad den användes till hade ju ett helt annat namn på den. Nu är den borta, nerriven och bortforslad, men jag har haft så mycket personligt obehag av det, så jag måste skriva ner några rader för att ge Er en påminnelse om det, och inte nog med det, tala om för dem som kommer efter oss,

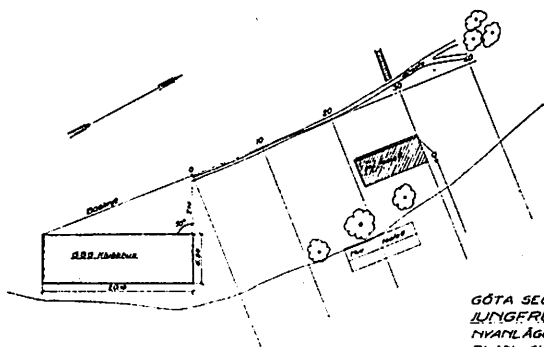
vad en sådan skitsak kan vara marig att klara opp. För att börja i rätt ända så skall vi än en gång lösa igenom Ville Sandbergs artikel i GSS-nytt Nr. 2 1959.

Ja, det vore väl skönt, säger säkert många. Ha vi inte nu kostat på där tillräckligt, och är det inte bra som det är nu? Saken är klar, att vi ha en av de vackraste och trevligaste klubbholmarna i Stockholms närhet. Pengar har det kostat förstås, många anse också att vi lagt ner alldeles för mycket pengar på en sak som inte ger någon utdelning. »Lägg hellre ned pengar på varvens, sägs det, så ge ju i alla fall utdelning på investerat kapital.»

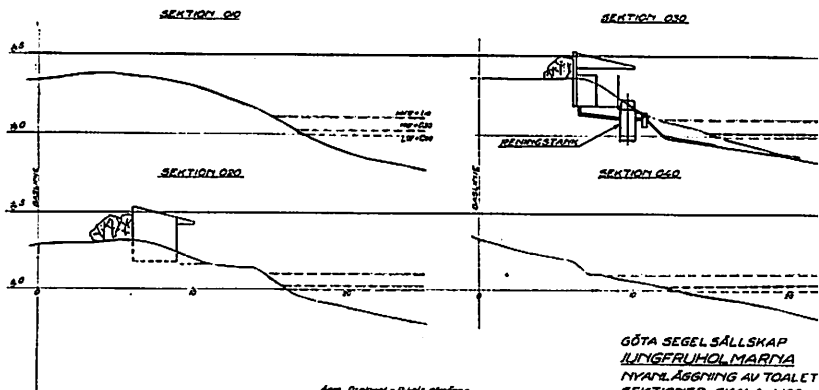


Visserligen är det sant, att sällskapets ekonomi huvudsakligen är baserad på varvs- och medlemsavgifter, fastän vi alltid ha försökt hålla dessa så hälliga som möjligt. Halva året tillbringa ju dock de flesta av oss sina fridagar på sjön, och utan hätsällskapens holmar skulle vi stå oss ganska slätt många gånger och knappast komma i land någonstans inom de närmaste milen från stan.

Som ni vet, står det inte sprivat område varken på Jungfruholmarna eller några andra liknande, i varje fall inte på segesällskapens. Så mycket mer glädjande är det, att våra holmar verkligen är våra egna i all framtid, och de pengar som lagts ner där blir säkert till glädje både för oss och våra efterkommande. Varven däremot vet vi inte hur länge vi får ha kvar på dess nuvarande platser, därför är det ju naturligt, om styrelsen inte vill lägga ned alltför stort kapital på nybyggnader på dessa. Då lokalfrågan för våra varv blir slutgiltigt löst, torde det



GÖTA SEGELSÄLLSKAP
LJUNGFURUHOLMARNIA
NYANLÄGGNING AV TOALET.
PLAN SKALA 1:200
UPPRÄTTAD I OKT 1938 AV
Felix Sjölén



Ans. Östman - Sjöls skåprens.

GÖTA SEGELSÄLLSKAP
LJUNGFURUHOLMARNIA
NYANLÄGGNING AV TOALET
SEKTIONER SKALA 1:100
UPPRÄTTADE I OKT. 1938 AV
Felix Sjölén

Firma

FAGER & NORDQVIST

modellsnickeri-
verkstad

RENSTJERNASGATAN 12

TELEFONER

43 24 83 - 44 45 60

dock inte bli så svårt att skaffa kapital till finansieringen av detta, om bara den rätta samarbetsviljan finns.

Vad återstår då, innan vi kan anse, att Jungfruholmarna är i det skick, att endast det vanliga underhållet behövs? Först och främst är det ju toalettfrågan, som stötts och blötts så många gånger, att hälften vore nog. En stark opposition har satt sig mot saken, men de är möjligen ej helt införstådda med det verkliga läget. Enligt den nya lag om förbud mot vattenförorening, som trädde i kraft föregående år, är det förbjudet att utsläppa orenat avloppsvatten i sjöar och vattendrag. Vi, som vistats så mycket på sjön, bör ju endast vara tacksamma för lagens tillkomst. Som ni såg i föregående GSS-nytt, är vi vid 1.000: — kr vite ålagda att ordna saken för vår del, senast till den 1 maj 1959. Uppskov lär dock nyss ha beviljats ett år framåt.

»Men hur kommer det sig att vi, som har så liten del i den stora vattenföreningen sätts åt så hårt?» kan man ju undra. Stockholms stad utsläpper hundratusentals ton orenat vatten i Mälaren och Saltsjön. Saken förhåller sig så, att även staden har fått sig förlagt att ordna sina reningsverk inom en viss tid. På grund av sina svaga finanser har även Stockholms stad fått begära uppskov med färdigställandet av dessa och begärt dispens att få utsläppa orenat avloppsvatten ännu ett år.

Kostnaderna är väl det viktigaste, då det gäller denna sak. Materialet för 7 WC-stolar, 1 st. pump, 1 tank, 1 renoingsbrunn, rör, cement och trävirke beräknas kosta mellan 4 och 5.000: — kr. Trävirket från de gamla toaletterna bör delvis kunna användas. Gjutsand finns möjligen i slänten där vi skall schakta ned. Det förutsättes att grävning och betonggjutning utföres av medlemmarna själva. I stället för rör torde plastslang kunna användas delvis, vilket förenklar arbetet betydligt.

Från kajbygget på Stora holmen finns en del virke kvar. Detta skall vi använda vid iordningställandet av kajen på Lilla holmen, fyllning erhålles från schaktningen för toaletten. Blir det någon fyllning över, tänkte vi även jämna till och höja bottnen för dansbanan, som även den torde behöva en renovering.

Ja, det låter ganska mycket det där, men med friska krafter borde allt vara klart till nästa vår, åtminstone hoppas styrelsen det. Ordföranden håller för troligt, att vi sedan, då allt är färdigt, kunna erhålla ett inteckningslån och på så vis frigöra oss från en del av våra skulder. Men vad skola vi sedan bråka om? Den dagen, den sorgen.

Ville.

Det är bara konstatera att av ungefär 80 medlemmar som var på mötet, 7 röstade för att det inte skulle byggas någon ny toalettanordning. Därmed var inte det hela avklarat, 1.000: — kronors-vitesföreläggandet kvarstod, varför jag måste besvära en skrivkunnig att författa nedanstående skrivelse.



→ *etec Ladies* →

Till Länsstyrelsen i Stockholms län.

I anledning av hälsovårdsnämndens i Ekerö kommun beslut den 19 november 1958 och den 22 maj 1959 för undertecknat, Göta Segel Sällskap, anföra bevis och yrka, att vätesföreliggandet å 1.000:— kronor undanröjes. Som stöd för sin hemställan får Sällskapet anföra följande.

Äläggandet, sådant det slutligen bestämts vid sammanträdet den 13 april 1959, synes endast avse att inköpa eller låna vissa kärl för en torr-klosett. Den nuvarande klosetten är emellertid så ordnad, att det ej är möjligt att anbringa sådana av hälsovårdsnämnden avsedda kärl. Sedan många år har vid stranden varit anbragt en brygga med fyra sittbänkar i fyra hytter, som åtskiljts genom väggar. Avfallet har fullit ned i vattnet, men händeras att flyta bort genom finmaskigt ståltrådsnät. Det har så senaregående slammats sönder och upplösts. Det har för Segel Sällskapet länge varit angeläget att lösa sin avträdesfråga på ett tillfredsställande sätt. På grund av brist på medel har emellertid majoriteten i Sällskapet ej velat gå med på så dyra anordningar, som nu slutligen bestämts. Som framgår av bilagt exemplar av GSS-Nytt har emellertid nu slutligen bestämts hur frågan om avträdet slutligen skall lösas. Medel har i det närmaste anskaffats.

Emellertid önskar hälsovårdsnämnden, att vissa provisoriska anordningar skola göras, för att under arbetstiden med de nya toalettanordningarna kunna bättre fylla hygienens krav. Då emellertid hälsovårdsnämndens förslag ej kan utan stora utgifter godtagas, skulle detta innebära att medel saknas för det nu påbörjade arbetet enligt Sällskapets förslag.

Sällskapet, som till stor del får anlita medlemmarnas arbetskraft, kan ej utföra arbetena förrän under innevarande sommar.

Beträffande olägenheterna under tiden i hygieniskt avseende kan framhållas, att ön ligger långt från bebyggelse. Den närmaste ön är Gällsta på 700 meters avstånd. Därnäst ligger Fittja-området på 6.000 meters avstånd.

Då det sålunda är angeläget för Sällskapet att lösa sin avträdesfråga för all framtid tillfredsställande, hemställer Sällskapet att det får utföra arbetena enligt sitt förslag.

Sällskapet anhåller att det ej ålägges vidtaga det av nämnden föreslagna anordningarna. Det har i sistnämnda fallet påpekats, att betydande svårigheter uppkomma vid bortforsling och tömning av kärnen.

Stockholm den 15 juni 1959.

Göta Segel Sällskap

Birger Rydholm.

När han skrivit färdigt denna fick jag ett gott råd: »Ja, skickar Du nu in den här så blir det nog inte svar i sommar och böterna blir utdömda.» Eftersom Bertil Frisk är anställd i Länsstyrelsen, ordnade han dock så att vi fick träffa förste provinsialläkaren i Stockholms län, vilken även är högsta chef för hälsovårdsärenden i länet. Så kom vi dit och ett stilla snackande som drog ut över en timme började. När vi slutade samtalet visste åtminstone jag, att det fordras rätt mycket vid rening av kloakvatten.

På Jungfruholmarna har vi tillstånd att genom rensbrunn släppa ut kloakvatten 4 m under vattenytan. Efter nu gjorda mätningar är nu utsläppet drygt 6 m under vattenytan. Det är vad som nu gäller, men lagstiftarna siktar på att alla sådana utsläpp skall rensas biologiskt. Nästa steg i den här saken blir då att gjuta en kajkant, c:a två meter hög, och innanför den fylla utrymmet med grus och i den fyllningen lägga perforerade rör, som avloppsvattnet skall rinna igenom och renas innan det rinner ut i sjön. Som sagt, det dröjer kanske tio år, men den lagen kommer.



Färdigställandet av toalettanordningen skulle jag helst vilja dra en slöja över. Att ha en ny båt, älska att segla och tycka om att förflytta sig både dag och natt och för en gångs skull en härlig, varm sommar. Tänk på det, du som aldrig hjälpte till, som gjorde alla möjliga undanflykter både till dig själv och andra. För mej blev det att stanna på Jungfrun.

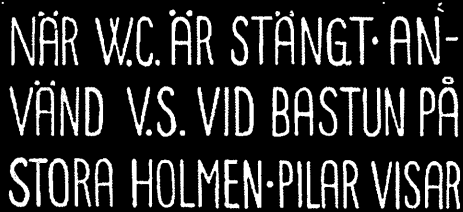
Det fanns glädjeämnena också. Ett av dem, grunden var färdig och vi skulle hörja mura, enda muraren som finns i sällskapet är ju Hilding Blom. Jag måste ju ringa till honom och visste inte vilken sida han stod på, för vår kära Skeppar Bölja hade ju ordnat en blockad mot »Skithusbygget». Men vilket svar jag fick: »Är'e Du Bigge, jag har väntat att Du skulle ringa, ta du ut 10 hl bruk så skall jag sätta igång till lördan.» Ja då tyckte jag att isen var bruten.

Vid den tidpunkten tog verkmästaren Bigge Johansson hand om bygget, han försnackade lite vid alla. Ville Lundborg, Kalle Eriksson med junioren Leif skötte om rörmockeriet, Herbert Lindberg planerade och avvögde, lade golv och gjorde allt cementarbete. Svenne Gustavsson gjorde snickeriet och målningen blev också färdig, fast nog är det hårt att verkliga oldboys måste offra många lediga dagar för att andra inte ville hjälpa

till. Hieronymus fick ofta knoga ensam då verkmästaren ville ha bygget helt färdigt så det går att inviga nu i vår.

Även med de allra bästa föresatser att inte bli förbannad så måste man många gånger undra över att det finns medlemmar som är så arbetskygga och rädda för att göra minsta arbete åt någon annan än sig själv. Ett av de trevliga inslagen den här sommaren var att så många kom och sa: »Jag kan inte hjälpa till med bygget men jag skänker åter mina Götaandelar», på det sättet fick vi in över 1.000: — i återskänkta andelar.

För den som har ekonomiska funderingar på hur mycket det här bygget har kostat, kan omtalas, att summan allt som allt är kr. 5.700: —. Nu är svårigheten med det här W. C:t, att det inte finns någon elström på Jungfruholmen, därför kan det inte hållas öppet då ingen är på Jungfrun, som kan sköta om motorpumpen. För den skull har vi under vintern flyttat två av toaletterna till samma plats som bastun på Stora Holmen, som den här skylten visar. Det är meningen att de bara skall användas i nödfall, och vi skall försöka att alltid ha klorkalk där så vi slipper den obehagliga lukten som en torrugg ger.



NÄR W.C. ÄR STÄNGT AN-
VÄND V.S. VID BASTUN PÅ
STORA HOLMEN PILAR VISAR

De nya skyltarna till W. C. talar väl helt sitt eget språk. Det är bara att tillägga att rivningen av gamla dassen även räckte till ett ordentligt redskapsskjul, så nu kan alla grejor låsas in och hållas lite i ordning.

20 råd till båtägare

1. Vid mer eller mindre permanenta förtöjningsplatser använd båtfjädrar med säkerhetskedja.
2. Överdimensionera förtöjningsgodset.
3. Begagna hellre för stor boj än för liten.
4. Kontrollera årligen kättingen mellan boj och bojsten.
5. Förtöj aldrig med vanlig karbinhake.
6. Minst 4 fendrar skall ingå i båtens utrustning.
7. Vid ankring stiek ut kättingen motsvarande minst 3 ggr djupet — begagnas tågvirke öka längden till minst 5 ggr djupet.
8. Kontrollera att förtöjningsknapparna är fastsatta med genomgående bultar.
9. Se till att förtöjningsgodset icke kan skava mot vassa halkipar, bryggkanter m. m.
10. Håll alltid båten väl länsad! Tänk på att enbart regn kan sänka en öppen båt.
11. Förtöj alltid med tanke på att det kan bli storm, samt att förbipasserande båtar kan förorsaka kraftigt svall.
12. Avlägsna brännbara gaser genom vädring.
13. Länsa båten väl innan motorn startas.
14. Kontrollera regelbundet bränsleledningens rör och förskruvningar.
15. Flamskydd bör vara obligatoriskt för förgasarens luftintag.
16. Vid motorer med stigförgasare, montera droppuppsamlare, helst försedd med finmaskigt metallnät — anlita fackman.
17. Stäng bränslekran efter avslutad färd.
18. Bränsletankarnas påfyllningsrör bör vara lufttätt anslutna till däck. Bränslepåfyllning inombords är förkastligt.
19. Lämna aldrig brinnande pentrykök utan tillsyn. Användes flaskgas, följ noga fabrikanstens bestämmelser angående flaskans placering på däck samt övriga föreskrifter, då i annat fall stor explosionsrisk föreligger.
20. En lättåtkomlig och väl fylld eldsläckare skall finnas ombord. Fast kolsyreanläggning är att rekommendera.

BÅTFÖRSÄKRINGSBOLAGEN

Andras båtar

År 1961 kommer Göta Segel Sällskap att utöka sin segelbåtsflotta med åtta nya båtar, s. k. Laurinkostrar.

Båtarna är beställda hos Fritiof Gustavssons Båtvarv i Rosätra, och skall levereras skrovfärdiga.

Beställarna skall försöka sig på att bygga inredningen själva då det visar sig att just den detaljen är det dyraste att beställa.

Vid de många besök vi gjort på Rosätra Varvet har vi övertygats om att Fritiof Gustavsson och hans medhjälpare är mycket skickliga båtbyggare, som tål att jämföras med de inom landet mest välkända yrkesbröderna.

Båtarna levereras till ett mycket gott pris vilket gjort att vi vanliga »grodhavsseglare» fått en chans att »hänga me».

För de intresserade kan meddelas att båtens data är:

Längd	8,34
Lvl	7,45
B max.	2,50
D max.	1,29
Depl.	2,9 ton
Segelarea	35 m ²
» int.	32 m ²

Fotografiet visar en båt, med namn »Onyx», byggd hos Fritiof Gustavsson, som har ungefär samma utseende som de beställda båtarna.

Beställarna äro Curt Wikström, Olle Palmqvist, Hasse Lindvall, Svenne Jakobsson, Lennart Frisk, Bertil Frisk, G. Fridén, Bosse Fagerström och i samma serie Bertil Lindblad, SSK, Kurt Nilsson, Tullinge SS samt Sven Lövgren, SS Vega.

Alla i denna serie är beskälade av samma tanke — »DRÖMBÅTEN».
B. F-m.



Laurin-kostes. Foto: G. Koijer.

Specialitt:



YACHTSEGEL
av dacron och
bomull

**ÖRTENGRENS
SEGELMAKERI**

Skeppsbron 44, 4 tr. • Tel. 11 35 21

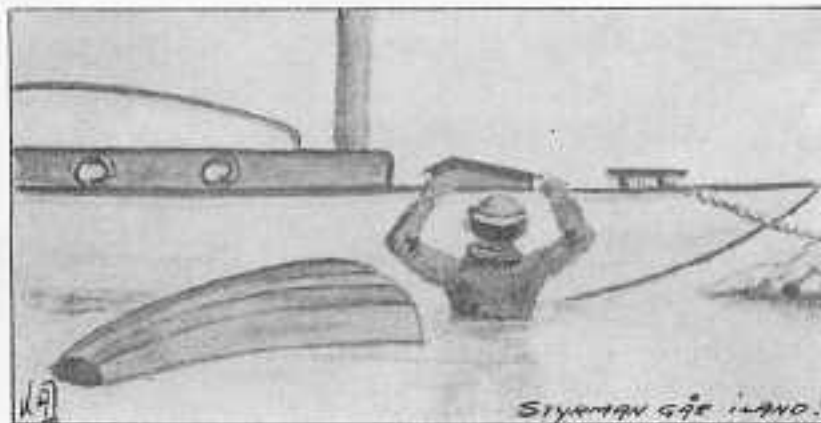
Septembersegling 1958



Många äro kallade men få äro utvalda. Så här börjar det 1958 i september. Att styrman överraskas av kapten och kocken redan klockan 13.45 mitt under stuvning, bunkring och diverse sjömansarbeten gör faktiskt starten, som sker redan 14.40, så mycket gladare. Destination Jungfruholmarna, där jollen hämtas och »Jungfruvatten» tankas, vilket, enligt skeppar'ns åsikt, vida överträffar t. o. m. Reimersholms produkter. Näja, om nu sattyget nödvändigt ska ombord, kan man ju fylla det var som helst!

NV 2 m/sek. avtagande, varför vi fortsätter för motor i solis och värme. Vi slussar i Tälje och kör vidare till bortåt niotiden, då vi angör Färviken för natthamn. Nu upptäcker vi plötsligt, att alla »tänkt» köpa tändstickor men ingen gjort det, varför den skriande tändsticksnöden ombord presenteras av två små askar. För styrman kommer detta så småningom att visa sig ödesdigert.

På lördagsmorgonen passerar vi Oaxen redan klockan 7.50 så då kan inget inköp av ellden komma ifråga, i synnerhet som nordvästen fortfarande håller ca 1 m/sek. Så småningom somnar vinden i seglen och galärerna kommenderas till



ärorna för att angöra Äpskäer. Havet vilar koboltblått, solen gassar och i slöhetens tecken rör vi oändligt långsamt upp på den enda gryna, som finns att uppbringa på distansers omkrets. Nu slår därnacket ut i full blom och man saknar en bandinspelare! Vattnet håller sina modiga 20° och t. o. m. skeppar'n badar. Frivilligt!

Men »navigare necesse est» varför vi snart är på väg igen i synnerhet som det börjar dra och drar skapligt. Snart siktas Laxkroksholmarna, men vi gör bara en visit på »Skafferiet» och skeppar'n lyckas lura en stackars gädda. Här händer något, som vållar styrman svåra psykiska lidanden en tid framåt. Jag måste använda jollen för att bärga en spinnare, som fastnat i tången. Det går bra, men när jag återvänder ombord är jag tydligen en aning vårdslös, jollen kantrar och jag åker i sjön! Här gäller det att snarast i all tysthet ta sig upp igen. Man kan förhålla sig förövert och diskret kravla sig iland med hjälp av förtampen. Men så, det lax inte alls! Jo, att komma upp på terra firma men inte osedd!

Jaha, så var det färdigt! Styrman får inte ha tändstickor

på sej. Dom kan bli våta! Inte får han ha kniv. Han kan göra sej illa! Inte heller får han slå opp. Han kanske spiller!

Efter en liten tur neråt Lacka, som inte ser så särdeles gästvänligt ut, sätter vi kurs på Gjusskär där kroken får gå för natthamn. Kocken tar en gädda och styrman lyckas, utan att ramla i sjön, landa fyra prydliga abborrar. Här är underbart vackert. Björkarna har här och där lyckats anlägga höstligt brandgula vådeldar på kobbarna och kvällens skuggor och dagrar framhäver landskapets karga rikedom. Färgspelet över vattnet och klabbarna i solnedgången är ett skådespel bortom allt förnuft.

Men båten måste vidare! Vi går från Gjusskär på söndag vid middagstiden för att fiska på Sockholmar, där vi alltid får fisk. I Sävsundet ankrar vi en stund medan skepparn tar jollen och köper tändstickor hos de filantropiska lotsarna. Vi sticker vidare till Sockholmar, där vi får mera elddon av några »grytgubbar» från Nyköping. Innan dessa hunnit göra klart för hemfärd återvänder vi från en liten fisketur runt holmen. Skeppar'n har tre gäddor på cirka kilot vardera medan kocken håller sig i kromosomklassen med en på två och ett halvt. »Grytgubbarna» gör stora ögon, men vi smörjer i oss två och ett halvt-kilosgäddan plus två extra huvuden av smågäddorna. Man lever kräsliga på sjön!

Efter en lugn natt utan magplågor trots fråsseriet, sticker vi till Oxelösund för frukost och en del uppköp. Fullt ärbara eftersom Oxelösund saknar Systembolag! Vinden står västlig, fem meter per sekund men efter frukost ökar hon till omkring åtta. Vi har bestämt oss för Enskär i S:t Annas skärgård och när vi kommer ut på Bråviken är vindstyrkan stundtals uppe i sina tio-elva meter. Skeppar'n ser betänksam ut, styrman har sina dubier och kocken har jämt göra att hålla sig kvar i styrbordskojen och så småningom kommer det fram att vi båda sitter och funderar på om gamla »Grälle» ska stå ryc-ken. För kocken är det enklare. Han flyttar bara över i babordskojen. »Grälle» är ett skörat och lappat storsegel, som vi kör med till vardags. åja, eftersom det tycks mojna något

låter vi det basa och »Grälle» visar sig segare än vi vågat hoppas och drar fint. Sikten är glasklar och vi har inga svårigheter att hitta prickar, fyrar och stänger. Mellan fem och halv sex tar vi natthamn i en gudomlig vik på Enskär. Kvällen är otroligt grann med ett färgspel över kobbar och vatten som gör oss stumma. Efter mörkningen bjuder stjärnhimlen på ett celest fyrverkeri, som sällan skådas av stadsbor. Strax efter tio vaknar vi av en åskknall, som åtföljs av flera. Ett strilande regn, som sakta plattrar på däck, gör det ännu trivsammare i kappen. Morgonen gryr med gråväder och uselt fiske. Vi är i farten strax efter fem och halv nio hissar vi på för att segla till Stora Fläsan, där kapten dragit många och långa, feta gäddor. Vinden står nordlig 3 m/sek. Vi hasar framåt så sakteliga och snart har vi en ganska envis regnskur över oss så att »pisskurarna» åker på. Det är faktiskt skönt med det svalkande regnet. Vinden ökar några meter och vi dansar in i skeppar'ns drömvik på Fläsan, där det dock är dåligt lä, varför vi söker oss till holmens sydspets. Fisket är uruselt och trots ihärdigt kastande får vi inte ett liv. Jag håller till i närheten av båten och tröttnar snart på nödbjudna gäddor, går ombord och börjar torka upp efter regnet då en fisksump kommer runt udden med taktfasta årtag, går upp långsides och bordar »Trion».

— Godda', mitt namn ä, Evert Johansson på Gräsmarö, ja' ha' sett att ni hålls å' fiskar här.

— Får man inte de' då?

— De' borde ni väl veta, dä' mitt fiskvatten och mitt levebrö'.

— Då tycker ja' ni ska byta vatten för ja' har förbanna mej inte fått ett liv!

— Var ä' ni ifrån?

— Stockholm förstås, de' hörs väl?

— Jaha, ja' ska skicka tullen på er.

— Dä måste vara genast för vi ska till Harstena å' har inte tid att ligga här så värst länge.

Så var den saken klar och den gode Evert avlägsnar sig för motor och med ansiktet i behåll.

Det är bara att sätta på potatisen och i kockens frånvaro förbereda frukosten, som avåts i godan ro. Eftersom inte tullen hörs av medan vi äter måste vi fortsätta med destination Harstena.

Vädret har bättrat sig storartat. Som genom ett trollslag skingras regnmolnen, oljeställen stuvas undan och i god bris för fulla klutar gör vi vår entré i Harstena hamn, där Elof Magnusson visar oss kajplats på bronocken vid sitt ägandes båthus. Förbrödringen sker ombord på »Trion» vid en bägare Vermouth. Man får ta seden dit man kommer . . .

Till middag får vi stekt ål, som kocken köper av Elof och det är ju en gudaspis. Så gör vi en liten tur till fots på Harstena. Det är ett ganska enastående samhälle, där det mesta ägs gemensamt av byalaget. Fiskarna byter t. ex. fiskvatten sinsemellan varje år. Här skulle Johansson på Gräsmarö vara med!

Det bestäms att skeppar'n och kocken ska följa med bröderna Hugo och Elof Magnusson och vittja ålhommor i morgonväkten på onsdag. Kocken får dock besvär med sin onda rygg och i stället får jag följa med Elof. Det blåser hård pålandsvind, det skvätter över de små båtarna och oljekläderna sitter inte ivägen. När vi börjar vittja får man ro så det knakar i ryggbastet för att hålla båten i vindögat, det smakar salt i munnen, men man känner att man gör någonting och att man lever! Elof får sexton ålar, vilket jag tycker är strålande, men som han anser uselt. Hugo och kapten har sämre fiskelycka. Dom får bara fyra ålar, men skjuter i stället två änder och två skrakar.

På förmiddagen går vi med Elof på en liten rond bland stugorna. Med stolthet visar han oss fyra av de åtta lägenheter han äger och hyr ut åt hugade sommargäster. Här är det inte fråga om småpotatis minsann! Alla lägenheterna har värme, elektriskt ljus samt Perstorpsplattor som fönsterbräden. I köken finns el-spis, kylskåp, rostfri diskbänk med rin-

nande varmt och kallt vatten samt last but not least två jättelika frysboxar i källaren för gemensamt bruk! Man tycker nästan att byn inte längre är fullt så pittoresk när man kommer ut i solskenet igen. Detta är den fattige fiskaren, som man tänkt ge en liten slant för visad vänlighet. Tur att man inte trampade i klaveret!

Visst är det vackert på Harstena och en upplevelse att vara här, men fram på dagen tycker vi i alla fall att det blir litet för pratsamt, vi har nog av varandras sällskap liksom alltid på dessa seglingar och man ser på allt meningslöst plockande och planlöst vankande hit och dit att alla vill iväg. Frampå middagen tackar vi för oss, hissar på och sticker iväg för att så småningom angöra Enskär. På vägen gör vi strandhugg på Stora Fläsan, där vi glömt en overall, som lagts upp för vädring. »Johansson med fiskvattnet» syns inte till, men hade han passat på hade han varit en bra overall rikare.

Vi har en segling, som väl saknar motstycke i septemberseglingarnas tioåriga historia. Kobbarna ute till havs hägrar. Dom svävar som luftskepp högt upp i atmosfären och har förlorat kontakten med vattnet. Havet ligger spegelblankt, blåklintsblått där en och annan kåre drar som en rysning över ytan. Man har en känsla av att sväva mellan himmel och hav och styrman skändar stillheten genom att exekvera Arholmavalsen på kockens tvåradiga busorgel. Vi sitter nakna i solgasset och till slut hälsar vi det onormala vädret med ett gapskratt. Det hela är drömligt och överkligt . . .

På Enskär är det befriande ensligt. Vi larvar omkring i solnedgången med våra primitiva fiskedon. Kocken får två gäddor, som vanligt i tungviktsklassen, och styrman, som i år fått fart på abborrhissen, bärgar sju matnyttiga »borrar».

På kvällen aväts den obligatoriska surströmmingen med mycket gul lök, något fludium och övriga tillbehör. Diverse kraftiga dofter dröja över nejderna och i ett anfall av humanitet och allmän trivsel blir styrman löst ur den förbannelse, som lystes över honom efter badet på »Skafferiet». Jag får ha tänd-

stickor, jag får ha kniv och jag får slå opp — om inte dom andra har tid!

Trots surströmmingen går det bra att komma ur kojerna strax efter fem på torsdagsmorgonen. Vi gör klart skepp, dricker morgonkaffe och sticker mot Sockholmar redan vid sexsnåret. På Bråviken är sikten dålig så när vi passerat Alen går vi på kompass. 28° ska det vara. Undan för undan dyker prickarna upp i solröken och bekräftar att kompassen fortfarande är ett lika enkelt som pålitligt instrument och att inte ens atomåldern lyckats flytta på nordpolen. Det är i alla fall mer eller mindre en blindbockslek, men spännande, och med en viss känsla av lättnad börjar man skönja fabriksskorstenarna på Oxelösunds järnverk.

Nu får vi sällskap med en tysk skuta, på vilken befälet tydligen tagit sig åtskilliga »bajrare», att döma av deras underliga manövrer. Vi väntar minst att dom ska få grundkänning,

G S S:are! Välkomna till

AB Gustaf Larssons Bokhandel

Hornsgatan 66, Sthlm Sö, Tel. 41 55 44

Vi erbjuder senaste nytt i

Navigation - Sjökort-Litteratur för Seglare

Titta in skall vi hjälpas åt leta ut det bästa!

Medlem i Göta Segel Sällskap.

men barn och fulla gubbar tycks fortfarande åtnjuta Vår Herres särskilda privilegier.

Vädret står sig, vi har fortfarande strålande sol och varm västlig bris. Redan klockan tolv ankrar vi vid Sockholmar och landar två gäddor. Efter frukost är vi färdiga för avgång till Källvik, där förråden kompletteras med öl och diverse specier. Som vanligt har vi bråttom att lämna civilisationen bakom oss, varför vi redan efter en liten stund är på väg mot Laxkrokarna. Farten är god och när vi siktar idyllen tycker vi nästan att resan är slut. Nu gäller det att tippa den exakta ankomsttiden till Laxen. Skeppar'n och styrman missar på flera minuter, men kocken Hägglund, garvad tips- och »tupp-gubbe» säger 17.11 och på minuten 17.11 går kroken i vår speciella vik. Se, det var en riktig tippare, som Selma Lagerlöf skulle ha sagt! Vi gynnas åter av fiskelyckan. Tre gäddor och några abborrar.

Fredagen randas. Skaffning klockan sex och vid åttasnåret lättar vi för den oundvikliga etappen till Arkholmar. Vädergudarna låter sin gunsts sol lysa över oss, vi gör ett par korta slag i Bokösund, men annars går vi för lätta skot. Som en passbåt med tidtabell ankrar »Trion vid »Arken» strax efter tio och vid elvatiden förs samtalet på högsta nivå efter en lukullisk frukost på stekt »krokodil». Det är tur att septembe-seglingen bara varar en vecka. Ingen människa kan stå ut med denna sybaritiska diet!

För att i någon mån fördriva tiden drar vi ett par gäddor och ett halvtjog abborrar. Det är inte samma sorglöshet över tillvaron, ty om vi längtar någonstans så inte är det hem.

På lördag startar vi före halv sju. Vinden är laber och solgasset nästan besvärande. I närheten av Skansundet möter vi Landelius tjugutvåa. Pojkarna ser friska och rödblommiga ut. Kanske för att dom kör med bastanta skinntröjor i värmen. I varje fall lämnar dom över en liten provflaska av Systembolagets produkter, vilket tydligen gör att vinden ökar, ty vi är i »Kringelbyn» tidigare än beräknat. I slussen ligger ett

timmersläp, styrman skickas iland för uppköp och när dessa är klara kan jag embarkera på målarsidan. Efter frukost aktar vi oss visligen att diska i kanalen!

Men Munsö väntar! Vi har köpt blommor, ty skepparns far fyllde 75 år på fredagen. Vi bjuds på ett hejdundrande efterkalas och det känns konstigt att sitta på stolar vid dukat bord.

Snart lockar kojerna, vi tackar för oss och alla tre pallrar vi oss ombord i nermörkret.

På söndag kommer vi lagom för att se starterna i S. S. S:s regatta.

»Jungfrun» nästa, där bastun väntar och ärtsoppan med »dymtrampare» smakar oss läckergommar.

Hemsegling i motorbåtsskvalp och oljerök. Litet vemodiga känner vi oss när vi städar i båten och stuvar in grejorna i kaptens nyförvärvade sjöbod . . .

Firma Båttillbehör

Flemmingtan 10 - Stockholm K.

Telefon 53 53 45

(Separators hus)



*Vi erbjuder **allt** för båten från kölen till
masttoppen.*

MED KVALITET - PRISBILLIGHET - SERVICE

Handledning för föreningsmedlemmar

En amerikansk tidskrift ger följande råd till föreningsmedlemmar.

Mottag aldrig ett val till någon funktion, ty det är lättare att kritisera än att göra något själv.

Du bör känna dig stucken om du inte blir invald i något kommitté; om du blir invald, så bevisa aldrig dess sammanträden.

Om du blir uppfördrad av ordföranden att yttra din mening i en fråga, så svara, att du ingenting har att säga. Efter sammanträdet skall du tala om för alla, hur du hade tänkt dig saken.

Gör aldrig mer än nödvändigt. När andra arbetar och ligger i, hör du beteckna deras arbete som kliekväde.

Anmäl dig aldrig till en festlighet, förrän listan är fulltecknad. Gruffa sedan över, att du inte fick vara med.

Om du inte blir krävd på avgiften, så betala inte. Blir du krävd, så bli arg och begär ditt utträde ur föreningen.

Ha ögonen öppna för alla snävel, och om du finner några, så förstora dem.

Rösta alltid för att något måste göras, men gör aldrig något själv.

Var med på allt, som beslutas på sammanträdet, men glöm inte att klandra beslutet.

Ta emot allt vad du kan få av föreningen, men ge aldrig något. När något går galet, skäll på ordföranden.

Betald som annons av Birger Rydholm med adress till skeppare Bülja och hans matroser.



**Herrskrädderi
Herrkonfektion
Herrekipering**

välkommen in

BIRGER RYDHOLM



**STORA NYGATAN 35
VÄXEL 23 36 45**

Kanotsektionen

Under sommaren 1959 hann vi kanotgrabbar med vårt upp-
gjorda arbetsprogram, vid Långholmshamnen, ganska så bra
och det hela står nu nästan färdigt. Sommarens torka med
det låga vattenståndet till följd blev till stor nytta för oss när
vi härigenom kunde utföra våra »undervattensgjutningar» på
torra land.

Den torra och varma sommaren var mycket efterlängtd
och inbjöd till långa härliga seglatser utefter kusterna. Var
fyra av våra semestrande kanotister hade tagit vägen kunde
vi läsa i tidningen Åland den 16 juli, nämligen:

»Svenska kanoter över Ålands hav. Bra resa, vant gick på
följebåt.»

Svenska kanotseglare är relativt sällsynta gäster i landska-
pet, men sent på måndagskvällen fick Mariehamn hälsa fyra
lika dyvåta som seglingsmätta Stockholmsynglingar välkom-
na. De hade haft en frisk, om än inte hård, överfart på Ålands
hav och det är typiskt för de sportiga kanotisterna att de i
visslande fart drog förbi »följebåten» — en neptunkryssare
— och för övrigt gick om det mesta som flöt på samma kurs.

De fyra kanotseglarna är postmännen Bernt Granqvist och
Kjell Åke Emilsson, som seglade den ena kanoten samt stud.
Lennart Esk och timmermannen Ove Oskarsson som manövr-
erade den andra.



*Ålandsegelarna
i Mariehamn.*

— Vi bestämde oss snabbt och behändigt för ett Ålandsbesök när vi fick höra att en kamrat som har en neptunkryssare planerade att segla över Ålands hav. Det var på söndagen vi fick höra det och beslut förelåg omedelbart, — vi sticker! Vädret var inte det allra bästa när neptunkryssaren och de båda kanoterna lade ut från Furusund. — Enligt radion blåste det 8 meter i sekunden när vi passerade Söderarm och vi gissar att det gick upp till 11—12 i byarna. Det är en aning i överkant för kanoterna, när dessutom sjön var ganska rund i ryggen.

Tog in vatten ?

— Visst tog vi in lite vatten under överfarten, men det är bara som det ska vara. Ordentligt våta blev vi först när det började regna mot kvällen.

Kanoterna hade akterlig vind på sin kurs mot Mariehamn, eftersom vinden var sydvästlig, och »planade» en del av sträckan. Men då blev också neptunkryssaren långt efter och floran av tyvbåtar som passerades på havet var riklig. Den ena av kanoterna gick in till Västerhamn när Kobba Klintar hade passerats, medan den andra tillsammans med neptunkryssaren fortsatte till Österhamn. På den vägen råkade de båda båtarna ut för måndagskvällens åskbyar. Och hur gick det då?

— Jodå fint. Men på neptunkryssaren sprang ett vant.

Usch, vilken resa . . .

Kanotseglarna var dock tydligen tillräckligt vågomtumlade och vindomsusade när de kom till Mariehamn. Paret Oskarsson-Esk föredrog nämligen att frakta sin kanot till Österhamn per bil på måndagskvällen. En vänlig hjälpsam mariehamnschaufför körde deras kanot längs Esplanaden från Västerhamn och många kvällsflanörer gjorde stora ögon — kommer till och med segelbåtarna per bilfärja nu?

Men detta förringar absolut inte värdet i seglarprestationen. Samma kväll kunde man nämligen få höra besättningen på en

25-fots motorbåt av högsjötyp kommentera sin överfärd — som tydligen hade skett samtidigt — så här: — Usch, vilken resa, . . . och när åskan kom blev vi riktigt rädda . . . Men kanotseglarna tycks inte gruva sig för återfärden.

Och det kan nämnas att även återfärden gick mycket bra.

Sven Söderlund.

GUNNAR GORDON

Tel. 21 43 00

Tel. 10 54 17

Segelmakeri

Flagg- & Presenning-Fabrik

Tågvirkeshandel

Lager av skeppsartiklar för

ÅNGBÅTAR, SEGELFARTYG

KUTTRAR och MOTORBÅTAR

ÖSTERLÅNGG. 19 (hörnet av Brunnsgård)

STOCKHOLM

«Gotlandsköret»

Från början var det inte meningen att det skulle bli någon långseglat, semestern 1958, utan bara en slöseglung i Stockholms skärgård med min 15-låda »Zarita».

Då gästen »Berra» frågade, om vi inte skulle segla litet längre, svarade jag mest på skämt: »Ja, vad väljer du, Öland eller Gotland? Gotland svarade han. O.K.

Visserligen kände jag min båts sjöegenskaper från en tidigare finlandssegling, men en 15 m² skärgårdskryssare är dock ett litet flytetyg, och inte byggd för stora Havet.

Goda vänner avrådde mig och påpekade att vågorna kan nå upp till 9 meters höjd på Östersjön . . .

Några veckor senare, närmare bestämt tisdagen den 8 juli kl. 02.30 togo vi dock Gud i hågen och avseglade från Nynäshamn.

Desförinnan hade det varit jättiga veckor. Mycket skulle förberedas, anskaffas och justeras. Sjökortsförrådet skulle kompletteras, kompassen som jag inte litade fullt på måste devieras. Segelmakaren blev väl tämligen trött på mitt tjat om att stormstoren, som jag tidigare beställt, måste vara färdig i tid, likaså kapellmakaren som knogade med sittbrunnssäck och jolle-kapell.

Veckohelgen före semestern tillbringade vi på devieringsbanan på Jungfrufjärden. Timme efter timme kajkade vi mellan Fjärdhällans fyr och otaliga landmärken

Nå, så småningom länsade vi så sakta utefter Järflotta och Öjalandet för en nordlig bris i den kyliga gryningen. Långkalsongerna kom väl till pass. Segelföringen var stormstor och genua. Sittbrunnssäcken var monterad och jollen, som släpade i kölvattnet hade kapellet stadigt påsnört. Vi var beredda!

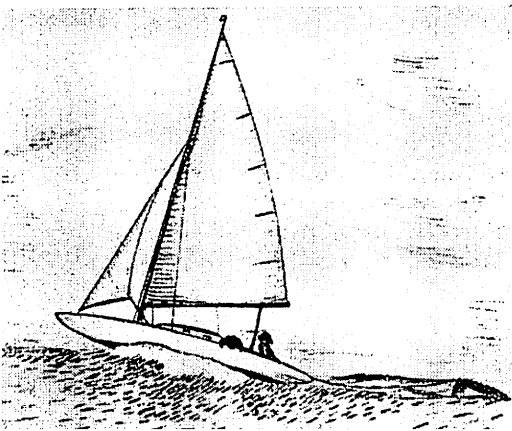
Efter ca 5 timmars segling hade vi Landsorts angöring tvärs styrbord. Vinden hade stadgat sig och mätte nu omkring 5 m/sek. nord. Vi fick redan nu känning av dyningarna.

Innan vi avseglade från Nynäshamn hade vi diskuterat jollens vara eller icke vara. På ett hår när hade den fått stanna kvar hos »Zaritas» förre skeppare i Nynäshamn. Nu visade det sig att den var utmärkt som »kursuppstigare». »Zarita» pendlar nämligen ganska kraftigt fram och åter i läns och när havssjön jagar henne brukar pendlingarna bli minst sagt våldsamma och obehagliga. Nu kunde vi däremot sitta och riktigt njuta av den härliga länsen och se Landsorts angöring sakta försvinna akteröver. Snart var fyren dold i soldiset.

Allteftersom sol och temperatur steg åkte skjortor, byxor och långkalsonger av. Humöret steg också flera grader. Det var bara att åka. Timme efter timme och samma fräsande läns och så gott som halvvägs. Vi började förhoppningsfullt beräkna vår ankomsttid till Visby, och räknade redan med att vara i hamn före natten.

Strax efter kl. 12 siktade vi två segel för över vid horisonten. Efter ungefär en timme hade vi båtarna tvärs, först då märkte vi hur grov sjön verkligen var. I vågdalarna syntes bara de kryssande båtarnas masttoppar. Deras försegel var genomblöta och storseglen var ej heller så torra. Det såg blött och kämpaaktigt ut, men för oss som hade läns var det en grann syn.

Efter det korta mötet blev vi litet sömniga och »Berra» kröp in i ruffen för att koja en stund och sedan var det min tur för en timmes sömn. När ungefär halva min frivakt hade gått vaknade jag vid att båten rullade våldsamt. Vinden hade



då mojnät, vi låg och drev, seglen slog våldsamt och det ryckte så hårt i storskotet, att jag trodde skotpålen skulle slitas loss.

Av allt detta gungande började jag känna mig allt annat än väl inombords, och efter en stund måste det offras till broder Ulrik. »Berra» klarade sig däremot bra och log litet ironiskt över skepparens djävulska plågor. Som tur var kom vinden igen ganska snart, nu från väst, båtens rörelser blevo mjukare och regelbundnare så sjösjukan försvann. Vinden började nu tilltaga i styrka och vi uppskattade den till ungefär 7 m/sek. Sjön började växa och på en del vågkammar skummade det vitt. Vi tittade med en viss trygghetskänsla på sittbrunnssäcken, ty vi räknade med att ganska snabbt kunna hinka ur den om vi skulle få ett litet brott över oss. Med otur kunde visserligen ett ordentligt brott bryta över »Zarita» och fylla hela sittbrunnssäcken, det skulle betyda att ca 1.200 l. vatten = (1.200 kg) skulle barlasta båten, men tänkte vi, rorsmannen fick väl se upp litet och inte bara segla rätt in i vågorna hur som helst.

Jollen guppade omkring som en kork i vårt kölvatten. Jag såg nog att jollelinan var en aning för kort men varken skeppare eller gast hade någon större lust att kravla sig ut på akterdäck och skarva i en ny tamp. Vi tänkte i stället på hur bra den stagade upp »Zarita».

Klockan närmade sig nu 17.00. Vinden hade skrotat något mot syd, så vi måste ta' hem på skoten. Det blev väderleksdags och radion fick träda i funktion. Jag hade varit litet orolig för att den inte skulle ge mycket ljud ifrån sig när vi var mitt emellan Stockholms-, Norrköpings- och Visbysändarna, men det gick riktigt bra. Vad vi fick höra på väderleken var däremot inte så bra. Det stormvarnades i Hanöbukten och södra Östersjön, men lugnade ner sig till styv till hård bris omkring syd med regn vid de gotländska farvattnen.

Ja, det var ju inte vad vi hade räknat och hoppats på, men vi tröstade oss med att man kan ju inte få allt här i världen.

För att göra det hela ändå svårare för oss, började vinden gå över till sydost, så att vi inte kunde hålla vår kurs utan måste falla av. När det nu blev ren kryss skiftade vi från genua till kryssfock. Nu blev det svårare med navigeringen, men vi beslöt att segla en timme på varje slag, uppskatta vår fart, sätta av den samt kursen som vi fick av kompassen på sjökortet, och hoppas på att inte missa Gotland. Jag svor litet för mig själv för att jag inte hade inhandlat en släplogg till den här seglingen, ty då hade navigeringen varit säkrare, men man är ju inte gjord av pengar.

Klockan hade nu blivit 7 på kvällen, tredje krysslaget hade påbörjats, vinden hade friskat i, regnet hade också kommit och vi hade krypat i oljekläderna. Sjöarna hade arbetat upp sig till respektingivande storlek, brott fräste på nästan var-enda vågkam, så rorsman hade ett styvt jobb att klara båten från alltför hårda översköljningar. Efter ett kort skeppsråd beslöt vi oss för att skifta kryssfocken till stormfock, för här skulle det tydligen bli kämpa av innan vi kunde krypa in bakom Visbys hamnpirar. Det var skeppar'n som hade fri-vakten så det var bara att ta sig upp på fördäck och jobba med förseglen och det var långt ifrån något torrt arbete. När jag kom fram till masten gungade det så kraftigt, att jag till att börja med omfamnade den och inte kunde något annat. Efter en stund hade jag vant mig litet med de häftiga rörelserna och då tog jag den fria ändan av en tamp som jag hade fäst om midjan och gjorde fast den vid masten. Sedan kunde jag arbeta något sänär säkert på fördäck. Men när kryssfocken var på väg ner under däck genom pikluckan kom en stor rackare till våg med brott rullande in över däck. Jag hann inte få igen luckan helt utan åtskilliga liter vatten forsade in i båten. Sedan stormfocken hade kommit på plats och båten blivit länsad upptäckte jag att ruffen börjat läcka ganska ordentligt i vinkeln mellan sargen och däck. Det var inte någon stärkande syn att se vattnet nästan spruta in över dynorna när ett brott dånande sköljde över »Zarita».

fråga

'frasse'

han vet vad
som behövs
på sjön.

PROVIANTERA
HOS

Biresack

Långholmsgatan 9 A
Telefon 40 19 93



Jag gick upp till »Berra» för att rapportera skadan. Det visade sig nu att vinden hade ökat ytterligare, vi gissade att vindstyrkan var mellan 10—12 m/sek. Vågorna växte och blev jättelika tyckte vi, innan de med dån och fräsande kastade sig över oss. Jag tänkte i mitt stilla sinne över »Zarita». »Vad har du gjort för ont eftersom du skall stå ut med detta? Hoppas du håller ihop tills vi kommer i hamn bara!»

Utän att vara alltför skepparhistorieaktig så tror jag vågorna var mellan 3—4 m. höga från dal till topp, och det var ju litet väl kraftigt för vårt lilla flytetyg.

Efter en stunds funderande föreslog jag »Berra» att vi skulle ge upp Gotland och vända stäven mot fastlandet innan båten slogs sönder av sjöarna. Visserligen var vi närmare Visby än någon skyddande skärgård, men jag tyckte att det

var bättre att fly med vind och våg än illa fäkta. »Berra» var inte så värst pigg på det, men efter en stund kom en våg som var större än alla andra vi kämpat emot, vi hade ingen chans att smita undan den. Som tur var red »Zarita» ganska bra upp på den, men jollen hann inte undan utan fick så mycket vatten över sig att kapellet slets av, men den blev ej vattenfylld. Den vågen tog knäcken på »Berra» så han tyckte också att det var bäst att vända om.

Nu var det bara frågan vart vi skulle ställa kursen. Efter vårt bestick borde vi vara 20—25 dm. NV Visby. Vi tog ut en kompasskurs från den ungefärliga punkten till Landsort, men för att inte missa fyren lade vi på en ordentlig säkerhetsmarginal åt väster samt en lika ordentlig avdriftsmarginal. Då var vi bergsäkra på att inte hamna på Åland eller uppe i Bottenhavet.

När nu kompasskursen var uträknad satt vi och inväntade ett tillfälle att vända. De stora vågorna som inte bröt var mycket långa troligtvis 75—100 m. Vi började en kovändning när vi var på toppen av en sådan våg. Det såg ut att gå mycket bra, »Zarita» rörde sig så lungt och sävligt ner i vågdalen och vi drog en suck av lättnad. Tyvärr gick det inte lika bra för jollen. I rena spänningen inför kursändringen glömde vi alldeles bort den, nu kom den farande alldeles bredvid oss, med ett stort brott som jagade den. På något underligt vis hann den inte undan brottet utan vart helt vattenfylld. Där låg den nu och flöt i marvatten med trasigt kapell och tamparna till »Zarita» blev spända som fiolsträngar. Nu var det inget annat att göra än att åla ut på akterdäck och kapa tamparna, ty det var omöjligt att försöka länsa jollen. »Zarita» tog ett riktigt skutt när tamparna kapades och vårt lilla extra flytetyg försvann snabbt akteröver.

Klockan var nu ungefär 19.30 och vi började känna oss ganska så slaka. Trots det hårda vädret beslöt vi oss därför att varje frivakt skulle försöka sova litet. Men eftersom det var hårda tag för rorsman, så togs vakterna så korta som 1½ timme och på den tiden måste frivakten upp och pumpa

en gång, så att inte vattnet i kölsvinet skulle stänka ända upp i rufftaket, ty så kraftigt hade det börjat läcka i ruffskarvarna. På de första frivakterna blev det inte mycket sova av, man låg på durken mellan kojerna med flytvästen som huvudkudde och funderade på om man skulle klara sig från den här seglatsen med livet i behåll, ty varje brott som slog mot babords läring dånade så man trodde att »Zarita» skulle slås till kaffeved vilken sekund som helst.

Vid 1-tiden på natten när jag satt till rors, upptäckte jag flera ljus föröver. Den första tanke som slog mig var att vi var på väg rätt in i någon bebyggd skärgård och jag började förtvivlat leta efter några fyrljus, men inte en enda blinkning kunde jag upptäcka. På babordssidan fick jag däremot se ett par vita och ett grönt sken snabbt glida fram och skära vår kurs. Då som först gick det upp ett ljus för mig. Det kunde vara en fiskare, som var ute och förtjänade sitt levebröd. Jag ändrade kursen något till syd så att inte »Zarita» skulle trassla in sig i eventuella nät. Det skulle ju varit en grann seglats, först ge upp Gotland och sedan på hemvägen segla fast båten i något fisknät.

När vi efter många vedermödor hade kämpat oss igenom natten och klarat oss undan alla brottsjöar siktade »Berra» en fyr ett bra stycke söderöver. Den var så långt borta att jag såg den inte ens. Klockan var då 06.00 på morgonen. Vinden hade då vridit till syd igen, så det blev att kryssa sig fram. Jag undrade för mig själv vad det kunde vara för fyr, under natten gissade jag att vi skulle komma fram mellan Hävringe och Landsort, men i kikaren liknade fyren varken den ens eller andra. Jag tänkte emellertid: »Tids nog skall vi väl få reda på vilken fyr det är».

Efter ungefär två timmars kryss hade vi fyren på knappt 1 dm. avstånd. Det gick inte fort framåt, ty vi förde fortfarande stormstor och stormflock, trots att vinden hade mojnät, vindstyrkan översteg säkert inte 5 m/sek., men vi var så trötta och frusna att vi struntade blankt i att sätta större

segel. Nu när vi hade fyren inom bra synhåll, kunde vi inte förstå var vi hade hamnat. Sjökort och Svensk Lots låg utbredda omkring oss och vi letade febrilt efter en fyr som kunde liknas med den vi hade framför oss. Äntligen hittade jag en på ett sjökort och det visade sig vara Sandsänkans fyr rätt utanför Harstena.

Vi tittade på varandra och undrade hur i helsicke kursen hade kunnat bli så sydlig eller rättare sagt västlig, ty Sandsänkan var det, inget tvivel om den saken. Nåja, vi siktade nu en fiskefyr längre in i skärgården och tog kursen på den.

Kl. 9.45 kastade vi ankar i Flisjärden, en verkligt fin hamn i Harstena, och ett par mycket trötta och hungriga seglare började slänga iland varenda pryl som fanns ombord, ty allt som inte var emballerat i plastpåsar var genomblött. Som tur var blev det en verkligt varm dag med gassande sol, så dynorna torkade ganska fort.

Efter ungefär 31 timmars seglats och större delen av den tiden i öppen sjö kan ni räkna ut att det inte va någon större konst att sova sedan.

Björn.



Höst.

När oktober med sin kyla och sitt mörker långsamt stryper vår härliga sommar, vet vi vad som stundar. Innan de fallande löven i kanalen till slut alldeles fyllt våra båtar skall de upp och täckas. Många tycker nog det är en tråkig tid och på sätt och vis är det väl det. Avriggning, bojupptagning och renvaskning. Ja, inte låter det kul. Att man i denna tristess också kan finna något livsbejakande beror nog närmast på stämningen. Man kan faktiskt stå med blåfrusna fingrar och stötta en båt medan kallt höstregn letar sig ner under kragen. Ett öra för slipbasens barska stämna och ett för det allmänna mumlet runt om. Då märker man att man trivs, trivs fast avbrutna kvistar haglar över plåttaket och att vi redan har tänt lamporna i gröndalsvarvet.

— Jaha, stötta här.

— Åt stan med båten.

— Flytta på er smågrabbar. Ska ni vara här och leva bus så får ni gå någon annanstans och har ni inget att göra så gör det åtminstone inte här.

— Vem har snott mina bockar.

En höst på Långholmen. Det drog ut på tiden. Mörkret kom och sista båten låg kvar i sjön. Ägaren ilar ner för att paddla sin farkost till slipen. Jag ser hans ryggtavla försvinna ut på pontonen i mörkret. Så ett förskräckligt plumsande och hemska eder rullar över det mörka vattnet i kanalen.

— Vem faen har flyttat på båten?

En höst för några år sedan när vi hade rännorna kvar på Gröndal störtade en mälare 22:a från slipvagnen.

Oh, vilken syn för seglare, och vilket ljud när spant och bord knäcktes. Vuxna karlar föll i gråt. Ja, det var hemskt.

Vi har räls på varvet nu. Det var litet jobbigt. En del stora stenar måste ut. Vi använde dem till att dryga ut planen framför varvet. Kvällen efter när jag kom ner stod en moloken gosse bland stenarna.

— Det här har jag fått mycket beröm för må du tro, och han nickade mörkt bort mot Jannes varv.

— Åt spårvagnen med båten, hörs innifrån skjulet. Det är många år sedan spårvagn nr 18 gick till Gröndal. Som nybliven båtägare kom jag till GSS just vid den tiden spårvagnen slutade att gå.

Det är inte lätt för en nybörjare i båtbranschen att hamna i Göta. Så här kan det låta:

— Linolja gosse. Det är det enda som stoppar i längden.

Detta säger gubben med den stora mahognybåten och många, många års erfarenhet. Så kommer gubben med lika stora mahognybåten och lika många, om inte flera års erfarenhet.

— Linolja. Ha ha. Nej du. Kuprinol är det enda som stoppar i längden.

Så dyker där upp erfarna och för övrigt sansade karlar som predikar värre än fanatiska profeter för en ny lära. Alla har det gemensamt att de svär över alla andras goda råd och prisar sina egna. (Byggda på pålitlig erfarenhet.) Följden blir att man hittar på något alldeles nytt som man håller väldigt styvt på och försöker tala om vilka fördelar det har för nybörjare som om möjligt är ännu grönare än man själv.

— Varven är skräpiga säger skönhetsråd och likställda. Åtminstone Gröndalsvarvet skall bort.

— Jasså.

En höstkväll gick jag med en vän som nyligen varit i Italien genom varvet. Han talade om det vackra landet. Han berättade om undersköna landskap, märkliga byggnader, porlande vin och ett gemytligt folk.

Ja, var det inte vackert.

Vi hade kommit ner till bryggan. Gatubelysningen hade tänts och lamporna glittrade genom den blå skymningen. Månen steg upp över Söder, speglade sig i vattnet och kom de förtöjda båtarna att avteckna sig i silhuett mot den sidenblanka vattenspegeln.

— Vackert. Ja, men inte går det upp mot det här. Och han slog ut med handen i en generös båge som omfattade hela tavlan.

Han kanske har rätt.

L. P.

Mälarregattan.

Nära 150 båtar från 21 sällskap rymdes i den imponerande startlistan till årets Mälarregatta vid Rasta den 6—7 juni med SSS, SSK, Göta SS och Åsta SS som arrangörer och som vanligt med Torsten Gustafsson som eskaderschef. Och inte mindre än 57 vandringspris hade man att slåss om! De kvantitativt största klasserna var förstås kanoter och jollar med ett 25-tal C-lådor, ett tjog E-lådor och 16 finnjollar. Bland kölbåtarna var »folkisarna» talrikast med 12, därefter M-22:or och starar. Ändå begår man kanske ingen orättvisa mot övriga inblandade, om man påstår att publikintresset främst koncentrerades på tvekampen mellan de båda topp-5·5:orna Rush V och Thalatta.

Det blev också spännande från början med fina närkamper och perfekta läsegelsättningar och ledningen växlade titt-tätt ända tills Ribbhagen på sista slörbogen drog ifrån och slog Thörn knappt men klart. I de båda seglingarna på söndagen såg Lasse Thörn till att ställningen först utjämnades och därefter vändes i seger för Rush V med två raka ettor. Det var dock egentligen först i slutet av sista seglingen som Thalatta helt släppte känningen med den bortflyende guldbåten. Det var en fin match.

Lite »rushlight» var det också i M-30 kvintetten, där Hjalle Karlsson hade hårda duster med två gamla kanotkämpar, Björn Malmqvist på Vindlek och E. Filipsson på Karat. Vindlek passade på att vinna sista seglingen medan Hjalle och Filip var helt upptagna av varann. Det räckte till en andraplats totalt efter Hjalle men före Filip.

Bland störrarna saknade man Jacob Engwalls så tragiskt sönderslagna Tu Fatt, men den andra guldhåten, nye Sune Karlsson-bygget P. A. L. med L.-G. Landström vid pins gick störartat och vann tre raka set. Hon var också lanans överhuvud snabbaste båt och ledde i sista seglingen hela eskadern inklusive de 5 minuter tidigare startande 5:5:orna men fick ge sig för dessa stora spinnakrar på lönsen. Keiser med Kejsarn och — tändligen överraskande — strängnillsbåten Secondo, Aulis Karlsson, belade andra och tredje platserna sammanlagt.

Tre raka segrar noterade också regattans enda kvinnliga roersman, lilla Inga-Lill Fehal, som eftertryckligt satte sina båda manliga konkurrenter på plats i stjärnbåtarnas oväntat lilla klass.

Spännande fighter var det i finnjolleklassen, där Bert Sarby sammanlagt tog en överlägsen seger med placeringarna 1—1—5, närmast följd av en annan UKP-are, Hasse Andersson som fått låna Rickard Sarbys jolle och gjorde det väl trots att han själv är bäst i frisk vind, och någon sådan bjöds inte på Björken denna gång. Sista seglingen vanns av Gunnar Rydhöls. I E-klassen stod striden ytterst jämn mellan ålstenslidan Sinus, Sven Hjort, Plupp, Hasse Herovall, ÅBS, och Lillette, »Bagarn» Nilsson, SSK, med slutresultat i nu nämnd ordning. C-kanoternas uppgörelse blev en ny seger för Arthur Neveling junior med lilla Explorita som tycks arta sig till en fullträff för konstruktören Pelle Lavner.

Resultat:

5-5:or: 1) Bush V, Lars Thörn, SSS, 11½ poäng; 2) Thalatta, Kurt Ribbhagen, SSS, 10½; 3) Charme, Gösta Svensson, KSSS, 5; 4) Ran III, Åke Eriksson, VSS, 2; M 30:or: 1) Jolly, Hj. Karlsson, SSS, 19½ poäng; 2) Vindlek, B. Malmqvist, SSK, 16¼; 3) Karat, E. Filipsson, SSK, 16. Starbåtar: 1) P. A. L., L. C. Landström, Gefle Bay Fleet, 24¼ poäng; 2) Kejsarn, B. Keiser, SSV, 19; 3) Sekond, Aulis Karlsson, Str.SS, 16. Folkbåtar: 1) Mikola, Svante Bertze, USS, 33¼ poäng; 2) Yg, Sven Ygberg, SSS, 27; 3) Maritu, Erik Nyström, KSSS, 25; 4) Haldas-Karin, Åke Lundberg, KSSS, 24. Neptunkryssare: 1) Kajsa, Sven Larsson, ÅSS, 20½ poäng; 2) Romance, B. Fredriksson, SSK, 16; 3) Yrhättan, Assar Tell, ÅSS, 14¼. 5:or: 1) Panta Rei, W. Andrén, SSS, 18¼ poäng; 2) Carita, E. Andersén, GSS, 14. M 25:or: 1) Mari

ette, E. Johansson, ÅSS, 21¼ poäng; 2) Eva-Beth, K. Malmkvist, SSK, 16; B 22:or: 1) Lili, C.-O. Fjällbäck, ÅBS, 8½ poäng. M 22:or: 1) Häxan, G. Meier, SBK, 27¼ poäng; 2) Colibri, L. Ohlsson, ÅBS, 23; 3) Zorro IV, O. Sundberg, GSS, 17. NL 6,0 och däröver: 1) Solglimt, T. Lindström, GSS, 17 poäng; 2) Lille 3, E. Lindqvist, SBK, 17; 3) Vinny, S. Nilsson, SBK, 16½. NL under 6,0: 1) Susanne, H. Österlund, ÅSS, 9¼ poäng. C-kanoter: 1) Explorita, A. Neveling, SSK, 69½ poäng; 2) Hur skall lillan orka, T. Pettersson, MKS, 56; 3) Lingonben i skogen, A. Hallberg, MKS, 54; 4) Skräcken, Börje Säll, SSK, 54; 5) Nu ska mormor bada, L. Wallén, MKS, 51; 6) Trötter, L. Esk, GSS, 51; 7) Korv I, N. Bokevall, SSK, 50; 8) Wurm, Bill Nyman, 49. E-kanoter: 1) Sinus, S. Hjort, ÅBS, 51¼ poäng; 2) Pdupp, H. Hernvall, ÅBS, 51¼; 3) Lilette, Lars Nilsson, SSK, 48; 4) Här är fulla tomtar, Lars Hansson, MKS, 47¼; 5) Catrin, O. Eklund, ÅBS, 42; 6) Tjuto, P. Nilsson, FKI, 42. Finnjollar: 1) Nr. Elva, Bert Sarby, UKF, 50½ poäng; 2) Beauty, H. Andersson, UKF, 42; 3) Finn-Ess, G. Rydholm, SSK, 39¼; 4) Nr. Sju, B. Jakobsson, UKF, 39; 5) Krabat, Stig Jansson, USS, 38; 6) Kvicke-Dick, H. Frimansson, USS, 37. Stjärnbåtar: 1) Honey, Inga-Lill Fehnl, SSS, 12¼ poäng. B-kanoter: 1) Röd Rubin, E. Ljungström, FKI, 10½ poäng; 2) Phnattapoh, Bertil Nilsson, FKI, 10¼.

Göta SS Högtidssegling.

8—9 aug. fick i år en extra festlig prägel genom att sällskapet stod som utmanare för lagseglingen om Göta-skölden, som i år för alltid erövrades av SS Aros. Två inteckningar i det vackra vandringspriset hade tidigare även Göta SS, medan Enköpings SS, SS Svearna och Stockholms Segel Klubb hade vardera en. Vi får hoppas, att en ny Aros-sköld traditionenligt uppsattes till nästa år.

Aros, Svearna, SSS och Göta ställde upp på lördagen på Södra Björkfjärden, som tyvärr endast krusades svagt av den ljumma sommarvinden. Lyckligtvis kunde dock minimifarten hållas och sedan deltagarna kommit i mål samlades man på Jungfruholmarna, där prisutdelning, dans, fyrverkeri, kräftor m. m. snart gjorde att stämningen stod på höjdpunkten.

Resultat:

Göta-skölden, 1) SS Aros, 5 p; 2) SS Svarna, 6; 3) Stockholms SS, 6; 4) Göta SS 7 p.

Individuellt: M-30:or, 1) Arosita, T. Söderberg, SSA; 2) Trion, N. Kling, GSS, 3) Jolly, HJ, Karlsson, SSS; 4) Mylou, S. Sedin, SSSv.

M-22:or, 1) Molna, E. Neiström, SSSv; 2) Rosita, A. Bergvall, SSSv; 3) Mambo, O. Bengtsson, SSS; 4) Eva, B. Thedvall, SSA; 5) Zorro, O. Sundberg, GSS.

Häftidsseglingen: M-30:or, 1) Happy II, G. Esk, GSS; 2) Trion, N. Kling, GSS, M-25:or, 1) Eva-Beth, K. Malmkvist, SSK, M-22:or, 1) Hixan, G. Meijer, SBK; 2) Colibri, L. Olsson, ABS; 3) Mambo, O. Bengtsson, ASS; 4) Zorro IV, O. Sundberg, GSS. NL 5 6 m, 1) Yr-hättan, S. Scheierman, BSS; 2) Solglint, T. Lindström, GSS.

Neptunkrösure, 1) Romance, B. Fredriksson, SSK. Folkbåtar, 1) Mikola, Svante Bertze, USS; 2) Bölja, L. Pettersson, SSK; 3) Blåtunga, B. Frisk, GSS. Int. 5:or, 1) Sirena, I. Grusell, ABS. E-kanoter, 1) Grummetur, R. Johage, HKK; 2) Skär Lotza, A. Voski, MKS; 3) Baljan, B. Nilsson, SBK; 4) Lillette, L. Nilsson, SSK; 5) Blixt Gordon, N. Ringkvist, SBK; 6) Oscar II, O. Oscarsson, GSS. C-kanoter, 1) Potemkin, B. Löfstad, FKI; 2) Skräcken, B. Säll, SSK; 3) Korveit, Å. O. Olsson, SSK; 4) Biffen, I. Jonsson, HKK; 5) Laesken, L. Esk, GSS; 6) Bananen, S. Andersson, HKK. Finn-jollar, 1) Ofärdig, S. Andersson, HKK; 2) Sonette, L. Wahlberg, MKS. Int. B-kanoter, 1) Röd Rubin, E. Ljungström, FKI.



Första vårseglansen.

Foto: Ilo Fagerström.



Vi från Göta samlats här i dag
liksom förr så många, många andra år
Samlats här för årets alla sista gång
att äta korv och sjunga hela kvällen lång.

Men till Jungfruholmars höstbalstradition
hör potatismos — och det en stor portion
två tre korvar, saftigt grillad över glöd
alla ropar glatt: »Få oss går ingen nöd».

Men nu fram med elakheter ganska kvickt
blir nån särad, ja då finns det Sulvekvietch
det läker alla sären, stora som de små
därför sjunger jag min visa nu ändå.

Casanova köpte femman »Fågel Bris»
Och han köpte inte säcken med en gris
Den är större och djupare också
Så nu syns ju inte stjärten ovanpå.

Bo och Britta med sin gröna »Kontiki»
för det mesta finns det alltid dryckjom i
sällan har i år de två sig visat här
troligtvis har någon av dem blivit kär.

Helan gick sin väg för länge, länge sen
och nu väntar vi på källarmästaren
Erik Lundgren är ju basens andre bas
slå nu halvan upp i våra tomma glas.

Gunnar Esk och Birgit sjunga glatt »tjohej»
Vi är ganska nöjda med vår »Happy» säj
inte ha vi seglat någon gång omkull
fastän våran rorsman utav godhet varit full.

Hasse Lindwall kommer sen med sin »Tick-tack»
den är mycket bra och ingen gammal smack
Inte är den snabb men räcker bra ändå
än så länge än, så är dom bara två.

»Glada änkan» den är tjock och bred och rund
men ändå så klarar hon varenda grund
rymmer farsan, dottern Jutta och Sissi
och till slut kanske ett helt menageri.

Birger Johansson och Anna må ni tro
vill på Jungfruholmen inte längre bo
Birger kedjeröker hela dagen ut
så att ny bojkätting blir det nog till slut.

Frithiof Pettersson har blivit pensionär
han med gumman sin dom sitter båda här
sin »Zamora» han nu tänker överge
och på gamla dar skall han bli grytgubbe.

Birger Rydholm med sin Lilly eer jag här
i sin »Bellas, vad skall dom väl göra här
jo ett WC så att lukten den tar slut
och nu maras, snickras, målås dager ut.

Nu så är det dags att »Torsen H» vi har
medan något finns av brännevinet kvar
sedan alla boerar en gång tagit slut
»Borren Bloms blir ledsen, far ej mera ut.

Och med det tar mina elakheter slut
inte hörs jag sjunga längre en minut
kalla mig nu allt vad ni begär
gubben Neptun, har dock alla sjömän kär.

Glada älskun.

*i moll som dur
i ur som skur
är det bra till pass
ha en kompass
från Hasse »Tick-Tack«*

Y. Lindvalls Urhandel

St: Eriksplan 17 - Telefon 30 22 75

G. S. S:are

Låt oss visa Er de senaste modellerna av Transistormottagare, synnerligen lämpliga för Båtfolk.

I mellansäsongen står vi till förfogande med Television och Radio samt fullständig antennservice.

Välkomna till

Schagerströms Radio & Television

Hornsgatan 176 - Tel. 68 14 80

Stadgar

Seglings- och Ordningsregler

för

Göta Segel Sällskap

Antagna den 8 november 1895, med tillägg och omarbetningar gjorda
1902, 1906, 1912, 1919, 1922, 1933 och 1957 att gälla
till ovillkorlig efterrättelse.

STADGAR

Sällskapets ändamål.

Göta Segel Sällskap, bildat den 10 augusti 1895, har till ändamål att föra vänter av sjösport samman för att bereda nytta och nöje, samt att genom tävlingar egga och uppmuntra konsten att bygga, rigga och väl manövrera mindre fartyg.

§ 1.

Medlemskap.

Mom. 1. Inträde i Sällskapet som aktiv medlem kan efter styrelsens prövande erhållas av varje intresserad person. Skriftlig ansökan åtföljd av inträdesavgift och årsavgift (vilka återfås om ansökan avslås) samt förklaring, att den inträdessökande icke låftar i skuld till annat sällskap, skall ingivas till sekreteraren och vara tillstyrkt av två av styrelsen kända personer.

Mom. 2. Inträde som passiv medlem kan styrelsen bevilja varje intresserad, välförädd person.

Mom. 3. Till heders- och ständiga medlemmar kunna väljas personer, som gjort sig synnerligen väl förtjänta om sällskapet eller på ett utmärkt sätt befrämjat dess syften. Val härtill sker endast på äremöte.

Mom. 4. Medlem, som avbrutet tillhört sällskapet i 25 år och fullgjort sina skyldigheter till detta, blir ständig medlem. Åren räknas från inträdesdagen.

Mom. 5. Medlem, som ej inbetalt sin årsavgift före arbetsårets slut, kan av styrelsen uteslutas.

Mom. 6. Medlem, som genom sitt uppträdande skadar sällskapets anseende, kan av styrelsen i samråd med fem tillkallade medlemmar uteslutas eller diskvalificeras på viss tid. Sådant åtgärd tillkännagives vid nästkommande möte samt delgives förbund, som sällskapet tillhör.

§ 2.

Styrelse och förvaltning.

Mom. 1. Sällskapets angelägenheter handhaves av en styrelse med säte i Stockholm bestående av ordförande, vice ordförande, sekreterare, kassör, intendent för Jungfruholmarna, hamnchef, två varvschefer, klubbmästare, kanotchef samt en ledamot utan särskild funktion.

Mom. 2. Styrelse väljes för två år och avgå ena året ordförande, sekreterare, intendent för Jungfruholmarna, varvschef på Långholmen samt ledamot utan särskild funktion. Andra året avgå vice ordförande, kassör, hamnchef, varvschef på Gröndalsvarvet och klubbmästare. Avgående ledamot kan återväljas.

Mom. 3. Val av styrelse sker på årsmötet. Kandidater härtill uppsättas på närmast föregående ordinarie sammanträde. Varvscheferna väljas dock på vårmötet.

Mom. 4. Val av styrelse kan ske med acklamation, såvida ingen är däremot. I så fall skall valet ske med slutna sedlar under kontroll av tre medlemmar. Lottning företas där lika röstetal uppnås.

Mom. 5. Valbar till styrelse är den medlem, som tillhört sällskapet i minst ett år och ej i någon form häftar i skuld till detsamma.

Mom. 6. Styrelseledamöter äga rätt att deltaga i alla val och voteringar med undantag för val av revisorer och votering om ansvarsfrihet för styrelsen.

Mom. 7. Sällskapet beslutar själv i sina angelägenheter men verkställande av besluten ävensom förvaltningen av sällskapets ekonomi uppdrages åt styrelsen. I mindre frågor och frågor, som ej kunna uppskjutas till allmänt sammanträde, äger styrelsen rätt att besluta.

Mom. 8. Styrelsens ledamöter äro ansvariga en för alla och alla för en för fattade beslut och åtgärder, såvida ej reservation är avgiven.

Mom. 9. Ordföranden eller i dennes frånvaro vice ordföranden åligger:

att vid sällskapets och styrelsens sammanträden leda förhandlingarna, att tillse, att fattade beslut bliva behörigen verkställda,

- att underteckna sällskapets handlingar samt då så påfordras vara sällskapets representant,
- att tillse, att sällskapets värdefulla handlingar arkiveras.

Mom. 10. Sekreteraren åligger:

- att föra noggranna och opartiska protokoll över såväl sällskapets som styrelsens sammanträden,
- att föra fullständig matrikel över medlemmar och fartyg,
- att uppsätta berättelse och protokoll över sällskapets kappseglingar,
- att mottaga inträdesansökningar och föredraga dem för styrelsen,
- att lämna uppgift till kassören på in- och utträdande medlemmar och fartyg,
- att i samråd med kassören ombesörja kallelser till allmänt sammanträde,
- att uppgöra förslag till årsberättelse.

Mom. 11. Kassören åligger:

- att uppbära, förvalta och ansvara för sällskapets kassa och tillkommande medel,
- att föra dagbok och inventariebok samt i övrigt de böcker, som erfordras för att vederbörlig kontroll finnes,
- att verkställa utbetalningar, dock skola större utbetalningar godkännas av styrelsen innan utbetalning sker,
- att varje kvartal upprätta och för sällskapet föredraga rapport över kassans ställning. Denna rapport skall senast 14 dagar före kvartalssammanträde tillhandahållas revisorerna för granskning och godkännande,
- att upprätta förslag till förvaltningsberättelse för det gångna året.

Mom. 12. Kassören är ensam ansvarig för omhändertavda medel. Kassören skall garantiförsäkras av sällskapet.

Mom. 13. Intendent för Jungfruholmarna åligger:

- att omhändertava och i brukbart skick hålla anförtrödd materiel och inventarier samt upprätta förteckning däröver,
- att tillse, att materiel ej förkommer,
- att noga övervaka såväl byggnader som inventarier och vid felaktigheter meddela styrelsen,
- att ordna materiel vid kappseglingars hållande,

att svara för flaggors och signalers skötande,
att jämte styrelsen ansvara för ordning vid kappseglingar och fester.

Mom. 14. Hamnchefen åligger:

att fördela båtplatser,
att tillse, att god ordning är rådande inom hamnområdet,
att vara kassören behjälplig med inkasserande av hamnavgifter,
att tillsammans med varvschefen svara för sällskapets materiel och inventarier, upprätta förteckning däröver samt tillse, att de förra äro i gott skick.

Mom. 15. Varvschef eller hans ställföreträdare åligger:

att leda arbetet vid båtupptagning och sjösättning,
att fördela varvsplatser,
att lämna kassören uppgift om de varvsavgifter, som skola betalas av resp. båtägare.

Mom. 16. Klubbmästaren åligger:

att vid sällskapets fester och sammankomster träffa anstalter för förhöjandet av trevnaden samt att vid sällskapets tävlingar deltaga i arbetet i samband därmed.

Mom. 17. Styrelseledamot utan särskild funktion åligger:

att på allt sätt deltaga i styrelsearbetet. Detta gäller såväl anordnande av kappseglingar som i överigt alla de uppdrag, som inom styrelsen kan givas honom.

Mom. 18. Kanotchef åligger:

att fördela kanotplatserna,
att tillse, att god ordning är rådande inom kanotsektionens område,
att föra fullständig förteckning över kanoter och kanotägare,
att vara kassören behjälplig vid inkassering av avgifter.

Mom. 19. Styrelsen sammanträder på kallelse av ordföranden. Yrka tre styrelseledamöter på styrelsesammanträde, är ordföranden skyldig sammankalla sådant.

Mom. 20. För besluts fattande inom styrelsen erfordras, att samtliga elva ledamöter äro kallade samt minst sex närvarande och därom ense.

Mom. 21. Styrelsen skall vid årsmötet avgiva en fullständig berättelse över sällskapets verksamhet och förvaltning under det gångna arbetsåret, vilken skall vara underskriven av samtliga styrelseledamöter.

Mom. 22. Sällskapets räkenskaper avslutas den 31 december varje år och tillhandahållas revisorerna senast 30 dagar därefter.

§ 3.

Revision.

Mom. 1. Revisorer, två till antalet plus en suppleant, väljas på årsmötet för två år och avgår växelvis en det ena året och en det andra.

Mom. 2. Valbar till revisor är varje medlem, som tillhört sällskapet minst ett år och ej häftar i skuld till detsamma.

Mom. 3. Om hinder uppstår för revisor att fullfölja sitt uppdrag, åligger det styrelsen att ofördröjligen föranstalta om val av ny revisor.

Mom. 4. Revisorerna åligger:
att varje kvartalsskifte granska räkenskaperna och kontrollera, att de äro i behörigt skick,
att verkställa inventering av sällskapets kassa och övriga tillgångar,
att tillse, att sällskapets bokföring är i behörigt skick samt att kontrollen över medels-redovisningen kan genomföras tillfredsställande,
att taga del av sammanträdesprotokollen,
att på årsmötet avgiva en revisionsberättelse,
att till- eller avstyrka ansvarsfrihet för styrelsen.

Mom. 5. När helst revisorerna det önska, skola sällskapets räkenskaper framläggas för granskning.

Mom. 6. Revisorerna äro ansvariga för revisionsberättelsens riktighet.

§ 4.

Sammanträden.

Mom. 1. Sällskapet avhåller ett sammanträde i kvartalet, undantag kan dock göras för tredje kvartalet.

Mom. 2. Extra sammanträde avhålls, när styrelsen så finner behöfligt eller då minst 20 medlemmar därom skriftligen anhålla.

Mom. 3. Årsmötet avhålls under februari månad. På årsmötet skola följande ärenden behandlas:

Års- och revisionsberättelse samt fråga om ansvarsfrihet för styrelsen.

Val av styrelse och revisorer.

Val av övriga funktionärer, som styrelsen finner behövliga.

Arvode till styrelse och funktionärer.

Avgifter.

Mom. 4. Kallelse till såväl ordinarie som extra sammanträde skall ske genom personlig kallelse per post meddelande de frågor, som skola behandlas.

Mom. 5. Enkel majoritet gäller som beslut utom i de fall, där annorlunda beslutas. I händelse av lika röstetal är ordförandens röst avgörande.

Mom. 6. Ändring av fattade beslut kan ej ske, såvida ej två tredjedelar av de närvarande förena sig därom.

Mom. 7. De frånvarande få finna sig i de närvarandes beslut.

Mom. 8. Sällskapet bör hava två ordinarie högtidsdagar, en på sommaren med regatta och en på vintern med dans.

§ 5.

Avgifter.

Mom. 1. Till sällskapet erlägges före mars månads utgång årsavgift, varvsavgift och båtavgift. Hamn- och skåpavgift erlägges senast den dag båten skall sjösättas.

Mom. 2. Inträdes- och inregistreringsavgift för båt, för vilken önskas hamn- eller varvsplats, är 50: — kr. och för juniorbåt 10: — kr. Medlem som förut erlagt inregistreringsavgift och önskar ny båt inregistrerad, erlägger 5: — kr., juniorbåtägare 2: — kr. Övriga avgifter bestämmas på årsmötet.

Mom. 3. Startavgifter för kappseglingar bestämmas på sammanträdet i kvartalet april—juni.

Mom. 4. Befriade från årsavgifter äro styrelsens ledamöter, heders- och ständiga medlemmar samt revisorer och mätningmän.

Mom. 5. I vissa fall kan styrelsen befria medlem från avgift. Begäran härom skall ske skriftligen med angivande av skäl.

Mom. 8. Medlem är junior t. o. m. det år han fyller 18 år.

§ 6.

Allmänna bestämmelser.

Mom. 1. I sällskapets register upptages blott en person som ägare till intaget fartyg. Då ett sällskapets eskader tillhörande fartyg övergår till annan ägare, är den förre ägaren skyldig att till sekreteraren göra anmälan härom och att återlämna ev. erhållet certifikat, varefter fartyget icke vidare tillhör eskadern. Intages fartyget ånyo i eskadern, skall ny inregistreringsavgift erläggas.

Mom. 2. Fartyg inregistreras i sällskapets eskader under villkor, att detsamma alltid hålles i gott och prydligt skick. Intaget fartyg, som ej längre uppfyller de ovannämnda villkoren, kan av styrelsen uteslutas. Fartygsägaren har dock rätt att begära ny besiktning, varefter fartyget ånyo kan ingå i eskadern.

Mom. 3. Inregistrerat fartyg får ej användas i frakt- eller passage-rarefart.

Mom. 4. Medlemmarna äga rätt att deltaga i val och beslut endast såvida de fullgjort sina inbetalningar.

Mom. 5. Sällskapets standert får föras av till sällskapets eskader hörande fartyg endast då medlem svarar för fartyg och besättning. Standerten är symbolen för sällskapet. Att föra och handhava den på ett värdigt sätt är att visa sällskapet den aktning det tillkommer.

Mom. 6. Om förhållandet det medgiver, bygger sällskapet varje år en eller flera båtar till utlottning.

Mom. 7. Program för sällskapets kappseglingar uppgöres på sammanträdet i kvartalet januari—mars.

Mom. 8. Avsägelse från styrelseledamöter och funktionärer, som ej önska omval, skola vara ingivna till ordföranden senast den 1 oktober.

Mom. 9. De sällskapet tillhörande utövarna av kanotsegling kunna bilda en särskild sektion, vilken har att behandla för dem speciella

frågo. Denna sektion utser på förslag en chef, som väljes av sällskapet på årsmöte för att handhava vården om sektionens inre angelägenheter och föra dess talan inför sällskapets styrelse.

Mom. 10. Skulle tvist angående tolkningen av någon i stadgarna upptagen paragraf uppstå, avgöres denna av styrelsen.

Mom. 11. Ändring av sällskapets stadgar kan ske endast under förutsättning att två på varandra följande sammanträden därom besluta och skall då vid omröstning minst tre fjärdedelar avgivna röster vara till förmån för ändringen för att denna skall antagas.

Mom. 12. Genom inträde i Göta Segel Sällskap har medlem ställt sig dessa stadgar till efterrättelse.

Mom. 13. Medlem, som önskar utträda ur sällskapet, skall därom göra anmälan till sekreteraren. Denna anmälan behandlas på första därpå följande styrelsesammanträde och är medlem skyldig att till sällskapet erlagga eventuellt resterande avgifter.

§ 7.

Mätning.

Mom. 1. Mätningssättet är i Göta S. S. det av Svenska Seglarförbundet och Mälarens Seglarförbund godkända.

Mom. 2. Mätningen utföres av två mätningmän, valda på sammanträdet i april—juni.

Mom. 3. Arvode till mätningmän fastställles på samma möte.

§ 8.

Kappseglingar.

Mom. 1. Vid kappseglingar utskrivas de klasser, som äro av Svenska Seglarförbundet och Mälarens Seglarförbund antagna.

Mom. 2. För segelbåtar, mätta i N_L-klassen, tillämpas Svenska Seglarförbundets tabell.

Mom. 3. Alla kappseglingar ske efter de av Svenska Seglarförbundet antagna internationella kappseglingsreglerna. Vid sällskapets slutna

kappseglingar kan dock undantag göras för vissa avvikelser i fråga om anmälan, program o.s. v.

Mom. 4. För att bilda egen klass fordras att minst två båtar äro anmälda till deltagande i klassen.

Mom. 5. För att deltaga i av sällskapet anordnad kappsegling fordras, att såväl båtagift som ågarens årsavgift för året blivit till sällskapet erlagda.

Mom. 6. Under kappsegling bör sällskapets standert föras samt kappseglingsnummer eller permanent nummer.

Mom. 7. Vid annan segling än kappsegling gälla sjölagens bestämmelser till undvikande av ombordläggning. Det är varje medlems plikt att noggrant sätta sig in i dessa bestämmelser.

Mom. 8. Medlem av seglingsnämnden bör ej deltaga i överläggning eller beslut i omtvistad fråga, vari han är intresserad part.

Mom. 9. I protestavgift erlägges dubbel startavgift.

§ 9.

Segling om vandringspris.

Mom. 1. Seglingen skall ske en gång årligen på en minst 6 distansminuters bana, som bör förläggas, om möjligt är, på öppet vatten.

Mom. 2. För segling om vandringspris skall minst två båtar tävla i klassen.

Mom. 3. För att bliva ägare till vandringspris skall detsamma erövrast tre gånger.

Mom. 4. Innehavare av vandringspris är skyldig att svara för detsamma och återlämna det i fullgott skick före nästa segling till styrelsen.

Mom. 5. Om på två år segling ej avhålls om vandringspris på grund av brist på båtar i klassen, kan priset överflyttas till annan klass.

Mom. 6. Gravering av pris bekostas av sällskapet efter varje segling.

§ 10.

Flagga.

Sällskapets standert är en vit kluven flagga med bokstäverna GSS i blå färg, mått och storlek enligt fastställd modell.

§ 11.

Uniformsreglemente.

Mom. 1. Mössmärket består av en broderad kokard av mörkblått kläde med ett upprättstående ankare i guld och en snedställd flagga i silver med en röd emaljknapp med bokstäverna GSS i silver. Märket omgives av ett svart snöre för medlemmar och av ett guldsnöre för styrelsemedlem, allt enligt fastställd modell.

Mom. 2. Då missbruk av sällskapets uniforms mössa innebär missaktning för sällskapet, kan den felande drabbas av den påföljd, som omnämnes i § 1 Mom. 6 av stadgarna.

Ordningsregler.

§ 1. Inom sällskapets hamnområde ansvarar hamnchefen eller hans ställföreträdare för ordningen, varför medlemmarna äro skyldiga att åttlyda hans tillsägelser beträffande ordningen. På varven ha varvscheferna samma befogenheter som hamnchefen inom hamnområdet.

§ 2. Varje medlem är skyldig att hålla noggrann ordning på sina och sällskapets tillhörigheter samt förvara dem på därför avsedda platser, vilka anvisas av hamn- eller varvschef.

§ 3. Under tiden 1 juni—15 september får ej varvsplats tagas i anspråk för målning, reparation eller annat arbete längre tid än en vecka, såvida ej varvschefen för varje särskilt fall därtill givit tillåtelse.

§ 4. Varje båtägare tilldelas i mån av tillgång skåp mot stadgad avgift.

§ 5. Båtägare, som förhyr hamnplats av sällskapet, äger företräde till varvsplats.

§ 6. Medlem, som önskar varvsplats, skall meddela varvschefen senast den 15 september.

§ 7. Medlem, som önskar hamnplats, bör meddela hamnchefen senast den 1 april.

§ 8. Medlem, som förorsakar skada å sällskapets eller annan medlems tillhörigheter, är skyldig att ersätta den därigenom vållade förlusten.

§ 9. Vaje båtägare ansvarar för att intet skräp, såsom hyvelspån, papper o. d. osnyggar platsen omkring hans båt. Avfall skall efter arbetets slut bortskaffas av vederbörande och läggas på därför avsedd plats.

§ 10. Slipvagn, spel och motor få användas endast under varvschefens överinseende.

§ 11. Sällskapet fritager sig från ansvar för all skada, som kan vållas medlemmars person eller egendom, eller skada som uppkommer av felaktigt materiel ävensom skada genom brand eller stöld.

§ 12. I eget intresse uppmanas båtägare att under uppläggnings tiden ha sin båt försäkrad.

§ 13. Vid intagande av måltid i klubbhus skall omedelbart efteråt all servis, kokkärl m. m. borttagas. Privata ägodelar få ej förvaras i klubbhus.

§ 14. Medlem, som erhållit hamnplats, skall själv ombesörja utläggning av boj på av hamnchefen anvisad plats. Hamnchefen har rätt att varje vår kontrollera kätting och boj. Boj, som ej upptagits före den 10 november upptages av hamnchefen för en kostnad av 50:— kr., varva 35:— kr. tillfaller sällskapet.

§ 15. Båtägare är skyldig att ersätta all den skada som uppstår vid sprungna förtöjningar samt ombordläggningar. Vid värdering av skada kan styrelsen tillkallas.

§ 16. Medlem, som avyttrar sin båt, kan om köp av ny båt göres inom ett år erhålla hamnplats, dock kan platsen under mellantiden disponeras av sällskapet.

§ 17. Medlem är skyldig deltaga i alla arbeten, som förekomma för sällskapets räkning, såsom reparation av bryggor och klubbhus m. m. samt hamnområdenas hållande i ett snyggt skick.

Det viktigaste för att hamnområdet skall kunna hållas i ordning är, att var och en främst håller ordning på sina egna tillhörigheter.

§ 18. Hamnområde och klubbhus äro alla medlemmars gemensamma egendom, varför alla skola hjälpa till att hålla snyggt och i ordning för allmän trevnad.

§ 19. Alla medlemmar skola medverka till att sällskapets anseende alltid är det bästa, samt tillse att stadgar samt ordnings- och hamnregler efterlevas.

§ 20. Båtagare, som icke iakttaga ovanstående bestämmelser, kan av styrelsen avstängas från hamn- och varvsplats.

•

Dessa stadgar och ordningsregler träda i kraft att gälla från och med den 1 januari 1958.

Samtliga förut gällande stadgar upphöra härmed att gälla.

Salamander's nya giv!

Se varje vecka vårt fönster med skor till populärpriser, och alltid aktuella modeller för sjösportare.

Välkomna till våra affärer:

Hornsgatan 170, Tel. 685311 ● Hornsgatan 64, Tel. 41 4353

Sturegatan 27 - Sundbyberg

Tel. 28 05 00

Carlssons Skoaffär AB

Storgatan 19 - Södertälje

Tel. 0755 / 30343





*«Sjungande
Färghandlar'n»
HASSE GUSTAVSSON
«TONAR»*

Sista Schlagern

i all slags ytbehandlingsmateriel, även i år.

Hasse har allt Du behöver för att din bil skall bli
nyggast och snyggast!
(Red. anm.)

BERGSUNDS FÄRGHANDEL

Långholmsgatan 12 - Tel. 68 78 40



AB.

PRECISIONSGRAVYR

K. Sandberg Kungsholmsstrand 145
Kontoret 50 91 75, 50 91 78 Verkstoden 50 91 78

**GRAVERAR
TILVERKAR**
ALLA SLAG AV VERKTYG

Specialité
Gravering och finmek.
arbeten

SALLSKAPET



FRAMTIDEN

BATEN