



G ö t a
Segel Sällskaps
Årsbok
1950

Till

G. S. S. MEDLEMMAR!

VID UTRUSTNING, EKIPERING,
PROVIANTERING OCH ANDRA
TILLFÄLLEN REKOMMENDERAS
VÅRA ANNONSORER OCH BORA
DESSA I FORSTA HAND GYNNAS
AV SÄLLSKAPETS LEDAMÖTER

**Vi bygger präktiga och rejäla båtar
till fördelaktigt pris**

Bröderna Jacobssons Båtbyggeri

DRAGSMARK

Telefon: Dragsmark 23

Leverantör av Göta Segel Sällskaps lottbåtar 1949 och 1950
(Dragsmark ligger mellan Lysekil och Uddevalla på västkusten.)

SVEN JAKOBSSON

Segelmakare

har sytt seglen till
G. S. S. lottbåt i år

Specialité:

YACHTSEGEL

OBS! Egen båthamn finnes i
Skurusundet

Adress: KLINTEN

Tei. 15 01 20

40 procents bonus

erbjuder Nordisk Yachtassurans sina försäkringstagare för 4 skadefria år.

Nyttan av en båtförsäkring är obestriddig. Under de våldsamma höststormarna 1949 inträffade hundratals skador på båtmaterial, som spolierades helt eller delvis. Genom en försäkring i Nordisk Yachtassurans garanterar Ni Er mot ekonomiska förluster vid eventuella skador.

Teckna därför båtförsäkring *i dag* i Sveriges enda specialbolag i branschen stiftat 1898.

Nordisk Yachtassurans

STOCKHOLM • SVEAVAGEN 44 • TELEFON 23 48 50

Ombud i G. S. S.

HJ. SUNESSON
Maskinistgat. 15, 2 tr.,
Gröndal. 45 21 63

ERIK JANSSON
Jakobbergsgatan 13
20 04 74

ALVAR OLSSON
Vollmar Yskällagat. 3
44 35 17

där väl-

klädda herrar
träffas ...



Rydholms

KUNGSGATAN 2

ST. NYGATAN 35

MONITOR är sol- och saltvattensäker

Sol, saltvatten och hårt väder kräver hållbart material – sådant som **MONITOR SÅTLACK**. Färdas Ni med **MONITOR** på våren, kan Ni vara lugn hela sommaren och på hösten känna glädjen av att lägga upp en nästan lika fin båt som Ni satte i sjön på våren.



AKTIEBOLAGET NORDSTRÖM & SJÖGREN



MALMÖ

Tel. Namnrop

Repr. i Stockholm

I WART & Co. A.-B.

Tel. 10 60 40



KUVERT

ALLA SLAG

OMSLAGSPAPPER • BINDGARN
PASAR • KONTORSBÖCKER
KARTONGER • TÄRTPAPPER
LITOGRAFI • BOKTRYCK M. M.

SPECIALITÉ:
SJÄLVKLISTRANDE KUVERT

BIRGER GUSTAFSSON

KUVERTFABRIK • PAPPERSVARUAFFÄR EN GROS

ENGELBREKTSGATAN 21
TELEGR. ADR. KUVERTBOLAGET
TELEFONER (Växel) 25 20 20

MAGASINER:
KLARA ÖSTRA KYRKGATA 14
STOCKHOLM



"Frasse"

vet vad

som behövs

på sjön.

Proviantera

hos

Biresack

Långholmsgatan 9 A

Tel. 40 19 93

Stållinefabriken

ROSLAGS-NÄSBY

Tel. 58 20 00

TALURIT-METODEN

ersätter splitsning

Begär prospekt!

BIRGER JOHANSON
SEGELMAKERI
SÖDERGATAN 11
STOCKHOLM



YACHTSEGEL

Förstklassigt arbete

**Kapell, Flaggor, Signals
ställ, Segelsällskaps-
standerter, Tågvirke
och Linor**

med flera varor för
utrustning av

**KUTTRAR OCH
MOTORBÅTAR**

YACHTSEGEL

Telefon 41 49 11, ankn. verkstaden

FÄRGHANDL

NU SKA N FÅ SE
RESULTAT PÅ SE
GLANSER SOM
FÖR DEN HÄR
FÄRCEN ÄR
KÖPT PÅ
RÄTT
STÄLLA

GRUTES



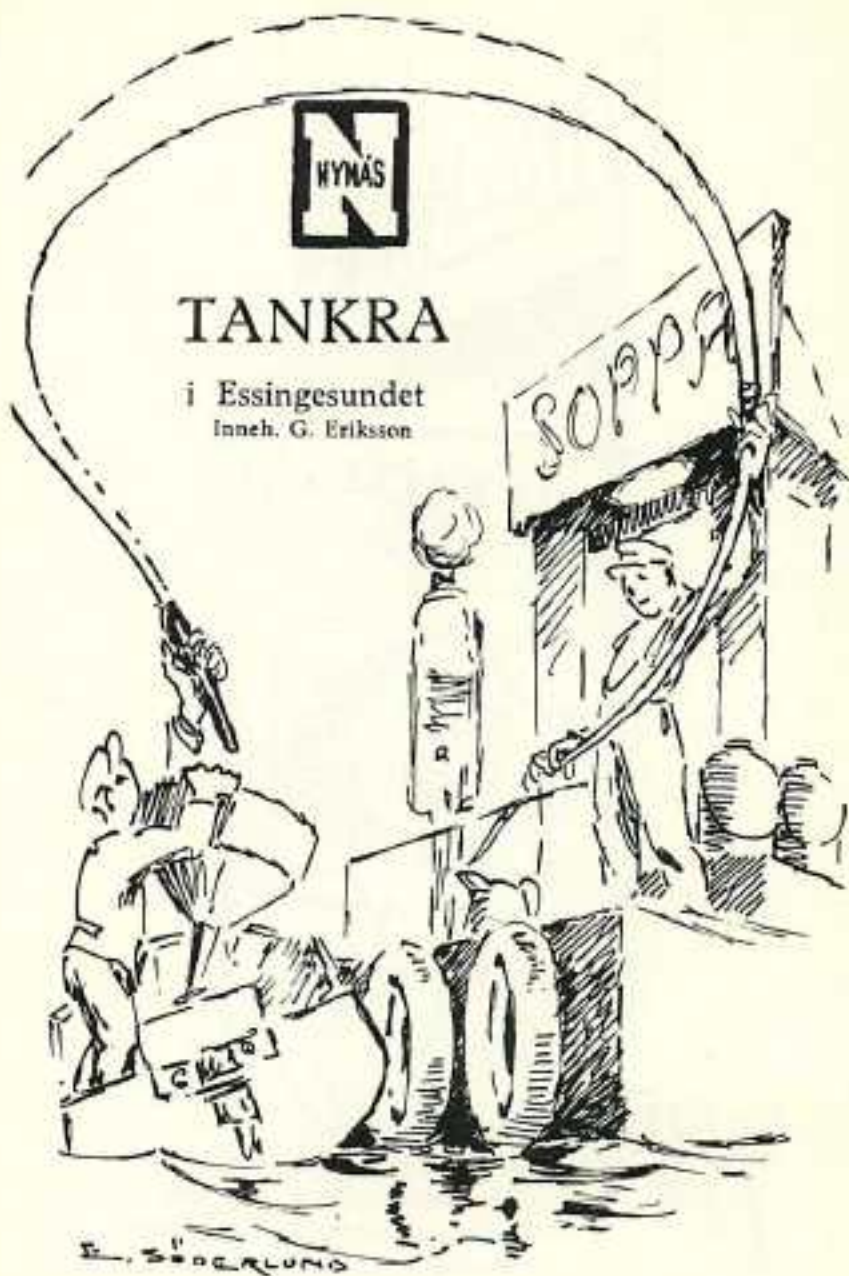
Grutes

Folkungagatan 140. Tel. 43 03 90
Hornsgatan 100. Tel. 43 18 68
Bondegatan 57. Tel. 40 14 80
Brännkyrkogat. 88. Tel. 40 15 38



TANKRA

i Essingesundet
Inneh. G. Eriksson





För några år sedan, när Nisse Friman och jag var på Västkusten att jaga båtar, kom vi till Stenungsund. Där tittade vi på flera båtar, men vi var mest intresserade för att båtarna var så fint fernissade. De var som ny-lackerade, fast det var mitt i vintern. När vi talade med varvsgubbarna, så svarade de: »Har Ni inte Wingalack i Stockholm då.» Sedan dess har jag bara använt Wingalack. Den är bra och inte dyrare än någon annan.

Seglarhälsning
Birger Rydholm.

OSKAR BÄCKSINS A.-B.

GÖTEBORG • MALMO
STOCKHOLM TEL. 41 25 17, 44 93 94



G. W. Engström & Co.

Boktryckeri

Dalagatan 4 - Stockholm - Tel. 11 85 13

ALLA SLAG AV TRYCKSAKER

Årsberättelser - Kataloger - Broschyrer - Prospekt - Prislister
Tabelltryck - Notor - Räkningar - Fakturer samt allt övrigt
Affärstryck - Accidanttryck - Reklamkort - Djäfsingsbrev etc.

De Wærn Dieselmotor

med patenterad utbalanseringsanordning ger en för dieselmotorer ej tidigare uppnådd skakfri gång. Speciellt lättmetallutförande med vridbara propellerblad för inbyggnad som hjälpmotor i segelbåtar.

Korta leveranstider. Begär offert!

1-cyl. 10—12 hk, 1000 r/m

2-cyl. 20—24 hk, 1000 r/m



Demonstreras efter hänvändelse pr telefon
10 62 45, 21 27 58.

De Wærn Motor A.B.

Stockholm 16.

FIRMA

FAGER & NORDQVIST

Modell och snickeriverkstad



Blekingegatan 61

Tel. 43 24 83 - 44 45 60



Vid utrustning

av

Segel- & Motorbåtar



vänd Eder till

A.-B. E. BERNSTRAND & C:o

Skeppsbron 22

Telefon: 21 22 11

Segelmakeri

Flagg- & Pressenningfabrik

A large, detailed illustration of a sailboat with multiple sails deployed, sailing on a dark sea under a cloudy sky. The boat is angled towards the left. The text is overlaid on the image in various fonts and colors.

*Låt önskedrömmen
bli verklighet!*


Vår signatur - Et garanti

Tabi-de-luxe BÅTLÄCK OCH **Superior** RACING ANTIFOULING OCH **Brons** DOTTFÄRG
håller båten i toppform hela säsongen och mer till
FÄRG AB INTERNATIONAL

Wiholms

Glasmästeri Inramning

34 Nybrogatan 34

Tel. 61 47 16

Brännkyrkagatan 146

Tel. 40 74 60

*Det är svårt att få tag i
riktiga grejor till båten,
men ge inte upp hoppet.*

Besök

**RAGNAR FRUNCKS
JÄRNAFFÄR**

S:t Eriksgatan 86. Tel. 34 02 20

GÖTA SEGEL- SÄLLSKAPS

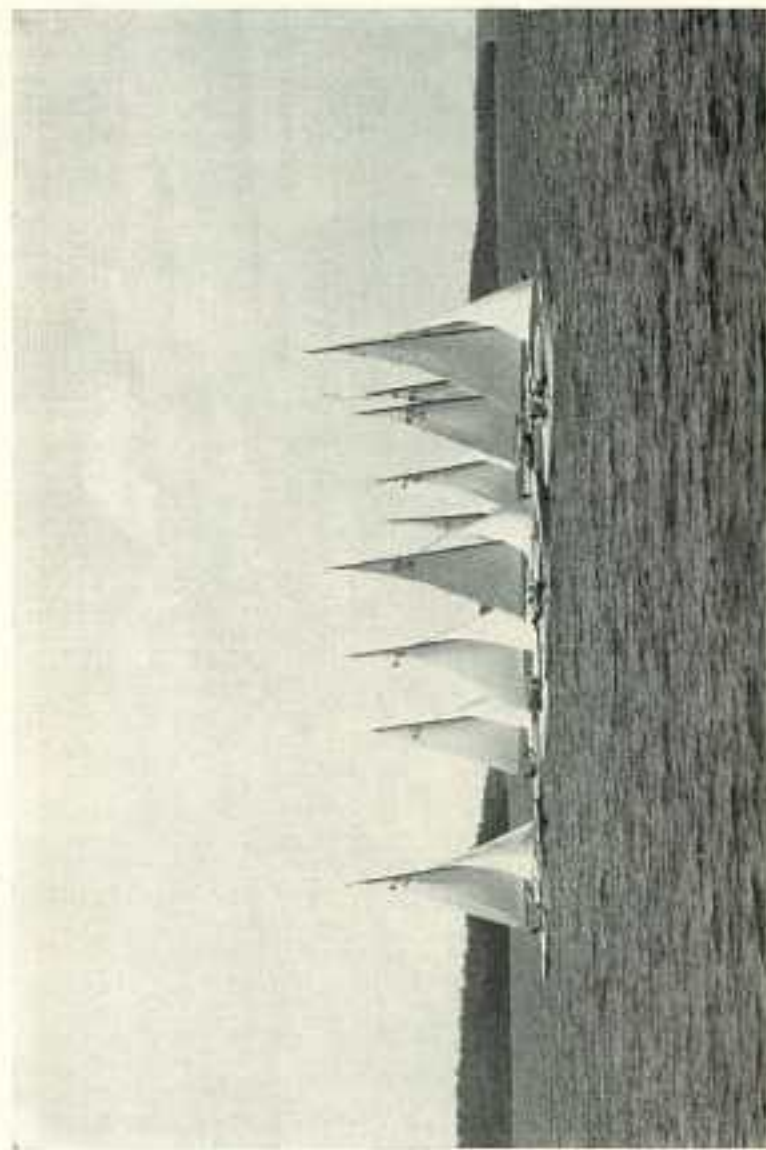


ÅRSBOK
1950

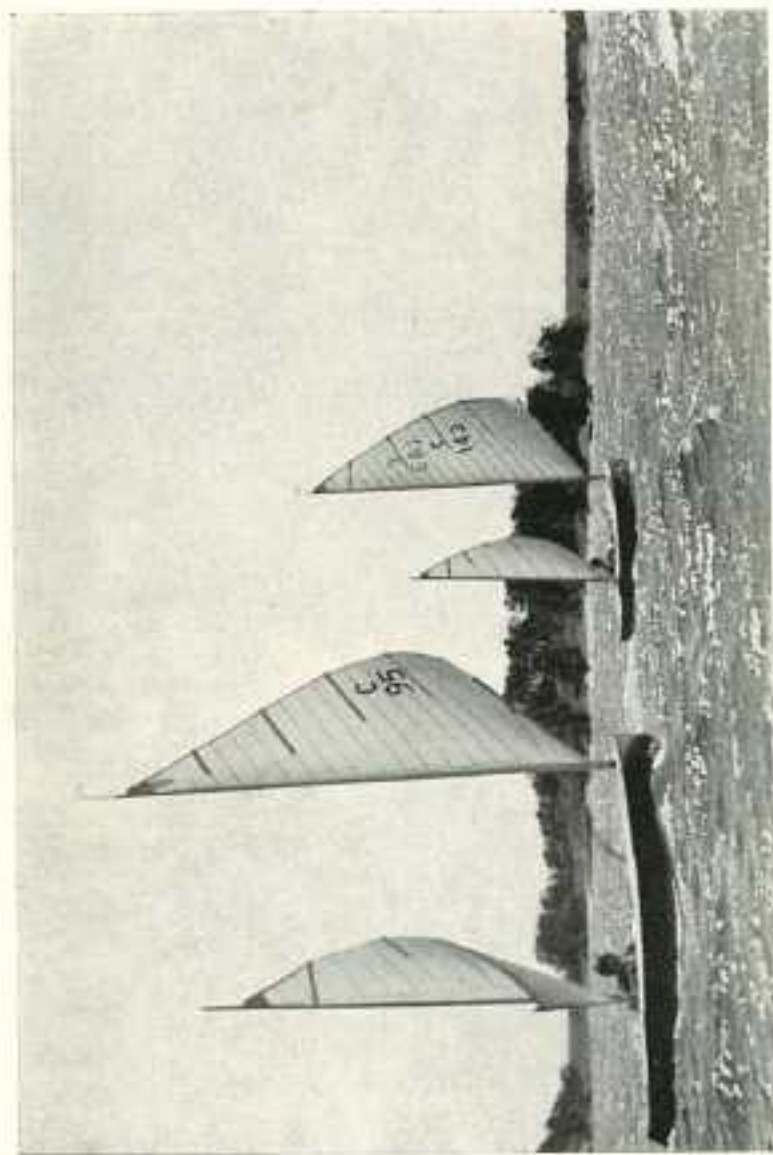


HAMNEN JUNGFURUHMARNA

Foto G. Gergely



STARTERN OM ÅRSTASKOLDEN.



C 103. AGARE LARS JARL

Foto T. Johnson



MORGONSTÄMNING

Foto G. Narsberg



GLITTRA. AGARE HENRY WALLIN.

Foto T. Johnson

FÖRORD

Att redigera årsboken har varit ett mycket intressant och lärorikt arbete. Det har även varit mycket lättare än jag från början trodde. Jag kanske inte lyckats få den i samma klass som våra tidigare årsböcker varit, men jag har försökt att göra mitt bästa.

På grund av ändrade dispositioner måste jag tyvärr redan nu avsäga mig redaktörskapet till nästa år, och vill jag begagna tillfället att ge eventuella redaktörsaspiranter det rådet, att redan vid seglingssäsongens början göra anteckningar om seglingar och händelser som tilldrager sig i sällskapet. Det kommer att göra arbetet ännu lättare när årsboken skall sammanställas.

Till sist vill jag å sällskapets vägnar framföra ett hjärtligt tack till alla dem som lämnat bidrag i form av text, fotografier och goda råd.

Redaktören.

GÖTA SEGEL SÄLLSKAPS FUNKTIONÄRER ÅR 1950

STYRELSE:

ERIK JANSSON, Ordförande
TORE STARK, v. Ordförande
NILS GUSTAVSSON, Sekreterare
PER SWENNERLÖF, Kassör
HILDING BLOM, Inventarieförvaltare
ALVAR OLSSON, Ledamot utan särskild funktion
EINAR SÖDERLUND, Ledamot utan särskild funktion

REVISORER:

ALF ROSÉN BIRGER RYDHOLM WALLE WESTMAN

ÖVRIGA FUNKTIONÄRER:

E. JANSSON, Eskaderchef	GÖSTA GRIPSJÖ, Varvschef i Gröndal
TORE STARK, v. Eskaderchef	
H. BLOM, Intendent för Jungfru- holmarna	NILS KLING, Varvschef i Långbolmen
E. SÖDERLUND, Hamnchef	N. GUSTAFSSON, Segl.-referent
OLLE SUNDBERG, Kanotchef	Lottbåtskommitté: Styrelsen

MÄTNINGSMAN:

E. LARSSON

N. GUSTAFSSON.

TAVLINGSKOMMITTÉ:

N. FRIMAN

E. LILJA

R. TARNHOLM

IRIS GRIPSJÖ

G. GRIPSJÖ

ALF ROSÉN

F. PETERSSON

ÅRSBOKSREDAKTÖR:

EDVIN LILJA

HOLMKOMMITTÉ:

H. BLOM

F. PETERSSON

T. STARK

KLUBBMÄSTARE:

GOSTA GRIPSJÖ

TORÉ LAGERBORG (vice)

Funktionärernas adresser och telefonnummer:

E. Jansson, Ordförande, Jakobsbergsgatan 33, Tel. 20 04 74.

T. Stark, v. Ordförande, Botviksgatan 3, Aspudden, Tel. 45 01 58.

N. Gustafsson, Sekretärare, Heleneborgsgatan 8 b, Tel. 40 90 21.

Per Swennerlöf, Kassör, Drejargatan 5, Tel. 31 96 37.

H. Blom, Inventarieförvaltare, Folkskolegatan 6, Tel. 41 45 75.

A. Olsson, Wolmar Yskullsgatan 5 b, Tel. 44 35 17.

E. Söderlund, Hamnchef, Tobaksspinnargatan 6, Tel. 43 76 88.

Gösta Gripsjö, Klubbmästare, Maskinistgatan 7, Gröndal, Tel. 45 64 74.
Varveschef

Nils Kling, Varveschef, Högålidsgatan 23, Tel. 41 55 23.

Olle Sundberg, Kanotchef, Allévägen 9, Stuvsta, Tel. 57 17 86.

Erik Larsson, Mättningsman, Brännkyrkogatan 120, Tel. 40 21 95.

Edvin Lilja, Årsboksredaktör, Olympiavägen 28, Enskede, Tel. 49 45 97.

Edvin Gustafsson, Lotterikassör, Vindragarvägen 2, Reymersholm,
Tel. 42 07 09.

Hamn å Varv på Långholmen. Tel. 44 72 84.

Gröndalsvarvet. Tel. 45 20 81.

**Inbetalningsadress till Göta Segelsällskap:
Göta Segelsällskap, Stockholm. Postgiro nr. 28 48 48.**



In memoriam



OSCAR FRIBERG

* 27/9 1887 — † 11/2 1949

Oscar Friberg lämnade oss för alltid under förra arbetsåret. Han var medlem sedan 1922 och ständig ledamot.

Det var närmast motorbåtssporten som intresserade honom. Med sin motorbåt »Göta» erövrade han både hos oss och på andra tävlingbanor många pris. Åren 1927—1929 var han chef för Sällskapets motorbåtsektion och 1935—1938 var han revisor i Sällskapet.

Oscar eller »Fibben», som han vanligen kallades i vänkretsen, hörde till de färgrikare medlemmarna och på sammankomnaderna var han en flitig debattör, som ofta brållade med sina matematiska kunskaper, ty statistik och lek med siffror hörde till hans hobbyer. Med siffrornas hjälp kunde han bevisa det mesta. Jungfruholmarna låg honom särskilt varmt om hjärtat. Under flera år var han i holmskommittén. Då han under senare år ej hade någon båt, utan hade tomt och suga på Gällsta ö, hindrade ej detta att han var en av våra holmars flitigaste besökare. Året runt tillbringade han sina söndagar ute vid sin stuga och en inspektionsfärd till Jungfruholmarna, med roddbåt sommartid och över isen på vintern, hörde till hans söndagsprogram. Hans kritik över anordningar och ordning på Jungfruholmarna var kanske ibland hård men som ordförande i fastighetsägareföreningen på grannön hade han kanske litt annan syn på saken än vi andra medlemmar och ofta har ju ekonomiska skäl hindrat oss att göra en del anordningar så vackra som vi önskat.

1927 vann han en lottbåt men hade före dragsningen, då han naturligtvis ej trodde han skulle vinna, lovat Karl Larsson, roersmannen på denna lottbåt, att han i händelse »Fibben» vann båten skulle få köpa den billigt med förbehållet, att Kalle skulle regla den viss tid under G.S.S.'s standert. »Fibben» stod för sitt ej så högtidliga löfte och skaffade därmed både G.S.S. och Kalle en toppbåt. Jag berättar denna episod för att illustrera att Oscar var både vänsfast och gärna ville gynna G.S.S., vilket han även visat med gåvor av priser.

Under många år pinades han av svår sjukdom och kanske slutet kom som befrielse. Hans minne lever hos oss.

Erik Janzon.



GUNNAR ERICSON

* 5/9 1884 — † 11/11 1949

Gunnar Ericson, en av Sällskapetets förnämsta medlemmar, har bländat oss för alltid. Han var medlem sedan 1905 och började som en mycket aktiv seglare och framgångsrik kappseglare. I början av 20-talet övergick han till motorbåtssporten och blev ägare till motorbåtar. Den sista, »Boss III», lät han nybygga, och den blev en drömbåt, som var och är en prydnad för vår motorbåtseskader. Han sålde den 1946.

Redan tidigt togs hans krafter i anspråk som kommittéledamot, och åren 1922—1929 satt han första gången i styrelsen. 1933—1935 var han vice ordförande, och åren 1936—1938 ledde han som ordförande i Sällskapetets styrelsens arbete. Under 14 år nedlade han ett mycket intresserat arbete inom styrelsen. Utom dessa uppdrag var han under många år vice eskaderchef. Till denna post valdes han senast år 1948, men då lade tyvärr hans sjukdom hinder i vägen för utövandet.

Dessa många år på Sällskapetets förnämsta funktionärsposter klargör för en var, att han utfört ett uppskattat arbete till Sällskapetets frömma. Han hörde till dem, som verkligen nedlade arbete och intresse på sina uppdrag. På sammanträdena hörde han till de flitigare debattörerna. Man har alltid känt och förstått, att Gunnar Ericsons åsikter och debattinlägg varit besjälade av omstanke för Sällskapetets bästa och detta även, när man ibland haft avvikande åsikter om hur en sak skulle ordnas.

Ständig ledamot blev han 1929, och 1945 var han med bland den lilla elit, som belönades med Sällskapetets Jubileumsplakett, vår förnämsta utmärkelse.

Hamnen vid Jungfruholmarna utbyggdes under hans ordförandes-tid, och denna står som ett varaktigt äreminne över honom, ty han var en av de tre, som ordnade denna goda anläggning för oss.

Bland medlemmarna fick han många vänner, och det var med stor sorg vi erfor, att hans sjukdom, en fortgående förlämnings, var obotlig.

Gunnar Ericsons sista meddelande, han kunde då ej tala, var att hans askurna skulle svepas i vår standert. Så stort var hans intresse för Göta Segel Sällskap in i det sista.

Vi alla vänner, båtkamrater och medarbetare i Sällskapet bevarar ett ljäst minne efter honom, vår gode vän och kamrat.

Erik Jansson.



OTTO JANSSON

* 21/4 1879 — † 24/10 1949

Otto Jansson inträdde som medlem 1917 och hade då en segelbåt med centerbord. Denna byggde han senare om till motorbåt. Han skaffade sig sedan en annan motorbåt, som han döpte till »Mita». Den var för sin tid en modern och bra båt i mahogny. Tillsammans med sin familj var han en trogen gäst ute vid Jungfruholmarna.

Hans lugna och trevliga sätt skaffade honom många vänner bland medlemmarna. »Mita-Jansson» eller »Körkskäraren», som han familjärt brukade kallas för att skiljas från övriga Janssöner inom Sällskapet, hörde till dem man trivdes med.

Budet om hans bortgång kom mycket överraskande för oss, hans vänner, ty så sent som på septembersammanträdet ungefär en månad tidigare, var han kry och med bland oss.

1942 blev han ständigt ledamot.

Bland oss kamrater i Göta Segel Sällskap lämnade han ett vackert minne av en bra och god människa.

Erik Jansson.



Till

Göta Segel-Sällskap

Styrelseberättelse för år 1949.

Götas Segel Sällskaps styrelse får härmed avge följande berättelse över sin och sällskapets verksamhet under tiden 1 oktober 1948 till 30 september 1949.

Medlemmar.

Vid arbetsårets slut hade sällskapet 428 medlemmar, därav 27 damer. 49 medlemmar har tillkommit under året och av olika anledningar har 35 utträtt.

Med döden har Oscar Friberg för alltid lämnat oss. Han var ständig ledamot. Det var speciellt motorbåtssporten som intresserade honom och han var flera år chef för motorbåtssektionen, under det tid sällskapet hade sådan. Med sin motorbåt »Göta» tog han många pris. Jungfruholmarna låg honom varmt om hjärtat och i många år var han med i holmkommittén. Någ-

ra år var han revisor. På sammanträdena var han en flitig debattör. Sällskapet representerades vid hans jordfästning.

Efter stadgeenligt medlemskap ha följande medlemmar vunnit ständigt medlemskap: M. Andersson, N. Anneskog, H. Eklund, E. Eriksson, G. Hammarberg, H. Jansson, F. E. Pettersson, A. Sandberg och R. Vicksell.

Båtar.

1949 hade sällskapet 228 båtar inregistrerade, därav 104 segelbåtar, 95 motorbåtar och 29 segelkanoter, samt 4 pad-delkanoter.

Varven:

Gröndalsvarvet är traditionsenligt fullbelagt och styrelsen hade som vanligt bekymmersamt att rättvist fördela platserna. Båtgarna skaffar sig större båtar och utrymmet i de olika facken är givet. Hösten 1949 ligger där 73 båtar och kanoter.

Reparationerna hösten 1948 avslutades under arbetsåret 1949 och betalades till stor del å detta arbetsår. Hösten 1949 krånglade slipvagnen och dykarundersökning av slipen företogs.

Långholmsvarvet har utvidgats med ett mindre markområde, som vi fått disponera av fängelsets mark och hösten 1949 ligger 108 båtar och kanoter upplagda där.

En ny vagn för transport av segelbåtar konstruerades och tillverkades av Nils Kling, som blev ny varvschef 1 juli.

Hamnen.

Efterfrågan å hamnplatser har under året varit mycket stor men som utrymmet ju är begränsat har hamnchefen Einar Söderlund haft köbildning. Under året har igångsatts byggandet av skåp för båtägarna i de båda skjul sällskapet köpt för detta ändamål och efterfrågan på dessa har även varit stor. Hamnchefen har genom avskärningar med plank samt genom planteringar snyggt upp området mycket förtjänstfullt.

Jungfruholmarna.

Herrtoaletten på Jungfruholmarna har många år lutat mot sitt fall men hösten 1948 började Erik Jansson med hjälp av

en del medlemmar schackta för grund till en ny anläggning vid sjökanten intill damtoaletterna på lilla holmens utsida och till vintern var grunden gjuten. Våren 1949 beslöt styrelsen att anlita någon entreprenör att spika upp toaletterna. Någon som ville åtaga sig arbetet kunde dock ej skaffas, därför började vi hösten 1949 i egen regi. Jansson satte sig i sinnet att saken skulle vara klar till hösten och i oktober stod 4 avträden, byggda lika Sjölanders, som nu över tio år begagnats av damerna, färdiga. Genom denna placering intill varandra har toalettanlägg-



HERRTOALET

Foto Th. Johnson

ningarna koncentrerats till en plats och dock genom helt olika tillfarter och plank upp i land gjorts i möjligaste mån ogenerade. Reperation av taket till damtoaletterna har även utförts och nu hoppas vi att denna på klubbholmar mycket viktiga angelägenhet ordnats för närmaste decennierna.

Landfästet för den pålade bryggan vid Jungfruholmarna ordnades av Hilding Blom som semesterarbete.

Gillesstugan i sportstugan har färdigställt. Söderlund har målat stiligastyl på väggarna och sällskapet har inköpt gardiner, bordlöpare och jutmattor, varför där nu börjar bli verkligt trevligt.

Holmarna har varit mycket livligt besökt under året.

Kappseglingar.

1949 anordnade stockholmsällskapen, som tillhör Mälarens Seglarförbund, tillsammans med Bällstavikens Segelsällskap i Sundbyberg en gemensam regatta, »Mälaregattan». 24 juni hade Stockholms Segel Sällskap förbundets Högtidssegling, 25 juni hade vi Lagkappsegling om Årsta-Skölden och senare samma dag startades distanskappsegling ordnad av de fem sällskapen gemensamt. 26 juni hade vi vår Öppna och Pokalsegling.

Lagkappseglingen om Årsta-Skölden hade samlat 4 lag, alltså 12 stycken M-22:or. Vi lyckades försvara priset genom att våra båtar placerade sig som 2:a, 6:a och 7:a och därför fick 15 poäng. S. S. Aros blev 2:a lag och S. S. Svearna 3:dje lag med 20 poäng för båda. Våra segrande representanter voro »Happy», G. Esk, »Yrhättan», N. G. Gårdsveden, rorsm. G. Stark och »Lill-Anna», N. Gustafsson. Genom denna seger erövrades priset för alltid av vårt sällskap.

Öppna och Pokalseglingen 26 juni hade samlat 81 deltagare men som vinden var mycket svag blev det i stor utsträckning kappdrivning. Starten gick vid Bergholmarna med obegränsad startlinje och uppsamlingsprickar samt användes triangelbana med ett rundningsmärke sydost Midsommar och ett rundningsmärke mellan Björkö och Ekerö. Vandringspris erövrades bland M-22:orna av »Yrhättan», N. G. Gårdsveden, Jo-Jos Vandringspris för 1 gången, och bland kanoter klass D erövrade »Escapade», B. Söderlund, Fabrikör G. Petterssons Vandringspris för 2:a gången.

Prisutdelning för Årsta-Skölden och Öppna kappseglingen ägde rum efter seglingarnas slut på Rastaholm, som S. S. S. välvilligt ställt till förfogande som högkvarter för Mälaregattan.

Högtidskappseglingen den 14 augusti samlade 99 deltagare och gick traditionsenligt på banor vid Jungfruholmarna, vilka dock för båtarna var nya för året, varvid rundningsmärken utlagts vid Hästbrötet, Vårby, Sturehäll och ost Ekerö kyrka. Kanoterna seglade den banan som senare år använts vid Paketseglingarna med rundning av märken vid Hästbrötet, Vårby och kvastpricken vid Rörskår samt norr om Jungfruholmarna. Denna bana seglades två varv. Båtarna använde kanotbanan som andra varv.

Sällskapet har 1949 uppsatt ett nytt Lagpris för Kanoter, varom seglas vid denna segling. Priset erövras av det sällskap, som får högsta poängsumma, varvid alla pristagare räknas. Första pristagare erhåller lika många poäng som antalet anmäl-

da kanoter i klassen och övriga pristagare detta tal med avdrag för antalet högre pristagare. Priset skall erövras 4 gånger för att erhållas för alltid. Priset består av en silvertallrik med G. S. S:s emblem och erövrande sällskap förser det med sitt emblem och ärtal. 1949 erövrades det av Stockholms Segel Klubb.

Prisutdelningen skedde efter seglingarnas slut på Jungfruholmarna.



DISTANSKÄPPSEGLING

Foto O. Norberg

Avslutningskappseglingen den 18 september var även 1949 ordnad som paketsegling och hade samlat 72 anmälda deltagare, vilket helt säkert är rekord för en sluten segling hos oss. Genom fullständig vindstilla under morgontimmarna hindrades en del att segla upp till Jungfruholmarna och några avskräcktes från start, när denna gick efter en halvtimmes uppskjutande.

Prisutdelningen efter seglingens avslutande blev som vanligt mycket munter.

Kvällseglingar har både segelbåtarna som kanoter haft under sommaren.

På främmande banor.

Under året har som vanligt våra båtar och kanoter varit väl representerade på de olika sällskapens öppna kappseglingar och styrelsen är mycket tacksam för det sätt våra representanter visat våra färger.

»Beatrice III», Edv. Gustavsson har erövrat Sol-Britts Vandringpris för 1 gången såsom framgångsrikaste Göta-båt under 1949 men så har hon även varit segrare i såväl Mälarseglingar som i Nyköping vid Vikingarnas jubileumsregatta och vid Sandhamnsregattan.

Kanotsektionen.

Utvecklingen inom denna gren av vår verksamhet är verkligt glädjande, även om styrelsen fått allt mer bekymmer att bereda hamnplats för nytillkomna.

3 kanoter ställde upp i de hårda striderna om SM-titelnarna. Uppsalakanotisternas seglingar i Sigtuna samlade en manstark eskader från vårt sällskap och även på andra kanotregattor har deltagandet från oss varit rekordartat. Utom våra vanliga kappseglingar hade kanotsektionen en lagkappsegling mot Mä-



GROSSET, AGARE B, WIBERG

Foto Th. JOHNSON

larhöjdens Kanot Sällskap den 11 september, som våra kano-
tister vann.

1950 tycks fortsätta med ökningen av denna sektion, ty
f. n. är 6 E-kanoter under byggnad av medlemmar.

Båtlotteriet.

1949 utlottade sällskapet en Folkbåt, som byggdes av brö-
derna Jacobssons varv i Dragsmark på västkusten. Båten var
bra byggd men tyvärr kände därvarande kontrollant ej till
att bestämmelserna i denna entypsklass äro så rigorösa och
tillät några avvikelser, som försvärat klassningen, vilken ännu
ej är klar.

Lotterikassören Oscar Olofsson fick stora bekymmer med
lottförsäljningen och för första gången var lotteriet ej slutsålt
vid dragningen. Denna ägde rum 1 augusti. Omkring 2.500
lotter var osålda och därigenom blev vinsten på lotteriet myc-
ket obetydlig, 298:89 kr. redovisas som vinst i bokslutet men
saken är ännu ej klar, ty eventuella ändringar för klassningen
kan komma på arbetsåret 1950.

Trots motgången i år beslöt sällskapet att ha en likadan lott-
båt för 1950 och den är beställd å samma varv. Edvin Gustavs-
son är nyvald lotterikassör och hoppas vi på nya friska tag och
att lotteriet skall bli mer lönande detta år.

Årsboken.

Nils Friman valdes till årsboksredaktör 1949 och efter
att sällskapet under 2 år ej haft någon årsbok utgav han myc-
ket förtjänstfullt 1949 års bok. Glädjen och tacksamheten här-
för är mycket stor inom sällskapet. Kostnaderna för boken är
ej fullt klara vid bokslutet och den däri upptagna förlusten,
kr. 213:93, kanske ej riktigt håller, då en del av dessa rä-
kenskaper kommer på år 1950. I varje fall har Friman ord-
nat saken förvånadsvärt billigt för oss. Vi hoppas han även
ordnar 1950 års bok åt oss.

Sammanträden och fester.

Sällskapet har under året haft sina vanliga 3 ordinarie all-
männa sammanträden och anslutningen har varit som vanligt.

Styrelsen har haft 7 protokollförda sammanträden samt har
som vanligt under hand och per telefon behandlat förekom-
mande ärenden.

Vinterhögtidsfesten hölls i form av en lunch på Drottningholms Vårdshus den 25 mars, där ett trettiotal damer och herrar möte upp. Nya klubbmästaren, Edv. Gustafsson, hade filmkamera med sig och deltagarna försökte sig på filmstjärnornas yrke. Resultatet blir uppenbart på årsmötet.

Sommarhögtidsfesten 13 och 14 aug. firades i vanlig ordning på Jungfruholmarna. Lördagskvällen före paketseglingen var även dans och glädje på Jungfruholmarna.

Midsommarhelgen firades gemensamt av stockholmssällskapen på Rastaholm, där vårt sällskap bekostade dansmusik en kväll och bidrog till denna en annan.

Efter sammanträdena har som vanligt ordnats seglarvickningar.



Styrelse och funktionärer.

Ordf. Erik Jansson, v. ordf. Tore Stark, sekr. Nils Gustafsson, kassör Per Swennerlöf, materialförvaltare Hilding Blom samt styrelseledamöter utan särskild funktion Alvar Olsson och Einar Söderlund.

Kanotchef: O. Sundberg.

Klubbmästare: Edvin Gustafsson, vice, Tore Lagerburg.

Revisorer: Edv. Uddén, V. Westman och Birger Rydholm.

Eskaderchef: E. Jansson, vice, T. Stark.

Mötes- och seglingsreferent: N. Gustafsson. Varvschef på Gröndal: till 1/7, F. Emanuelsson, efter 1/7, G. Gripsjö. Varvschef på Långholmen: till 1/7 Nils Haglund, efter 1/7 Nils Kling. Hamnchef: Einar Söderlund. Intendent på Jungfruholmarna: Hilding Blom. Mättningsmän: Erik Larsson och Nils Gustafsson.

Tävlingskommitté: N. Friman, G. Gillberg, G. Gripsjö, E. Lilja, F. Petterson, A. Rosén, Hj. Sunesson, R. Tärnholm och Edv. Uddén.

Holmkommitté: N. Blom, T. Stark och F. Petterson.

Årsboksredaktör: Nils Friman.

Ekonomisk förvaltning.

Årets bokslut visar en förlust av kr. 1.636:00, vilket är mycket beklagligt men förklaras av utebliven nämnvärd vinst på lottbåten, som nu under en följd av år räddat budget och möjliggjort de rätt stora förbättringar vi företagit på varv och i hamnen.

I likvida medel på bank, postgiro och i kontanter har sällskapet den 30/9 kr. 7.724:90 och som vanligt har skulden på Jungfruholmarna sjunkit med 500:— kr.

Gåvor.

Priser till kappseglingar har skänkts av J. Wellander, M. Fredlund och Vin- och Spritcentralens arbetsledarklubb. Gåvor till Jungfruholmarna har mottagits från B. Hultman och Tjänstemannaklubben vid Primus. En hel rad medlemmar har även utfört arbete på Jungfruholmarna under sommaren. Tack och välkomna igen.

Styrelsen har med detta sökt i korta drag redogöra för sällskapet och sin verksamhet under 1949 och ber att få framföra sällskapet tack till alla gynnare, vänner och funktionärer.

Stockholm i november 1949.

Erik Jansson

Tore Stårk

Nils Gustafsson

P. Swennerlöf

Hilding Blom

Einar Söderlund

Alvar Olsson



CUPIDO III

Agne E. Lijja.

RAPPORT

över Göta Segel Sällskaps räkenskaper för tiden
1 okt. 1948—30 sept. 1949.

VINST- & FÖRLUSTKONTO

<i>Vinster:</i>	
Medlemsavgifters konto	3.177:—
Hamnkonto	666: 64
Bank o. (ränte) konto	158, 33
Lottbåtens konto	298: 89
Kapitalkonto (årets underskott)	1.636:—
	Kronor 5.936: 86

<i>Förluster:</i>	
Jungfruholmarnas konto	885: 14
Gröndalsvarvets konto	56: 97
Kappseglingskonto	2.016: 74
Arvodens konto	320:—
Sammanträdens konto	244: 95
Omkostnadskonto	1.342: 43
Festers konto	856: 70
Årsbokens konto	213: 93
	Kronor 5.936: 86

BALANSKONTO

<i>Tillgångar:</i>	Ingående	Utgående
	1/10 48	30/9 49
Kassakonto	746: 91	488: 07
Bankkonto	4.318: 18	6.776: 51
Postgirokonto	594: 81	459: 32
Jungfruholmarnas konto	8.000:—	8.000:—
Hamnkonto	1:—	1:—
Gröndalsvarvets konto	1:—	1:—
Inventariékonto	1:—	1:—
Lottbåtens konto	3.000:—	
	Kronor 16.662: 90	15.726: 90

<i>Skulder:</i>		
Inteckningskonto	3.750:—	3.250:—
Interimskonto (pontonhyror)	:	1.200:—
Kapitalkonto	12.912: 90	11.276: 90
	Kronor 16.662: 90	15.726: 90

Göta Segel Sällskaps tävlingsdagar 1950.

- 4 juni Öppen Pokalkappsegling.
 13 aug. Högtidssegling.
 20 " Motorbåtstävlan.
 17 sept. Avslutningssegling.

Göta Segel Sällskaps avgifter.

Årsavgift	Kr. 10:—
Båtavgift, årlig	» 3:—
Kanotavgift, årlig	» 1:—
Inregistreringsavgift för 1:a båten	» 5:—
D:o vid båtbyte	» 2:—
Vinterhyra på Gröndalsvarvet pr kvm (löa x största b)	» 3: 50
minimiavgift för båtar	» 30:—
d:o för kanoter och roddbåtar	» 24:—
Vinterhyra på Långholmsvarvet pr kvm (löa x största b)	» 2:—
minimiavgift för båtar	» 20:—
d:o för kanoter och roddbåtar	» 14:—
Båttägare, som ej erlagt medlems- och båtavgifter för föregående arbetsår, debiteras en tilläggsav- gift på varvshyrorna av	» 15:—
Sommarhyra på varven debiteras under tiden 15/6 —15/9 för båt, som ligger uppe mer än 8 dagar, med 50 % å vinterhyran	
Lättning	» 2:—
D:o och avpallning	» 3:—
D:o till tävlan	» 1:—
D:o d:o och avpallning	» 2:—
El-ström å varven: Max. 75 watt pr ljuspunkt	» 3:—
<i>Alla varvsavgifter gälla för medlem. Utomstående debiteras enligt överenskommelse.</i>	
Hamnavgift	» 20:—
Förvarings-skåp i hamnen	» 5:—

Går min mast under bron?

Fri höjd över Mvy.

Bällsta bro	4,5 meter
Danviksbron	12,5 »
Djurgårdsbron	3,8 »
Djurgårdsbrunnbron	2,8 »
Essingebron stora	13,0 »
» lilla	12,0 »
Järnvägsbron vid Arkivgatan	2,6 »
» » Tegelbacken	2,6 »
» » Karl Johans slussen fasta spannet	2,8 »
» » Karl Johans slussen svängbron	2,3 »
Karlbergsbron	2,6 »
Kungsbron	5,4 »
Lidingöbron bågspannet	6,2 »
» klaffbron	5,3 »
Liljeholmsbron fasta spannet	15,5 »
» klaffbron	14,5 »
Långholmsbron	3,5 »
Mälavarvsbron	3,8 »
Norrbro södra delen	5,0 »
Reimersholmsbron	2,6 »
Strömbron	2,4 »
S:t Eriksbron	13,5 »
Skansbron Hammarbyslussen	12,5 »
Skeppholmsbron	3,0 »
Slussbroarna Karl Johnsslussen	5,4 »
Stadshusbron	4,1 »
Stallkanalsbron (södra norrström)	4,2 »
Södertälje gatubron	15,5 »
» järnvägsbron	26,5 »
Tranebergsbron	26,0 »
Vasabron	3,1 »
Västerbron	24,0 »
Årstabron södra farleden	26,0 »
» norra »	21,0 »
Ovanstående höjder avse farledens mitt vid medelvattenytan.	
Saltsjöns medelvattenyta = + 3,90 meter.	
Mälarens » = + 4,20 »	
Ring tel. 40-93-49 så får Du veta vattenståndet (öppet hela dygnet).	

Återupplivning vid drunkning.

Så snart en drunknande har bärgats, skall han läggas på magen med huvudet något lägre än kroppen så att vattnet rinner ur lungorna. Om andedräkten inte har stannat av, kommer han sig snart efter några kräkningar.

Om däremot andningen har upphört, skall man ögonblickligen sätta i gång med upplivningsförsök och hålla på med detta tills andningen kommer i gång igen eller det är helt säkert att livet inte kan räddas. Det kan ta timmar innan resultatet av upplivningsförsöken visar sig, och man skall därför inte ge upp i första taget. Den mest rekommenderade metoden är Holger Nielsens. Det första och väsentligaste av allt är att handla raskt, ty det kan gälla minuter och sekunder.

Förberedelserna sedan den drunknade förts i land är i korthet följande. Kläderna tages av, eller i varje fall lossas allt som sitter åt, såsom krage, linningar m. m. Helst bör överkroppen blottas, men man måste å andra sidan vara försiktig så



1. UTANDNING (räkna 1-2-3-4)

att patienten inte fryser. Lösgom eller andra lösa ting i munnen avlägsnas, och tungan drages fram så länge den drunknade ligger på rygg, så att tungan inte faller bakåt och stänger för luftstrupen. Det kan ofta vara nödvändigt att binda fast tungan för att hålla den ute. Om munnen är hårt sammanbiten (kramp) öppnas den försiktigt genom att man för in ett plant föremål mellan tänderna och bänder isär tandraderna. Huvudet bör läggas lägre än kroppen, särskilt på sluttande mark, så att slem, uppkastningar och event. vatten kan få avlopp och inte rinna ned i luftstrupen, där det kan förorsaka kvävning eller andra komplikationer. Med ett lagom kraftigt slag mellan skulderbladen kan man i allmänhet försäkra sig om att tungan faller fram. Det lönar sig att anbringa en någorlunda ren näsduk e. d. under ansiktet, så att damm eller smuts inte kommer in i lufrören, men så att slem och uppkastningar kan avlägsnas.

Dessa förberedelser måste göras på kortast möjliga tid, så att man kan sätta i gång med återupplivningsförsöken så snart den drunknade blivit förd iland. Man lägger sedan den drunknade på magen med armbågarna utåt sidorna och händerna ovanpå varandra under pannan.

Ställ dig sedan på knä med det ena knät vid hans huvud, och den andra foten vid armbågen och lägg handflatorna på hans skulderblad (fig. 1).

Gunga din kropp något framåt med sträckta armar och pressa mot skulderbladen medan du lugnt räknar till 4.

Bröstkorgen pressas då samman och luften trycks ut (utandning).



2. INANDNING (såna 5-6-7-8)

Låt sedan händerna glida utefter hans armar och fatta om överarmarna alldeles vid armbågarna.

Gunga tillbaka och dra hans armar åt dig medan du räknar till 8 (fig. 2).

Bröstkorgen vidgar sig då och luft sugs in (inandning).

Låt så händerna glida tillbaka igen och pressa på skulderbladen.

Gör om detta 8—9 gånger i minuten.

Håll på med konstgjord andning tills den naturliga andningen kommer igång eller läkare anländer.

När andningen har kommit igång gäller det också att få i gång blodcirkulationen. För den skull gnider man kroppen med torra handdukar och rullar in den i filtar.

Om inte läkare har kunnat tillkallats tidigare bör man ordna så att patienten med det snaraste kommer under läkarvård.

Öva detta vid lämpliga tillfällen så att om en olycka inträffar du omedelbart kan sätta igång utan att titta i årsboken först.



NÄTTARÖ

Peter E. Lilje

Hur blir vädret.

När barometern faller visar detta att luftpelaren blir lättare, och när den stiger att pelaren blir tyngre. Fallande barometer och när den stiger att pelaren blir tyngre. Fallande barometer betyder att bättre väder är i antågande. Jämt och högt barometerstånd på sommaren är tecken på gott och stadigt väder. Lågt barometerstånd även om det är stadigt tyder däremot ofta på osäkert väder. Vid lågt barometerstånd kan det också uppstå regn och stormbyar, som inte barometern gör utslag för förrän byn är över. Vinden är aldrig helt stadig, den skiftar både till styrka och riktning och när vindstyrkan växer ökar också som regel vindens oro.

Sommartid uppstår ofta byar tillsammans med åskväder. De våldsammaste byarna uppstår i samband med fronter som bildas när kall luft möter varm luft. Längs kanten av kallluften uppstår en sammanhängande kedja av moln. Det förste tecknet på en sådant front visar sig genom uppkomsten av *Alto-cumulus* moln. Sedan kommer en mörk molnbank som snabbt växer upp på himlavalvet. När själva fronten passerar, uppstår regn, hagel och åskbyar, vinden ändrar hastigt riktning, temperaturen faller och barometern stiger.

I soligt väder på sommaren blir jorden starkt uppvärmd om dagen, men kyla åter av på natten. Havsyttans temperatur är däremot i stort sett densamma dag och natt. På dagen är därför markytan varmare än sjön och det uppkommer stigande luftströmmar över land. Luften strömmar in från sjön för att fylla ut tomrummet. Om natten blir det kallare över land, och den avkylda luften strömmar ut över den varmare sjöytan. Därav det kända fenomenet med havsvind på dagen och landvind på natten. Havsvinden är starkast på eftermiddagen och landvinden på morgonsidan. Vid skiftningarna är det oftast lugnt.

Ett ganska säkert tecken på att det vackra vädret är slut är att färgen på himlen skiftar från blå till vit. Himlen överdrages



GRÖV SJÖ

Foto E. Lilja

av en molnslöja, solen blir blekare och värmer mindre. Ofta uppstår en stor ring kring solen. Molnslöjan blir efter hand tätare och solen försvinner samtidigt som vinden ökar. Regnet är då inte långt borta. Före regnet kommer ofta kraftiga vindkast, men de avtar så snart det börjar regna. Kommer regnet först och vinden sedan är det bäst att minska segel.

Kommer regn, kommer vind
så ta bramseglen in.
Kommer vind, kommer regn
så ta fram dem igen.

Vid perioder av vackert väder ser man ofta på himlen höga fjädermoln (cirrus). Detta är inget dåligt tecken så länge de uppträder med liten hastighet. Men om de jagar fram, ger de besked om att ett lågtryck är på väg från det håll molnen kommer ifrån, och sämre väder är att vänta närmaste dygnet. En fågrik soluppgång varslar ofta om regn. En dito solnedgång har mindre betydelse. En molnbank vid horisonten och samtidigt låga moln på himlen betyder regnigt och blåsigt väder.

De flesta gamla sjösportare känner säkert till dessa saker förut, men för den som ännu inte praktiserat den härliga sporten så länge, kanske denna lilla orientering kan få ett visst värde.



FOTO G. GREPSJO

Seglingen om Årsta-skölden

Lördagen den 25 juni avhölls lagseglingen om Årstaskölden för vilken Göta Segel Sällskap även i år var arrangör. Seglingen som enligt Årstasköldens stadgar skall hållas i samband med Mälarens Seglar Förbunds Högstidssegling var i år förlagd till södra Björköfjärden med start och mål vid Bergholmarna. Antalet deltagande lag var inte stort, endast fyra lag voro anmälda, S. S. Aros Västerås, S. S. Svearna Eskilstuna, samt från Stockholm, Stockholms Segel Sällskap och Göta Segel Sällskap.

Göta Segel Sällskap var det enda lag som hade två inteckningar i skölden varför man kan vara säker på att mångt krigsråd hållits i konkurrerande båtar. Allmog starten gick kl. 12 för en c:a 5 met. N. W. vind som höll sig under hela

seglingen. Banan seglades motsols och vid första rundningsmärket var det nog en del rorsmän som tyckte att M 22:an var i bredaste laget, men allt gick väl och under den därpå följande kryssen delade båtarna på sig. Några slog ut på Björken däribland Happy, medan de övriga gjorde Yrhättan och Lill-Anna sällskap på ett långslag utmed Munsölandet. Vid rundningen efter kryssen visade det sig att de båtar som slagit ut på Björken tjänat på detta. Göta Segel Sällskap låg då trea, femma, och sju, med en mycket knapp ledning som hölls oförändrad hela första varvet. Efter andra kryssens rundning ledde Glittra S. S. S. med Happy G. S. S. i kölvattnet, tätt följda av Eva S. S. Aros och Kensy S. S. Sv. alltså en båt från varje sällskap. Yrhättan och Lill-Anna var då sjätte resp. sjunde båt. På länsen till mål hölls placeringarna och därmed hade Göta Segel Sällskap erövrat Årstaskölden för tredje och sista gången.

N. G.



SEGERHERRAR

Foto G. Gripjö

Den sammanräknade poängen för resp. Sällskap blev

I. Göta Segel Sällskap	15 poäng
II. Segel Sällskapet Svearna	20 "
III. Segel Sällskapet Aron	20 "
IV. Stockholms Segel Sällskap	23 "

Individuella tider.

1. Glittra III	K. Lundin	S.S.S.	3.35.13
2. Happy	G. Esk	G.S.S.	3.37.13
3. Eva	B. Thedvall	S.S.A.	3.37.50
4. Kensy	E.Svedin	S.S.Sv.	3.39.24
5. Moina	E. Neiström	S.S.Sv.	3.42.26
6. Yrhättan	N. Gärsveden	G.S.S.	3.42.51
7. Lill-Anna	N. Gustafsson	G.S.S.	3.43.06
8. Egrain	R. Wallinder	S.S.A.	3.43.21
9. Sonett	C. Lysell	S.S.A.	3.49.25
10. Näcken	E. Nordgren	S.S.S.	3.49.50
11. Marita II	B. Ahlström	S.S.Sv.	3.55.08
12. Lill-Mi	K. Bleckberg	S.S.S.	3.55.10



KANONER

Foto G. Grönjö

Öppna pokalseglingen den 26 juni

Vår öppna pokalsegling fick i år en något festligare inramning än vad som i vanliga fall är brukligt. Seglingen arrangerades i anslutning till Mälarregattan, där Mälarens Seglarförbund, Stockholms Segelsällskap och Göta Segel Sällskap under dagarna tre stod för det gemensamma rusthållet.

Samlingen skedde midsommarafton vid Rasta, S. S. S:s förträffliga hamn, som snart till bristningsgränsen blev fylld av båtar. Det var hög stämning och ett rörligt liv i hamnen, trots att temperaturen på kvällen sjönk till endast några grader över noll. Det är alltid livligt när båtar från östra och västra Mälaren med »fulla» besättningar kommer tillsammans. Ja, inte var besättningarna onyktra, men det var fest



Foto O. Noberg

glada människor, som gav luft åt sina känslor inför den timmade midsommarhelgen. Ett sådant här tillfälle att få prata båt missar man inte gärna. Man hade tre kappseglingsdagar framför sig att orda om samt diskutera såväl egna som andras chanser till eventuella segrar. Lika säkert kunde man nog berättas för varandra, hur otursförföljd man varit vid tidigare tillfällen, då man inte kommit så högt upp på prislistan, som man gjort sig så förtjänt av.

På land stod även glädjen högt i tak. Där hade man ordnat med dans och lekar för barn mellan två och årtio år, och alla trivdes förträffligt. Om det var trångt i hamnen, så var det packat i klubbhuset. Rusingen efter platser var stor, så inte behövde man känna sig ensam.

Det dansades till musik av Nisse Häggblads välkända gäng, och han kan sätta igång skrattmusklerna på de flesta. Har man fått följa med honom på ett par världsomseglingar på sångens och musikens tonvägar, gläds man lång tid efteråt.

Så förflöto kvällen, och frampå småtimmarna fortsattes det med båtprat nere i skutorna. Det var många skrattsalvor, som rullade ut över den vänliga hamnen.

Så gick dagarna med seglingar, dans och båtprat, och vi var framme vid Götas pokalsegling. Anslutningen var god med ett årtiotal anmälda båtar, varav endast fyra saknades i starten. Klockan tio var seglingsnämnden samlad på Bergholmarna, och klockan elva gick första starten.

Alla båtar ned till neptunkryssare seglade banan två varv, experimentbåtar och kanoter ett varv. Här en sak som borde tagas under övervägande till kommande seglingar. Vore det inte lämpligt att även neptunkryssarna seglade endast ett varv? Det skulle nog många gånger betyda, att seglingarna skulle vara avslutade mycket tidigare. Saken kanske vid något tillfälle kunde diskuteras med neptunseglarna för att få höra deras synpunkter på denna fråga.

Vinden var nog i det klenaste laget, den varierade mellan tre och fyra meter per sekund för att på slutet nästan alldeles ta slut. Detta var ju stor otur för neptunkryssarna som då var ensamma kvar ute på banan, och endast två av dessa fullföljde seglingen på grund av att vinden försvann.

Resultaten framgår av seglingsprotokollet.

Prisutdelningen förättades omedelbart efter seglingen. Som tiden var långt framskriden, ordnades omedelbart med hembögsring, vilken gick bra utan några brustna tampar. Strax före midnatt skildes man åt, alla nöjda, glada och trötta efter en härlig midsommarhelg.

T. S.

Seglingsprotokoll.

Ninon		55 km. Skärgårdskryssare	1920 års regel.		
		O. Bergstål	Str.S.S.	2.48.08	
Milonga		40 km. Skärgårdskryssare	1920 års regel.		
Aglaia		E. Sörberg	K.S.S.S.	2.43.32	1:sta pris
		H. Betsfeldt	Str.S.S.	2.56.57	
Yvette		30 km. Skärgårdskryssare	1925 års regel.		
Vega IV		Y. Thörn	S.S.S.	2.39.19	1:sta pris
Harlekin		H. Persson	S.S.S.	2.42.28	
		H. Lysell	S.S.A.		start. ej.
Cobra		30 km. Skärgårdskryssare	1920 års regel.		
		T. Lindström	G.S.S.	2.46.05	1:sta pris
Tatjana		22 km. Skärgårdskryssare	1925 års regel.		
		E. Jansson	S.S.A.		start. ej.
		<i>M. 30:or.</i>			
Tösen		H. Karlsson	E.S.K.	2.49.53	1:sta pris
Biljelek		J. Ahman	G.S.S.	2.51.55	2:dra >
Artona		J. Wellander	G.S.S.	2.53.46	
Mary		E. Allard	G.S.S.	2.53.59	
Rejsi		A. Jansson	B.S.S.	2.59.53	
		<i>M. 25:or.</i>			
Clipparen		T. Andersson	K.S.S.	2.52.54	1:sta pris
Mariette		E. Johansson	Å.S.S.	3.00.17	
Ulljas II		L. Lundberg	S.S.K.	3.06.47	
		<i>M. 22:or.</i>			
Bibbi		T. Wanell	Str.S.S.	2.57.12	1:sta pris
Yrhättan		N. Gärdsveden	G.S.S.	3.00.47	2:dra >
Lill-Anna		N. Gustavsson	G.S.S.	3.02.33	3:dje >
Beatrice III		E. Gustavsson	G.S.S.	3.06.23	
Gen		E. Nirling	Å.S.S.	3.11.49	
Näcken		E. Nordgren	S.S.S.	3.11.56	
Happy		G. Esk	G.S.S.		start. ej.
		<i>Int. 5-jakter.</i>			
Mendosa		R. Larsson	K.S.S.S.	3.07.41	1:sta pris
Lory-Ley		B. Söderberg	B.S.S.	3.15.17	
		<i>N. L.-båtar över 6 m.</i>			
Jolly	6,2	E. Söderlund	G.S.S.		start. ej.
		<i>N. L.-båtar under 6 m.</i>			
Rio-Rita	5,6	H. Jansson	G.S.S.	3.10.35	1:sta pris
Eira	5,2	J. Källström	S.S.S.		Utgick
		<i>Starbåtar.</i>			
Loeta IV		B. Mellin	S.S.S.	2.52.18	1:sta pris
Retina		M. Sjölin	S.S.S.	2.57.12	2:dra >
Ingrid			Starb.Fl	2.59.24	
Moonshine			K.S.S.S.	3.03.44	
Kristin		L. Sjögren	S.S.S.	3.05.41	
		<i>Neptunkryssare</i>			
Korall		E. Wenström	U.S.S.	4.10.44	1:sta pris
Rayona		H. Andersson	S.B.K.	4.13.21	2:dra >
Margita		S. Lagerborg	G.S.S.		Utgick
Cerise		E. Lagerborg	G.S.S.		>
Sharlet		B. Ekberg	Å.S.S.		>
Vindlek		E. Andersson	S.B.K.		>

15 km. Experimentbåtar.

Joker	O. Andersson	K.S.S.S.	1.55.30	1:sta pris
Gallebrand	B. Karlsson	S.S.S.	1.58.02	2:dra "
Turkas	L. Håglund	S.S.K.	1.58.21	3:dje "
Peggy	B. Eriksson	K.S.S.S.	1.58.34	
Pirat	L. Schelin	K.S.S.S.	1.58.57	
Långeman	R. Malmborg	B.S.S.	2.02.55	
Margou	G. Rydh	S.S.S.	2.05.11	
Tummetot	P. Wikström	S.S.S.	2.11.16	

Snipebåtar (lottbåtar).

S.Y.K. 1949	Rorsm. Ch. Edding	S.Y.K.	1.58.17	1:sta pris
" "	" F. Lexin	S.Y.K.	2.08.07	

Kanotklass E.

Runo	R. Eriksson	Å.B.S.	1.45.51	1:sta pris
Schock	R. Sarby	U.K.F.	1.48.59	2:dra "
Blyger	S. Bertze	U.K.F.	1.49.34	3:dje "
Karat	E. Philipsson	S.S.K.	1.50.01	4:de "
Ra-Hu	L. Pettersson	S.S.K.	1.54.29	
Rass	B. Merkill	B.S.S.	1.55.37	
Zorro	O. Sundberg	G.S.S.	1.55.58	
Boogie	S. Andersson	B.S.S.	1.56.15	
Pila	L. Almqvist	G.S.S.		start. ej
Vurm	T. Lundvall	M.K.S.		start. ej

Kanotklass D.

Viäka	G. Hammarlund	H.S.S.	1.50.13	1:sta pris
Escapade	B. Söderlund	G.S.S.	1.50.38	2:dra "
Caisi	Rorsm. B. Broman	S.S.K.	1.52.43	3:dje "
Romance	B. Fredriksson	S.S.K.	1.53.19	
Ann-Marie	L. Svärd	S.S.K.	1.53.34	
Sjörå	A. Rosengren	Å.B.S.	1.53.42	
Glittra	H. Wallin	G.S.S.		start. ej

Kanotklass C.

Tjosan	J. Granberg	S.S.V.	1.43.58	1:sta pris
Vindök	L. Björn	S.S.K.	1.44.31	2:dra "
Kollebrä	L. Ohlson	Å.B.S.	1.46.16	3:dje "
Miss C.	K. Lindholm	Å.B.S.	1.46.55	
Jurel	H. Engström	Å.B.S.	1.48.36	
Crafs	S. Andersson	U.K.F.	1.51.29	
Rus	O. Alderbäck	G.S.S.	1.52.12	

Kanotklass B.

Kitty	L. Nilsson	S.S.K.	1.45.16	1:sta pris
Kilroy	T. Engström	Å.B.S.	1.45.23	2:dra "
Pinoccio	H. Lindberg	S.S.K.	1.46.12	3:dje "
Pila	S. Flink	Å.B.S.	1.47.33	
Fi-Fi	S. Ast	M.K.S.	1.47.45	
Pyret	B. Meyer	Å.B.S.	1.48.01	
Tjopp	Å. Karlsson	H.S.S.	1.48.18	
Kull-Anka	O. Edlund	Å.B.S.	1.48.31	

Vandringsprisen erövrades av

Jo-Jos vandringspris	1:sta gången	Yrhiltan
Gust. Petterssons vandringspris	2:dra "	Escapade



MIDSOMMARSSEGELINGARNA ÄRO SLUT

Foto G. Grippl.

Göta Segel Sällskaps Regatta 1949.

Lördagen den 13 augusti 1949 samlades Sällskapets båtar och ett stort antal gästande båtar vid Jungfruholmarna för att vara med om Sommarhögtidsfesten och Högtidsskapsseglingen. Vädret var bra, och hamnen låg väl i lä, så att de ungefär 300 båtarna låg utmärkt runt stränderna i viken.

När mörkret började falla på, ordnades marschaller, kulörta lyktor i land och på båtarna samt annan belysning. Dansen på vår dansbana började. Henry Larsson och hans kapell spelade utmärkt och till de närvarandes stora belåtenhet. De danslystna leden tättade mer och mer, och trängseln på banan ökade, så att funktionärerna i sitt stilla sinne började bli oroliga för att pallningen under banan ej skulle stoppa. Det

är mycket svårt att få en sådan där flyttbar dansbana som vi har att ligga stilla, när en sådan massa människor taktfast hoppar omkring i vilda danser.

Musiken måste ha en liten paus i sitt arbete, och då skulle kvällens fyrverkeri avbrännas. I år kunde styrelsen bjuda på ett verkligt förnämt mellanspel. Fyrverkeriet blir tyvärr bara dyrare och dyrare samt dessutom sämre. Men bröderna Sjölander kom och erbjöd sig att ordna en uppvisning på vattenskidor, och det blev något verkligt finfint. De monterade upp en stark strålkastare på paviljongtaket, där Arne Sjölander kunde följa brodern Rune med strålkastarljuset, när han



KANOTTRÄFF

Foto G. Grönlund

på sina vattenskidor elegant tolkade efter Stigs racerbåt. De startade inne från en båtakter i viken och körde sedan i en cirkel i vikens yttre del med ca 20 knops fart. Rune hade en stor bengalisk eld i handen och effekten blev fantastiskt vacker. Med stor elegans svepte de in i viken, och skidåkaren körde fram bara några meter akter om båtarna i land. När han sedan under farten tog av sig en skida och åkte på ett ben och gjorde andra konststycken, steg beundran bland åskådarna. Som avslutning körde han upp i land på stora udden, och uppvisningen var avslutad, utan att han blev våt, om man bortser från fötter och ben. Jublet och applåderna ville aldrig ta slut. Det hela hade varit värdigt det Sjölanderska namnet.

Kvällen fortskred som vanligt och glädjen stod högt i tak både i land och i båtarna, men trots detta var ordningen god. Prat, sång och strängospel fortsatte som vanligt nästan hela natten i båtarna. De besättningar, som önskade sova, kanske blev störda, men av erfarenhet vet ju folk, att denna natt på Jungfruholmarna ej lämpar sig till vila för lättstörda människor. Båtarna har ofta denna kväll så stora besättningar, att det måste bli trångt om kojutrymmen.

Bloms morgonskottet klockan sju hade ej stor verkan, men vid flaggskottet klockan åtta började det bli liv i båtarna. Nu



EN SJÖGRABB

Foto Th. Johnson

började den stora ilandbärningen av överflödigt utrustning. Stränderna längs hela viken fylldes med diverse grejor. Klockan 11 skulle det bli stor kappsegling med jämt 100 anmälda deltagare.

För året hade utlagts en ny bana för segelbåtarna, och kanoerna seglade den bana vi använder vid paketseglingarna.

Stora banan 12 dist. m.: Startlinje vid lilla holmens udde — Flaggprick SV Estbrötet — Flaggprick V Vårby — Flaggprick NV Sturehäll — Flaggprick Ö Ekerö kyrka — N Jungfruholmarna — Flaggprick SV Estbrötet — Flaggprick V Vårby — Kvastprick SO Rödskär — Målet vid stora holmens udde.

Lilla banan 8 dist. min.: Starten — Flaggsprick SV Estbrö-
tet — Flaggsprick V Vårby — Kvastprick SO Rödskär —
N Jungfruholmarna — Flaggsprick SV Estbrötet — Flaggs-
prick V Vårby — Kvastprick SO Rödskär — Målet.

Vinden var västlig och ojämn, men medeltalet höll sig mel-
lan 3—5 meter. Ordningsbåtarna behövde ej överanstänga
sig, men en båt lyckades lägga akterstaget över kvastpricken
vid Rödskär och segla av masttoppen. Kryssen bestod av kort
och långslag, och beräknades krysstillägget för NL-båtarna ef-
ter 5 dist. min. Snabbaste tid på stora banan hade M-30:an
»Rajsi», A. Jansson, S. S. S. med 2.18.26. På lilla banan var
C-kanoten »Vindlek», L. Björn, S. S. K. snabbast med 1.50.10.

Göta Segel Sällskaps för året nyuppsatta Vandringspris för
kanotlag erövrade Stockholms Segel Klubb, 83 poäng, med
G. S. S. på andra plats, 76 poäng, och M. K. S. på tredje
plats, 70 poäng.

Prisutdelningen ägde rum efter seglingens avslutande på
Jungfruholmarna.

E. J.

Seglingsprotokoll.

10 km. Skärgårdskryssare 1920 års regel.

Cobra	T. Lindström	G.S.S.	2.25.02	1:sta pris
Gay	G. Larsson	G.S.S.	2.27.29	

22 km. Skärgårdskryssare 1923 års regel.

Yra	S. Svensson	G.S.S.	2.25.27	1:sta pris
Jäntan	F. Söderberg	G.S.S.	2.27.46	
Borgila	E. Caesar	G.S.S.	2.30.11	

B. 22:or.

Svan	E. Sundqvist	Å.S.S.	2.30.28	1:sta pris
Lill-luga	L. Frick	G.S.S.	2.32.22	1:sta pris
	(respit 0.08.33 beräkn. tid 2.23.49)			

M. 30:or.

Rajsi	A. Jansson	S.S.S.	2.18.26	1:sta pris
Mary	E. Allard	G.S.S.	2.18.28	
Böljefek	J. Ahman	G.S.S.	2.20.55	

M. 22:or.

Happy	G. Esli	G.S.S.	2.25.10	1:sta pris
Falken	A. Johnson	G.S.S.	2.28.40	2:dra "
Yrhättan	N. Gärdsveden	G.S.S.	2.30.03	
Beatrice III	E. Gustavsson	G.S.S.	2.36.20	
Lill-Anna	N. Gustavsson	G.S.S.	2.37.30	
Älvan	B. Frisk	G.S.S.	2.37.39	

		<i>Starbåtar.</i>		
Siris	O. Lindholm	H.S.S.	2.44.16	1:sta pris
Blåvingen	H. Åberg	G.S.S.	2.54.56	2:dra »
Retina	M. Sjölin	S.S.S.	2.31.22	diskv.
Singoalla	N. Åberg	S.S.K.	2.37.11	»
Tilly	A. Tillbom	S.S.K.		start. ej

N. L.-båtar mätningstal 6.1 och över.

Jolly	6,2	E. Söderlund	G.S.S.	2.28.02	1:sta pris
				(0.00.56	2.27.06)
Zaza	6,2	N. Kling	G.S.S.	2.34.23	2:dra »
				(0.00.56	2.33.27)
Yola	6,3	O. Pettersson	S.S.S.	2.36.10	(2.36.10)
Frideborg	6,4	A. Rusén	G.S.S.		start. ej
Inger		S. Bertilsson	G.S.S.		utgick

N. L.-båtar mätningstal 6.0 och därunder.

Gullet	6,0	J. Sundin	G.S.S.	2.30.49	1:sta pris
Siljan	4,7	S. Abrahamson	G.S.S.	2.34.34	2:dra »
				(0.15.38	2.38.56)
Gulling	5,8	B. Orrestad	B.S.S.	2.53.08	
				(0.02.06	2.51.02)
Rio-Rita	5,9	H. Jansson	G.S.S.		utgick rigghaveri

Neptunkryssare.

Cerice	E. Lagerborg	G.S.S.	2.45.07	1:sta pris
	B. Hultman	G.S.S.	2.49.46	2:dra »
S.S.K. 1949	E. Lindblad	S.S.K.	3.02.00	
Margita	S. Lagerborg	G.S.S.		start. ej

Falkbåtar.

Figaro	K. Hellström	G.S.S.	2.49.46	1:sta pris
Navoe	A. Thorbjörnsson	G.S.S.	2.59.01	
Maniana	S. Sundin	G.S.S.	3.03.00	

Kanotklass E.

Knuffs	B. Malmkvist	S.S.K.	1.51.55	1:sta pris
Ruso	R. Eriksson	Å.B.S.	1.52.02	2:dra »
Zorro	O. Sundberg	G.S.S.	1.52.11	3:dje »
Juanita	H. Westerberg	S.S.K.	1.53.10	4:de »
Dana	L. Söderlund	G.S.S.	1.53.14	5:te »
Duett	K. Malmkvist	S.S.K.	1.53.16	6:te »
Miranda	G. Ingelsson	S.S.K.	1.55.00	7:de »
Pila	L. Almkvist	G.S.S.	1.55.11	
Sving	T. Edenhall	Å.B.S.	1.55.45	
Albertina	T. Johansson	G.S.S.	1.55.55	
Sing å Ling	I. Ryvik	S.S.K.	1.56.40	
Trall	K. Andersson	F.K.I		utgick
Rahu	L. Pettersson	S.S.K.		»
Prosit	P. Lindman	G.S.S.		»
Chock	S. Ahlbin	G.S.S.		»
Psst!	G. Kynning	G.S.S.		»
Vuum	T. Ludsvall	M.K.S.		»
Zenorita	O. Månsson	M.K.S.		start. ej
Klenod	B. Fagerström	G.S.S.		»

Kanotklass D.

Glitza	H. Wallin	G.S.S.	1.55.59	1:sta pris
Demon	E. Bergqvist	F.K.I.	1.56.04	2:dra "
Vilka	G. Hammarlund	H.S.S.	1.57.07	3:dje "
Ann-Marie	L. Svärd	S.S.K.	1.57.42	
Skum	R. Nordenberg	H.S.S.	1.58.30	
Romance	B. Fredriksson	S.S.K.	1.59.00	
Tufem	G. Lindström	G.S.S.	2.07.56	
Sjörä	A. Rosenberg	Å.B.S.		start. ej
Escapad	B. Söderlund	G.S.S.		"

15 km. Experimentbåtar.

Vickevire	O. Lindman	G.S.S.	2.05.07	1:sta pris
Mon-Amore	R. Floccé	G.S.S.	2.16.46	

Kanotklass C.

Vindlek	L. Björn	S.S.K.	1.50.10	1:sta pris
Miss C.	H. Lindholm	Å.B.S.	1.52.41	2:dra "
Trixi	O. Palmqvist	M.K.S.	1.52.48	3:dje "
Dopjng	L. Jarl	G.S.S.	1.53.29	4:de "
Bamsing	S. Söderlund	G.S.S.	1.55.15	5:te "
To-san	N. Holm	M.K.S.	1.56.11	6:te "
Gin	G. Rydholm	Å.S.S.	1.57.07	7:de "
Turisten	A. Hedenkog	M.K.S.	1.59.23	
Abrovinken	G. Frøberg	M.K.S.	1.59.27	
Ribban	J. Albinsson	M.K.S.	2.00.18	
Skrubbaluttan	A. Hedenkog	M.K.S.	2.03.39	
Grusset	B. Wierig	G.S.S.	2.04.21	
Alika	H. Brant	S.S.K.	2.07.30	
Eldflugan	T. Westergren	M.K.S.	2.08.36	
Herr	H. Lindvall	M.K.S.		utgick
Trollet	O. Granqvist	M.K.S.		start. ej
Snare	F. Andersson	G.S.S.		"
Glader	Lisa Ståhlberg	L.S.S.		"
Gissa	L. Nilsson	G.S.S.		"
Smila	B. Hanell	M.K.S.		"
Kalima	L. Levin	G.S.S.		"

Kanotklass B.

Kila	L. Örtendahl	M.K.S.	1.55.27	1:sta pris
Lappen	I. Dahlbom	M.K.S.	1.55.57	2:dra "
Kilroy	T. Engström	Å.B.S.	1.56.00	3:dje "
Tipoy	N. Hansson	M.K.S.	2.00.00	4:de "
Tjopp	Å. Karlsson	H.S.S.	2.00.32	5:te "
Kitty	L. Nilsson	S.S.K.	2.07.17	
Glimt	A. Johansson	M.K.S.	2.09.21	
Panik	B. Zellman	Å.B.S.	2.11.22	
Pila	S. Flink	Å.B.S.		utgick
Pyret	G. Meyer	Å.B.S.		"
Pinoccio	H. Lindberg	Å.B.S.		
Lill-Inga		Å.B.S.		start. ej
Kalle-Anka	O. Eklund	Å.B.S.		"

Göta Segel Sällskaps Vandringspris för bästa kanotlag erövrades av S.S.K. med 83 poäng närmast följt av G.S.S. med 76 poäng.

Avslutningsseglingen 1949

Det börjar bli liv och rörelse nere i viken mellan holmarna. Det kommer segel- och motorbåtar och kastar ankare och gör fast vid kaj och stockar inne i viken. En titt på vimplarna visar, att det mest är götabåtar i hamnen. Det skall bli avslutningssegling i morgon. När man smyger omkring nere vid stranden, hör man glada rop mellan båtarna. Det kommer härliga dofter av mat från nästan alla båtar. Hur damerna bär sig åt vet jag inte, men alla är färdiga med matlagningen praktiskt taget på en gång. Allt blir som en gemensam fest, fastän alla sitter i sina egna farkoster.



Foto G. Gripsjö

Jag smyger vidare efter stranden. Det är rätt så besvärligt att komma fram för alla mören som båtarna äro fastknutna med vid land, men det går. Dansbanan ligger öde och tom. I paviljongen är det bara Hilding Blom, som plockar ihop borden och ordnar för kvällens dans. Jag slår mig ner och väntar på att dansen skall börja. Min väntan blir ej så lång. Musiken anländer och snart är den lilla paviljongen nästan full av sjöfolk. Där är gamla götapionjärer med sina damer och något yngre medlemmar samt juniorer. Dansen är nu i full gång och det är roligt att se hur musik och dans kan pigga upp alla människor. Glädjen står snart högt i tak.



BILKINGSKA

Foto O. Norberg

I pauserna är det alltid någon spexmakare som sätter igång något roligt till allas förnöjelse. Det blir varmt här inne i paviljongen, så jag beslutar mig för att titta på holmarna i mörker. När jag gått över bron mellan holmarna, hörs glada skratt, sång och musik från båtarna. Det tycks vara kaffekaskdags nu.

De mest danslystna dröjer sig ännu kvar i paviljongen för att en stund till få valsa och jassa. Det börjar bli tyst på holmarna, och snart sover alla i sina båtar efter en mycket trevlig afton.

Söndagsmorgonen inträder med en litet mulen himmel, men holmchefen fyrar i alla fall av sin kanon för väckning. Ja, så var den stora kappseglingsdagen inne. Vid niotiden går jag upp till sportstugan för att se vad som försiggår där uppe.

Där kommer den ene efter den andre med stora eller små paket och lämnar dem, ty det skall bliva »paketsegling» i år också. Det är riktigt roligt att sitta där och titta på paketen, som lämnas in och försöka gissa vad det är i dem.

När jag kom ut ur stugan, regnade det ganska kraftigt. Det var ju ej så lyckat en sådan här dag, när det skulle bli segling, och vinden var knappt märkbar. Ute på udden av lilla holmen ropade eskaderchefen i megafonen, att starten skulle uppskjutas en halvtimme. När tiden för starten sedan var inne, var det en svag, men dock bris, så seglingsnämnden beslöt att låta båtarna starta. Det regnade fortfarande, så det var många båtar som ej startade på sina bestämda tider, men när sista starten gick, var det bara två båtar av de anmälda, som ej gått över startlinjen.

Det är roligt att se med vilket intresse som faktiskt alla båtägare går in för en sådan segling som den här. Banan var den vanliga vid avslutningsseglingarna och skulle seglas två varv. När båtarna började komma tillbaka från första varvet, beslöt emellertid seglingsnämnden, att banan skulle avkortas till ett varv. Vädret var nu ingenting att klaga på, men vinden var så skral, att det skulle ta för lång tid att låta båtarna segla ännu ett varv. Det blev ej så stor tidsskillnad mellan första och sista båt, eftersom de båtar som gick litet trögt fick starta först, tillsammans med kanoterna. De stora och snabba båtarna startade sist.

Så var den stora paketutdelningen kvar. Det blev lottdragning om priserna. Det gick glatt och livligt till, och åskådarna hade mycket nöje av de glada scener, som utspelades på dansbanan, då paketens hemligheter avslöjades av förtjusta pristagare.

Dagarna börja bli korta vid den här tiden på året, och vi måste tänka på hemfärden, tråkigt nog, när man har så roligt vid Götas avslutningsfest. Segel hissas, motorer sätts igång, och båtarna vänder stäven mot Stockholm. Jungfruholmarna ligger nu öde och tomma igen och väntar på nästa vår. Visserligen kommer det båtar ännu under hösten, men det är mest bara på en mellanlandning från de höstliga gubbseglingarna. Men det blir ej riktig fest här, förrän båtarna återkommer med sina besättningar igen.

Gsjö.

Ny varvschef

En söndagsmorgon i oktober ställer jag mina steg ned mot gröndalsvarvet. Nu börjar mitt arbete på allvar som varvschef.

Väl inne på varvet går jag in i min skeubb och krängar på mig blåstället. Spelet skall smörjas och ses över, ty allt måste gå perfekt. Det är rätt tyst ännu, arbetet skall ej börja förrän klockan nio. Jag studerar uppläggningsplanen över dagens båtar, tittar på namnen. För mig är de flesta obekanta. Vem är vem? Jag funderar en stund över dagens arbete, men det får jag ej göra länge. Det börjar bli livligt nere vid bryggorna. Jag tar på mig en min, som jag tror vara



SPIRORNA TAGES ÖMBORD

Foto G. Gölpe

lämplig för en varvschef, och går ner till båtarna, som har kommit hit från kanalen.

Några båtägare tittar fundersamt på mig, när jag kommer ut på mastkransbryggan. Någon hoppar iland och kommer emot mig. »Varvschefen?» »Ja!» Vi börjar prata om dagens arbete. Man vill veta hur många båtar som skall gå upp i dag. Det kommer fler och fler båtar, några bekanta är även med i dag, fast jag ej kände igen deras rätta namn. När man är ute på sjön, tilltalar man dem mest med deras smeknamn eller vad man skall kalla det för.

Nu har det kommit mycket gubb upp på bryggan. Det pratas båt, det blir fiskehistorier. En tycker det är för dj-t att man skall ta upp båten »mitt i sommaren». Jag försvarar mig bara med att det är flera båtar, som skall upp, och jag kan ej bestämma över väderleken.

Jag tycker det är bäst att börja med ett par lätta båtar. Vagnen går i sjön, ett rop från bryggan: »Klart, upp igen.» Elektriska motorn sätts igång, spelet kopplas i, wiren sträcks, båten kommer sakta upp ur sitt våta element. Stopp! Båten har kommit upp i höjd med sin plats. Ja, så tar vi henne på rätt köl, stäven bäres ut på en bock, aktern tages sedan, så placeras båten på en mindre vagn och köres in på sin plats. På det sättet kommer den ena båten efter den andra på plats.

Gubbarna börjar tydligen bli hungriga, ty de frågar försiktigt om frukostrasten. Den blir klockan elva. Den tidpunkten var tydligen beräknad av de flesta, ty när klockan närmar sig elvaslaget, kom en del fruar ner med mat åt sina dammiga och smutsiga gubbar. Omkring en timmes rast tilläts.

Så började arbetet igen med omväxlande tunga och lätta båtar. När samtliga båtar var uppe, var vi nog rätt trötta litet till mans. Men en liten macka och en sup skulle ju alla ha, så att man kunde få prata litet båt till, innan man skulle skiljas från sin trogna farkost och från sina goda kamrater för en lång vinter.

Ja, så förflöt några lördagar och söndagar för mig med liknande arbete.

Apropos malörer, hände det verkligen en, men det klarade sig lyckligtvis från att bli en katastrof. Det var sista söndagen som vi skulle ta upp båtar. När första båten skulle upp, tyckte jag att det gick ovanligt trögt. Det slet och ryckte i wiren och det gick knaggligt, men båten kom i alla fall upp ur vattnet. Men mer var det inte, ty just som vagnen släppte

kontakten med vattnet, var det definitivt stopp. Det konstaterades, att vagnen hade spårat ur, men lyckligtvis bara med ett hjul. Vad var att göra? Vagnen ville ej gå vare sig upp eller ner med sin tunga börda på ryggen. En domkraft under vagnen räddade oss den gången. Vi lyckades hissa upp vagnen så mycket att vi kunde få hjulen på rälsen igen, och så var det bara att åka.

Vagnen fick sedan göra ett par turer upp och ned utan båtar, men samma historia upprepades, hjulen spårade ur. Jag målade ett märke på wiren och ställde en man nere vid vattnet att varsko, när märket kom till vattenbrynet. Då skulle spelet stoppas, så att vagnen ej gick för långt ned, ty vi befärade att rälsens nedre del var trasig. Vakten klarade sitt jobb utmärkt. Alla båtar kom upp den dagen i vanlig ordning, fast det såg mörkt ut på förmiddagen.

Nu var varvet fullbelagt, men slipen var ej som den skulle. Det blev många telefonsamtal med vår ordförande och andra inom styrelsen. Vi kom till den slutsatsen, att vi skulle skaffa en dykare att undersöka den delen av rälsen, som låg under vattnet.

Alvar Olsson skaffade en dykare, som en söndag kom ner till varvet för att hjälpa oss att undersöka skadan. Vi eldade i kaminen på »kontoret», där dykaren fick klä om sig. Det var åtskilliga lager av tröjor och andra persedlar, som skulle på. Man kunde tro, att han rustade sig för en arktisk expedition. Med Alvar som dykarskötare och Lilja och jag som pumpe försvann dykaren ner i Mälarens grönblå böljor. Rälsen blev undersökt under en halvtimmas krypande under vattnet. Då dykaren kom upp och fick av sig kopparhuvudet, fick vi det beskedet, att rälsen syntes oskadad.

Jag fick släppa ner vagnen och det blev en ny undersökning. Det visade sig vara en del sprängsten, som låg vid sidan om rälsen och orsakade urspårningen. Stenarna plockades bort, och samtidigt lades det några förstärkningar under rälsen på några ställen, så nu skall det vara i sin rätta ordning igen.

Ja, så var det bara att stänga de stora portarna och vänta på den härliga tid, då de öppnas igen för att låta båtarna gå andra vägen ner i det svala mäljarvattnet och ut till en ny och härlig sommar igen.

Grjö.

Saltsjön contra Mälaren

Att segla i saltsjön eller Mälaren har alltid varit diskuteringsproblem, om inte annat, så för dem som inte seglat på någondera stället. Om man träffas några stycken, t. ex. på en bjudning eller till och med på en affärslunch, så dröjer det i regel inte länge förrän man kommer in på varandras eventuella hobby och var och en är ju lite stolt över vad han eller hon gör eller åstadkommit. Den ena har byggt en sportstuga, (är den byggt «svart» så blir saken strax lite intressantare), en annan har jakt m. m. och när de frågar mig så talar man givetvis om att man seglar. Nu börjas det. Först måste man tala om vad man har för båt, ja, jag har en sexa, svarar man helt



HJÖRNÖFJÄRDEN

Foto G. Gröpsjö



MÄLARSEGLARE

Foto O. Nærborg

oskyldigt, väl vetande att inte är det slut med det här. Vad menas med en sexa, hur många kvm., hur många får man rum, hur fort går den, hur många kan man ligga, hur bär Ni Er åt att komma hem när det inte blåser, frågorna riktigt haglar över en, så man nästan ångrar att båten någonsin råkade komma på tal. Detta gäller givetvis resonemång med personer som inte brukar vistas på sjön, träffas seglare eller riktiga sjösportare blir utbytet av tankar och ord något annat. Men nu kommer skrällen, det gäller särskilt den första gruppen, men kan i viss mån gälla den andra. Under kvällens lopp, eller under samtalen, slänger någon fram, var har Du båten liggande, inte för jag vet att det kan intressera någon, särskilt i första gruppen, men folk frågar ju ibland av bara farten. Tja, säger jag, den ligger vid Gröndal. Gröndal, seglar Du i Mälaren frågar någon, och i fortsättningen brukar det låta så här. Ja, inte har jag haft någon båt, inte tänker jag skaffa mig någon heller, för jag sål inte sjön, men jag har en bekant som har en 32:a eller 26:a eller vad det nu heter, och inte skulle det falla honom in att segla i mälaren.

Har inte läsaren märkt att folk som inte har vana på sjön, alltid skall hitta på nya båtklasser, trots att det finns så många klasser, så man tycker det skulle vara omöjligt, men för folk i första gruppen finns alla möjligheter. Näja, från att förut varit en ganska intressant person har jag blivit en intet-

sägande varelse bara för att jag försökte förklara att man seglar bra samt har roligt i Mälaren. Jag försäkrar att i dessa personers ögon hade jag fortfarande varit en mycket intressant person om båten t. ex. legat vid Biskopsudden och seglatserna inte utsträcktes mer än till Fjäderholmarna.

Nu frågas, hur kan det komma sig att folk som icke varit i eller på Mälaren på annat sätt än att de möjligen åkt över Västerbron i spårvagn eller åkt färjan över till Djurgården, omödelbart har den åsikten, att i Mälaren kan intet en person med bibehållen självaktning segla.

Jag kommer ihåg en gång att en ny bekant affärsman yttrade till mig, efter det vi talat om sjön och båtar, samt sedan jag visat fotografier av min båt, (han själv var seglare) ja, men är det inte synd att segla med den båten i Mälaren. Eller vad sägs om följande.

Vi hade besiktigat ett arbete på ett av våra större sjukhus en lördags förmiddag och som vanligt hade jag brått att komma iväg för att kunna segla i tid, syslomannen yttrade när han hörde att jag skulle segla utåt mälaren, ja, mig skulle det aldrig falla in att segla i Mälaren. Varför det då, frågade jag. Jo, svarade han, jag skulle segla en pojkbåt från Västerbron till Älsten för några år sedan och det var ju inte ett dugg ordning på vinden, den kom från alla möjliga håll. Ja sen var han klar över att Mälaren var det inget vidare att segla i. Vid ett annat tillfälle hade en bekant till mig, sin båt uppdragen på ett varv över vintern i Årstasjön, varför han tänkte segla ett par söndagar i Mälaren. Båten var en tyspisk hårdvindsbåt med illa stående segel. Nå, jag träffade honom efteråt och han beklagade oss som verkligen kunde hålla på i dom där vattnen. Jag frågade vart han hade seglat efter som det var så svårt. Ja första söndagen var vi inte så långt, för jag hade inget sjökort, men andra söndagen var vi ända till Drottningholm. Reflektionerna gör sig själva.

Det är ju möjligt att just sådana personer vilka här relateras bidra till den snedvridna inställning folk har om seglingsmöjligheterna i mälaren, men mycket kommer nog från dem som har Vaxholms hotell till mål för sin söndagsutflykt. En sak är jag säker på, kritiken mot mälaren och »mälargrodorna» kommer inte från de verkliga seglarna. De har själva varit, kanske många gånger, ute på Björken och slagits med vind och sjö, så dom vet att det inte är någon potatisåker, som en del påstår.

Det är inte min mening att bortförklara saltsjöns tjusning, långt därifrån, vilket bäst bevisas av att vi i regel semester-

seglar där, men tjuvigheten börjar sannerligen icke vid Slussen, utan först när vi kommer så långt ut, så att det är väl fråga om vi inte har närmare till något så när öppet vatten i mälaren än i saltsjön.

Det är väl inte troligt att dessa rader någonsin kommer att läsas av dessa, som inte med en viss nedlåtenhet kan förlika sig med att det går att segla i Mälaren, men det gör detsamma, för oss som har vår hemvist där, kommer alltid mälaren med dess tillfälle till utmärkt segelsport samt gemytligt klubbbliv att vara tjuvning, sen får de i mitt inlägg benämnda grupperna ett och två säga vad de vill.

N. F.

Något att tänka på



En av de besvärligheter en seglare har när han skall till och från saltsjön, och masten råkar vara för lång för att passera Danviksbron.

Någon särskild hänsyn tages nämligen inte utav herrar motorbåtsägare, för att en segelbåt ligger utmed stenkaj och slår, utan det är bara att se till att motorn går högsta varv, även om svallvågorna t. o. m. slår in i sittrummet.

Lite mer hänsyn vore nog att rekommendera.

I länta fjädrar

Att segla är väl ingen konst, trodde jag. Men under min första segeltur, som jag här skall berätta om, fick jag en annan uppfattning om den ädla sporten.

Händelsen tilldrog sig på Waxholmsfjärden, och jag skall försöka återge densamma precis som jag såg allt, obekant som jag var med sjötermer och sådant, som för en seglare är självklara saker.

Flickan jag sällskapade med hade en bror, som var ägare till en 30 m² segelbåt. Det blev bestämt, att vi en söndag skulle segla ut och njuta av sol och vågornas stänk. Dagen nalkades och jag reste från Stockholm på lördagen, för att vi skulle kunna starta tidigt på söndagsmorgonen. När allt var



VRÅK PÅ GOTLANDSKUSTEN

Foto E. Lidje



JUTSRÅREN

Foto G. Gröppli

packat i båten, fick båtägaren plötsligt telefon, och meddelade mig efter en stund, att han omedelbart måste resa tillbaka till staden för firmans räkning.

Han frågade mig, om jag kunde segla, ty då kunde vi ju sticka iväg utan honom. »Ja, det är klart att man kan segla», sade jag, för hade jag rest ut av den anledningen, så skulle jag också segla.

Jag fick låna hans vita tröja med märke på bröstet samt den flotta seglarmössa, som jag hade gått och beundrat i smyg. Båtägaren försvann och snart hade vi installerat oss i båten, tre äldre damer två flickor och jag ensam »sjöman». Seglen lyckades jag efter mycket huvudbry få upp, och damerna, som hade mycket att prata om störde mig som väl var inte så mycket. Så bar det iväg ut genom viken. Jag var stolt, där jag satt vid styrpinnen.

Vi var snart ute på fjärden, och farten började bli hög. Båten började luta så otrevligt, men jag hade hört talas om att kölen vägde 800 kg. så det är nog ingen fara, tänkte jag och tände min »Stribul». Båtägarens flicka föreslog, att vi skulle gå iland på en holme och dricka kaffe. »Det går bra», sade jag och styrde in mot en holme. Under tiden satt Ingrid inne i kajutan med kaffepannan kokande på primusköket. Vi kom närmare holmen fortare än jag ville, och snart stötte kölen mot en bergklack. Ett skrik inifrån kajutan förkunnade att primusköket vält ikull och kaffet rann över benen på

stackars Ingrid. Det blev ingen landstigning. »Det är bäst, att vi håller oss på öppet vatten», var det någon i sällskapet som sa. De började tydligen förlora förtroendet för kaptenen.

Så småningom kom vi loss, och när vi nu kom ut, blåste det hårt. Båten lutade mycket, och damerna började bli en aning bleka. Plötsligt pekade båtägarens syster på ett grund framför båten. Jag hade bommen rätt ut åt sidan. Det gick så att det fräste om fören, så jag tyckte att det var bäst att vända med detsamma. Jag lade om styrpinnen, och gissa om inte båten vände. Bommen for över till andra sidan och passade på att träffa en av damerna i huvudet, så att hennes fina hatt med strutsfjädrar for i sjön. Nu märkte jag, att allas blickar var riktade på mig, och inte en rörelse från min sida undgick deras blickar. Jag drog in bommen med repet, för något måste jag göra, och tarten var det inget fel på.

»Vi vill komma iland», hörde jag som i fjärran många rop. Det ville jag också, men det sa jag tyst för mig själv. Hur i all världen skall jag kunna landa med den här farten, tänkte jag. Men så sa jag så lungt jag kunde: »Vill ni inte vara på sjön längre, så seglar vi väl hem.» Men hur skall det nu gå, tänkte jag, jag måste ju vända igen. »Gör ett slag», ropade Ingrid, och jag vände. Som på en givet tecken kastade sig alla damerna ned på golvet, och allt gick lyckligt. Konstigt här det här, tänkte jag, som seglar lika fort, varifrån än vinden kommer.

Ja, mina kära läsare, det var kusligt med fem stycken hysteriska kvinnor i båten. Här är bäst att ta ned ett segel, tänkte jag och tog ned seglet som satt där framme. De inverkade emellertid inte på farten, så jag räknade ut, att det nog skulle vara bättre att ta ned det stora seglet istället. Jag satte upp det lilla seglet, och nu hände något igen. Det var ganska svårt att klara sig där framme på däck, så jag tappade naturligtvis repet som det stora seglet hängde i. Det blev en duns när bommen ramlade ned i sittrummet, och på ett ögonblick var alla damerna försvunna under seglet. Ja, inte var det roligt att segla med så ovan besättning, tröstade jag mig med. Nu hade i alla fall farten minskat betydligt, men det gick inte att styra med bara det lilla seglet uppe, varför jag satten upp det stora igen, och nu gick det undan. Vi hade även blivit upptäckta av folk iland. Jag ångrade, att jag hade lånat tröjan och mössan. Att landa vid någon brygga var otänkbart, ty så fort jag vände mot land, ökade farten ännu mera.

Då kom jag på en fin idé. Det fanns ju ankare med kätting där framme i luckan. När jag ansåg att avståndet var lagom



från land, rusade jag fram till fören och slängde ankaret i sjön. Av erfarenhet vet jag, att en fyrhjulsbromsad bil stannar fort, men det är bagateller när man jämför med effekten av detta ankare. Det blev ett ryck, så att allt som ej förut låg på golvet rasade ned ackompanjerat av damernas skrik.

Så småningom fick jag ned seglen igen och upptäckte, att vi låg ungefär 50 m. från land. Hur skulle vi komma iland nu, när det inte gick att lyfta ankaret från botten och all kätting var slut? Samtalet ombord uppmuntrade inte till något längre dröjsmål, varför jag hissade upp det lilla seglet igen. I skydd av detta klädde jag av mig allt utom kalsongerna samt sänkte mig så sakt och sakt ned i den blå böljan. Det kändes skönt att för en stund få lämna den otrevliga båten. Efter mycket sökande iland hittade jag så småningom en liten jolle av masonit, och med den rodde jag en dam i taget in till stranden. Det var inget ömt farväl jag fick av dem, när vi skildes. Denna epilög utspelades under en stor tavla. Ankring Förbjuden! Undervattenskabel.

Nästa morgon i soluppgången stod fem man på fören av båten och drog upp ankaret med vidhängande kabel. Den hade inte tagit någon skada, och snart seglade vi därifrån, men då satt inte jag vid rodet.

Gustav N.

En seglats Pålsundet — Väddö — Lagnöströmmen

Den 2 juli bar det iväg. Som besättningsman inmönstrade en herre, vilken vi i fortsättningen kan kalla Pompis och liksom undertecknad skeppare kommen till mogen ålder. Fartyget förhalades till utrustningskaj, den så kallade »spritbryggan» på Liljeholmen, vilket dock icke bör misstydas. Jag råkar nämligen bo där i närheten.

Resans ändamål var framför allt rekreation naturligtvis, men vi skulle också inspektera ett antal skollovskolonier på sträckan Väddö i Roslagen — Vänsö i Östergötlands skärgård. Kast loss, för nu börjar seglatsen!

Vi sågade oss ut förbi Vaxholm i motväder och kom omsider ut på Trälhavet, där vi hade sträck till Rödhälls fyr. Kroken fälldes invid ön Asken. Skaffning: spicken sill, färsk potatis med tillbehör samt åtföljande ohygglig törst senare på natten. Som två själar, besatta av en enda tanke vaknade vi samtidigt. »Har'u nå'n läskebira?» Det hade vi. Så blev det lungt i ruffen, och morgonen grydde. Lätt skaffning, upp med kroken, för vi var seglingsugna! Vi passerade Stabo udde oct. Växlet och tog kurs på Furusund. Väl ute i Furusundsfjärden började det äntligen att fläkta i lapparna. Ganska hårt motväder fick vi den dagen och nästa med för den delen. Men nu måste jag börja ny rad, för det hände faktiskt något, som tarvar sin särskilda lilla (bort) -förklaring.

Vi närmade oss Kapellskär, jag satt vid kortet och Pompis hade sin håriga näve på rorkulten. Jag tyckte, att kortet stämde dåligt med verkligheten och bedömde prickarna SV Kapellskär såsom liggande i höjd med Kapellskär, varför jag beordrade kurs mellan prickarna och land. Pompis' alltid så lugna ansikte stelnade till. »Grund, för f-n», hörde jag, och vi kastade oss båda över rorkulten för att få skutan att tvärvända. Dunk, dunk, lät det, när skutan dansade över berg och backar. Så fick vi henne äntligen runt och blåste av grundet under ett

krumbuktande, som naturligtvis inte kunde undgå att märkas av de andra seglarna i närheten. Ja, så ordnade vi de stelnade dragen. Pompis avfordrade mig en förklaring, och jag lanserade genast teorin om den sedan istiden fortgående landhöjningen i dessa trakter. Jag påpekade vidare, att jag under föregående sommar passerat samma punkt med två kvinnor och två barn ombord, navigerande och styrande med ena handen samt ätande smörgås med den andra, och ändå hade ingenting hänt. Teorin om landhöjningen förkastades av Pompis. Jag har därför ett par andra förklaringar under utarbetande,



VIKSTENS FYR

Foto E. Lilja

vilka möjligen kommer att inflyta i nästa nummer av årsboken. Det blev afton den andra dagen, och vi ankrade vid inloppet till Norrtäljeviken.

Nästa dag gick vi ut med två rull i hårt byig motväder. »Frideborg» skötte sig fint. När körarna kom, bugade hon så vackert och fräste på med skummet yrande ut i solskenet, där strålarna bröts i stänket till kaskader av färg. Det var grannt! Så passerade vi Lidö och Björkö fjärdar, ankrade upp vid Granö i början på Vaddö kanal. Därmed var resans första etapp fullbordad. Kolonier besöktes, skepparna och en annan farbror spelade dragspel och gitarr för barna, frid och fröjd. En kväll i ankarviken skall inte förglömmas. Musik på ruff-

taket, stilla och ljummet i luften, båtar kom glidande och lade sig intill, svensk sommarnatt.

Så vändes stäven söderöver. Nästa mål var Gransunda på Ingarö. Motiga vindar. Jag minns en hård kryss på Ö. Saxarfjärden med Valöarnas småningom uppdykande silhuett varslande om lugnare vatten. Vi böjde av i leden mot Kanholmsfjärden och kom en dag ut på Nämndöfjärden i sol. En loj besättning hade tappat räkningen på dagarna, och skutan slötrade snällt över fjärden, medan vi då och då slött korrigerade hennes kurs och drog i någon tåt. Gransunda koloni på Ingarö besöktes, små barn klappades på huvudet och tillfrågades om trivseln och hälsotillstånd. Resans andra etapp var avklarad.

Nu förestod seglatsens slutmål, nämligen Vänsö i St Anna skärgård. Vi tog kurs på Dalarö, där sedvanlig trängsel rådde i den inre hamnen. Sedan vi flyttat en medelstor lustyacht fick vi dock plats. På Mysingen uppfann vi Sill-loggen, ej att förväxla med SAL-loggen. Liksom vid andra genialiska uppfinningar spelade här en tillfällighet in. Vi skulle blötlägga en sill, och Pompis kom på den utmärkta idén att binda den i ett snöre och låta den släpa efter båten. Frisk slör över Mysingen. Vi hade mycket att titta på, bl. a. en undervattensbåt, som gjorde dykningsövningar. I höjd med Älvsrabben kom vi att tänka på sillen. Den halades in och befanns i det närmaste avklädd inpå bara benen. Med ledning av förbiilande prickar hade vi bedömt farten till 7 knop. En tanke slog oss. Skulle man inte med hänsyn till den tillryggalagda sträckan och tiden samt graden av avkläddhet hos sillen kunna bedöma farten mellan 0 och 7 knop? Vid utgångsfarten 0 knop står snöret rakt ned. Vi tryckte länge varandras händer och tecknade på stående fot vardera 50 % av aktiekapitalet i det blivande bolaget för uppfinningens exploaterande. Gubbarna på Ijugarbänken varnas för att ekonomiskt utnyttja nu lämnade tips. Patent sökt.

Insegling till Nynäshamn, vädret hade hårdnat till. Platt läns in bland alla inblåsta båtar. Spänd förväntan i allas ansikten upp i vind, kroken ner precis på femöringen, lapparna ner. Missräkning i många anleten. I staden kompletterades skeppsförrådet, och besättningen fick en bit mat på restaurangen.

Påföljande eftermiddag gick vi ut på Mysingen i något lugnare väder. Vi slötrade på mot Landsort i rätt grov sjö, böjde av vid Viksten och fick hamn innanför Läskär, som verkligen gör skäl för sitt namn. Där låg väl fem eller sex lådor förut. Det var sent, den vanliga förbrödningen mellan besättningarna

ville inte komma igång. De verkade trötta, och det blev snart kojtörn. Ljudet från sjöhävningen utanför Landsort var det sista man hörde, innan man slocknade.

Vi valde nu den inre leden mot Oxelösund, då vi inte ansåg oss tillräckligt salta för att ge oss på en segling över alltför öppna vatten. I Stendörren hade alla seglare inom sju sjömil avstånd stämt möte naturligtvis. Bråviken förhöll sig lugn, när vi passerade över till Gränsösund. Där blev det natthamn och



LANDSORTS FYR

Foto E. Lilla

en stunds fiske. Vi hade nu sedan några dagar haft förliga vindar, och det hade dansat iväg bra.

Lönshuvudfjärden mötte med sol och slör. Seglarens belöning kom här i form av en vänligt slösande sol, lagom bekymmer för navigeringen och ett harmlöst skämtande bland besättningen. På Tränöfjärden böjde vi av mot SO och gick upp i Lagnöströmmen, där vi tog iland vid en brygga invid färjläget. Så var seglatsens sydligaste punkt nådd. Vi fick passbåt över till Väsö, där vi hälsade på 93 stycken friska

och glada grabbar och tjejer i åldern 7—12 år. Där fick vi också ligga i bäddad säng, men vi saknade nog skvalpet mot bordläggningen en smula.

Så vidtog ett par dagars resor på landbacken i en lånad bil (med ägarens tillstånd givetvis), varvid jag hade tillfälle att uppliva gamla färdigheter vid ratten. Resan gick genom Tjustbygden och ner till trakten av Tranås, varvid ett par kolonier avverkades. Men jag skall inte trötta den saltbemängda läsekretsen med något så fantasilöst som att snurra på en bilratt. På sjön händer så mycket mera.

På Lagnöströmmen väntade skeppet Frideborg att få bära sin besättning mot nya äventyr på hemfärden. Resan gick på tre dagar och blev förstås i en del avseende en uppräknig av utfärdens upplevelser. Sällsamma ting må dock berättas. En morgon stack jag ut huvudet genom ruffluckan och stirrade in i ansiktet på en säl, som hade kravlat sig upp över relingen. Vi blängde en stund på varandra men vände oss efter en stund bort i ömsesidig avsmak. Man är ju inte så vacker om morgnarna. Sälén försvann med ett plumsande. Jag gjorde den iakttagelsen, att detta exemplar hade hängande mustacher. Då Pompis och jag någon gång i början på 30-talet befor dessa trakter i snurra, hade sälarna käckt uppvidna mustacher, s. k. preusare, ett mod som envist hängt fast sedan den tid, då kejsar Wilhelm med sin yacht Hohenzollern kryssade omkring i farvattnen. En afton gick vi in till en enslig, kal och glest bebyggd klippö, där vi intervjuade skolläraren. Han berättade därvid bl. a., att ön är så till ytterlighet fattig på växtlighet, att man sedan urminnes tider måst aga barnen med vitmossa. Konsekvenserna av sådana resurser i uppfostran ger sig med naturnödvändighet själva. Befolkningen livnär sig på salt strömming, potatis och sommargäster.

Natthamn i Oxelösund, där vi länge letade efter stan. Vi fann den efter en längre promenad upp i land. Ett kafé var öppet. Så gick färden vidare till Södertälje under gynsamma vindar. Från Södertälje och hem till Götas båthamn fick snurran sköta huvuddelen av framkomsten. Det var knalt med vinden. Så hade vi varit ute i 14 dagar, tittat till 300 barn, fått massor av frisk luft och därmed förenat både nytta och nöje.

Det kanske kan tänkas, att min skildring brister i exakthet på några oväsentliga punkter. Men läsaren vet ju, att under hela sjöfartens historia har underliga händelser tilldragit sig, vilka ännu idag inte fått sin slutgiltiga förklaring. Må dessa sista rader lända mig till försvar.

Svartalfen.

24 timmars segling

I början av juni månad 1949 blev jag tillfrågad av en kamrat, om jag ville vara med och segla hans båt på Kryssarklubbens 24-timmarssegling. Jag blev mycket intresserad, så mitt svar blev omedelbart ja. En 24-timmarssegling är ju ej en vanlig kappsegling, utan går mest ut på navigation. Reglerna äro



SODERARMS FYR

Foto E. Lilja

i korta drag följande. Till varje båt kommer ett program, upptagande alla deltagarna samt en punktkarta, en distanstabell samt ett protokollblad. Här gäller att passera nummerade punkter, som ligger i den väg man väljer att segla samt att i protokollet anteckna tid, punktens nummer, avstånd från föregående punkt man passerat, segelföring samt vindstyrka och vindriktning.

Vi startade från en plats utanför Fällström klockan 16. Omkring femtio båtar deltog. Vi passerade startlinjen kl. 16.¹². Således behövde vi ej vara tillbaka på samma plats förrän nästa dag vid samma tid.



GILLOGA

Foto O. Sundberg

Vinden var omkring 5 sekundmeter och stod på nord. Vi beslöt då att gå söderut till att börja med för att kunna gå för lätta skot och slippa kryssa. Vi lottade om passen vid rorstörn. Jag fick första passet med två timmars rorstörn, fyra timmars vila och två timmars navigering, och så skulle det vara hela tiden.

Det var härligt att vara under segel. Vi gick med storsegel och genua, så båten gjorde god fart. Solen strålade från en nästan molnfri himmel. Skulle det bli så här finge vi härliga 24 timmar på sjön. Klockan 16.30 avlyssnades väderleken på radio. Rapporten löd för norra Östersjön: måttlig vind, mellan N. och NV, under natten vridande till S. och något tilltagande. Det låter bra tycker vi, då får vi nedförsbacke även på

hemvägen. Dalarö passeras och vi konstatera att farten har varit god.

Mitt pass vid rodet var slut, jag var nu ledig i fyra timmar, men att gå och lägga sig nu det kunde man ju inte göra, ty vädret var så härligt. Älvsnabben passerades, gången var fortfarande god. Färden över Mysingen gick alldeles för fort i den härliga kvällen, tyckte jag. Vid Danziger gatt beslöt vi att gå ut till havs, ty eftersom vinden skulle gå över på S. skulle det vara utmärkt att segla norrut mot Almagrundet under natten. Genuan utbyttes mot kryssflock, varma kläder åkte fram, ty



PYRSKEPP I ÖRESUND

Foto E. Lilja

natten blir rätt kall så här tidigt på året. När vi kom ut på öppet vatten utanför Danziger Gatt, fick vi ta hem en del på skoten, ty kursen sattes på Storskär, som ligger strax söder om Huvudskär. Sjögången var rätt så kraftig, och mörkret föll snabbt. Väderleksrapporten skulle vi höra på klockan 22.15, men radion var tyst. Vi vände och vred på alla knappar men intet ljud hördes från radion. Ingen av oss var kunnig i radioteknik, så vi kunde endast konstatera, att den var trasig.

Nu hade jag haft min ledighet och min navigation, så nu var det min tur att hålla i rospinn i två timmar igen. Två man dök ner och kojade, så nu voro vi bara två i sittbrunn. Vi

satt och talade om gamla väderleksmärken och sådant, ty vi såg, att det mulnade i öster, men vi kom överens om att så gör det ofta på natten. In emot land såg det bra ut fortfarande, så vädret skulle nog bli bra på söndagen också. Storskär passerades, vi fick ta hem litet till på skoten för att sätta kurs på Huvudskär. Men nu måste vinden snart vända sig, om allt skall gå som vi beräknat. Vinden började friska från nord i stället, men vi hoppades fortfarande på sydlig vind.

Min rottörn var slut. Innan jag skulle krypa till kojs, skulle jag äta en macka. Så blev det litet prat med navigatören om kurs och dylikt. Vinden ökade mer och mer, sjön blev grövre och vi fick taga hem ytterligare på skoten, så nu var det ren sträck. Det började bli spännande. Huvudskär passerades. Kurs mot Almagrundet.

Jag satt uppe ännu, det var en viss tjusning att se hur Huvudskärs blinkande öga blev mindre och vågorna större. Det blåste nu omkring tio sekundmeters nordlig vind. Sydliga vinden kom tydligen inte som vi blev lovade, men det skulle nog gå i alla fall, ty kursen mot Almagrundet hade vi med god marginal, tyckte vi, så det var bara att åka på.

I dagningen tyckte vi, att det såg litet konstigt ut in mot land. Vi skulle ju se land, men det var bara vatten. Vi studerade kompassen och kursen i sjökortet, det stämde. Något fel var det i alla fall. Vi pejlade då Huvudskärs fyr och fann till allas vår fasa, att vi låg nästan rätt ost om den i stället för nordost. Den höga sjön hade pressat oss utåt så den avdrift som vi ha räknat med (mycket väl tilltagen) räckte ej.

Det blev ett hastigt skeppsråd. Vi beslöt då att vända och gå tillbaka till Danziger Gatt igen. Att ligga och kryssa i den höga sjön skulle taga för mycket av vår dyrbara tid, när man skall segla så långt som möjligt på 24 timmar.

Nu blir det rena berg- och dalbanan, när vinden kommer akterifrån. Det blir samma punkter igen i vårt protokoll, men det gör ingenting, ty man får passera varje punkt två gånger. Jag kryper till kojs. Man blir ju litet sömning, och vi har många timmar till att segla. Sönnen blir inte så långvarig, ty när vi kommer tillbaka till Danziger Gatt, blir det kryss, och i en vändning är jag nära att ramla ur kojen. Det är lika bra att gå upp, tycker jag. Klockan är omkring sju. Vinden har ökat ytterligare så den är nu omkring tolv sekundmeter, men båten går bra. Nu börjar det verkliga arbetet. Mysingen, kryss och krabb sjö gör att en båt med höga fribord inte kan få den höjdt som man önskar, båten formligen kastas ner i lä hela tiden.

Ordet morgonkaffe kommer över någons läppar. Det är omöjligt att koka något med den lutningen vi nu har på båten. Det blir i stället mackor och pilsner, det får gå bra det också. Lagad mat är otänkbart att göra i ordning. Korv och rädisor och sådant som man kan äta naturligt får bli vår kost. Vädret blir det sämsta tänkbara med regn och kyla. Tidsödande är det att kryssa, men är glada att vi vände, ty en kryss ute till havs hade inte varit så rolig. I närheten av Älvsnabben går livbojen över bord, lyckligtvis ensam. Den låg på akterdäck, en våg slog över från lovart. »Låt den gå», sa skepparn, »det är för riskabelt att försöka få tag i den i den höga sjön».



SANDÖ FYR

Foto G. Grösjö

Framme vid Älvsnabben beslutar vi att ta in några rull på storen, ty vi tyckte att det blåser väl mycket för de segel vi ha uppe. Vi kröp in i lä och rullade.

Seglingen fortsatte. Det gick betydligt bättre nu, när vi hade rullat. Vid Dalarö blev det litet lugnare vatten. Kaffepannan åkte på som ett skott, det skulle bli gott med morgonkaffe så här på eftermiddagen. På Ingaröfjärden fick vi se litet blå himmel, och så dröjde det inte länge förrän solen kom fram. Det blev riktigt varmt och härligt igen. Regnkläder stövlar och alla de kläder som vi tog på oss för natten åkte av. Det blev en härlig färd över mållinjen. Seglingen var nu avslutad. Den hade varit lång, tjugig, men arbetsam, så vi var rätt så trötta efter alla strapatser under de 114 distansminuter som vi seglat på dessa 24 timmar.

Grösjö.

Tillfälle gör tjuven.

brukar det sägas. Det kanske var därför jag blev amatörbåtbyggare. Men de som fick sitta emellan vart nog både ledsna och rasande. Det som händer är nog en högre makt som bestämmer, och så var det nog även i det här fallet. Ingen av här nämnda parter fick det tillfälle som kunnat bjudas att segla omkull och eventuellt bli kvar i det våta elementet. Ja, så till den fula handlingen.

Vi var fem stycken pojkslynglar vid 15 års ålder på väg över rackarbergen för att bada i Årstaviken. Det var tidigt i maj med klar och varm luft. På den tiden, det är 50 år sedan, fanns det varma somrar, kanske solen var närmare på den tiden, men som sagt skönt var det. Vid Årstaviken fanns en issack och mellan stranden och stacken en två meter bred väg, och på den stod ett skelett till en 5 meter lång, som det såg ut, segelbåt. Den hade en 6" köl med stäv och akterspegel, mallar och naror fastspikade, så man kunde se en vacker fyllig form. Det smekte ögat, så jag frågade grabbarna, om vi inte skulle försöka bygga en likadan. Vi hade varit ute på Hammarby sjö några gånger och seglat i prämar med dubbel bordläggning à 25 öre i timmen, så vi var inte alldeles bakom flötet.

På hemvägen över bergen resonerade vi om hur vi skulle få ihop pengar och ritning. Vi hade ju inte mer än 5 kronor i veckan på den tiden, men det skulle nog ordna sig. Ritning, var det någon som sa'. Den ha vi bakom stacken. Det blev tyst en stund, men resultatet blev att när det började skymma, så vandrade fem skuggor över Rackarbergen ner mot sjön. Med öron och ögon på spänn mot ett tvåvåningshus en bit ifrån gick vi bakom stacken och drog med tång ut spikarna, som höll ihop ritningen. Se'n bar vi i en lång rad alltsammans över bergen genom sta'n till Mari Kvarngata, där vi bodde och fram kom vi utan att antastas av någon. Nästa kväll stod skelettet till en segelbåt på vår gård. Men våra mammor tyckte inte om varken båt eller sjön, så nästa kväll, när vi kom hem från jobbet låg drömbåten under käringarnas kaffepannor.

Det dröjde några år, tills jag byggde en fenbåt, sålde den och byggde en skärgårdskryssare. Det står i Skriften, att våra missgärningar skall straffas intill tredje och fjärde led. Det tycker jag är långsint, men det kan ju inte en stackare göra något åt. Jag trodde Vår Herre hade glömt min synd, men jag fick se på annat. När min båt var fullt färdig, så blåste laden omkull och krossade båten i bitar.

Leba.

Dålig fiskelycka 1948

Efter många månaders förberedelser och många ljuva drömmar om stora fångster och äventyr voro vi äntligen framme vid den stora dagen, då starten skulle ske för en veckas fisketur.

Det var lördagen den 30 oktober kl. 16.30 som vi vid råoljemotorns bullrande men ljuvliga toner puttrade ut från Kungl. Djurgården med en liten prämöka på släp. Det började skymma på och en stjärnklar himmel samt ett par minusgrader gav oss en vink om att det nog var bäst att genast ta på sig diverse ylletrojor och halsdukar. Kläderna gör mannen — ja, det är sant. Vi började likna yrkesfiskare. Vi ha redan passerat Fjäderholmarna och Kungshamnns fyr blinkade så spökliskt mot oss från sin upphöjda plats. Ljusen från villorna i Skurusundet



OSCAR HAR RÖRTORN

lyste så vänligt ned mot oss. Det verkade nästan jul, ja, sådan jul man är van att se på julkort med ljuset från någon stuga långt inne i skogen. Kanske satt det någon därinne och drömde om sommarens färder bland kobbar och skär. Då tuffar vi, två lyckliga människor, ut till det där så väl kända och ändå så okända och lockande havsbandet.

Men vart hade det vackra Baggensstaket tagit vägen? Det var becksvalt, inga landkonturer stod att upptäcka, endast trädtopparnas silhuetter mot den stjärnbeströdda himlen avtecknade sig som jättar. Med stavlampan följde vi strandkonturen och voro snart framme vid Bo fyr. Här räckte Baggensfjärden oss stora famnen. Ovanför oss visade stjärnhimlen all sin prakt, och vi försökte en stund övertrumfa varandra med uppgifter om stjärnornas namn och banor. Rätt förövert blinkade en mängd ljus, och våra gissningar, att det skulle vara skeppet Göta Lejon, visade sig vara riktiga. Ljusen från Saltsjöbaden började komma på styrbords läring och vi stävade genom Fällström ut på Ingaröfjärden. »Ser Du prickarna, Oskar?» — »Nej, vilken sort?» — »En ruska om babord och två släta om styrbord. Lyse med lampan.» Tystnad. »Det är nog bäst Du saktar lite'. Hur mycket vatten har Du innanför prickarna?» — »Ca 1 meter och vi ligger 1,2.» — »Sakta mera.» Tystnad. »Där, se där.» Oskar lyste på en slätprick, som dök upp 3 meter om babord. Kraftig gir upp mot pricken. Detta var allt vi såg och efter en stund ökade vi farten och gick nu utmed Ingarölandet på en från grund ovanligt fri fjärd. Här undanstökades matbekymren, och snart var vi ute i klart sken från Grünö uddes fyr och girade babord upp på Nämdö fjärd. Pluffs, poff, pluffs, lät det akterifrån. Det var ökan som talade om att hon fortfarande var med. Några meter stacks ut på fånglinan och med ficklampan kontrollerades ibland att allt var allright akteröver. Klockan hade blivit 20.30 och vi beslöt att ta vår första natthamn i Korshamnsviken vid Örsundet.

Klockan 21 ankrade vi i den verkligt förstklassiga lähamnen. Ökan smög sig ljudlöst upp längs sidan liksom sökande litet sällskap av sin stora syster, som i så många timmar glidit undan alla förök till närmande. Men vad nu då! Vattnet stod högt över durken i henne. Det var tur. En timmes gång till och vad hade då blivit av alla våra revar och fiskgrejor! Alltsammans måste i en hast lossas i land, och ökan drogs upp stadigt. Under normala förhållanden med dagsljus och plusgrader hade detta varit ett enkelt jobb, men nu i mörker och med temperaturen ett par grader under noll blev det ett avsevärt extrajobb, som ej räknas med, varför klockan hade börjat sitt

arbete med att förstöra en ny dag, innan vi jämkat oss tillrätta bland filtarna i ruffen.

När skepparen åter började ana, att det var lågt i tak, var Oskar redan i farten med att försöka få i gång sin lekamen med några djupa bloss på sin kära pipa. Klockan hade hunnit sitt förstörelsearbete ända fram till 6.30. Ljuskäglan från ficklampan på termometern visade + 4° C. Fotogenköket tändes, och på 10 minuter var temperaturen uppe i 20° C. Nu var det härligt att leva igen. Bäst att äta frukost på en gång, och där-



I KORSHANNSVIREN

vid en liten skål för våra fruar, som plockat ned så mycket gott i våra väskor. Det bästa var att allt var klart, bara stoppa i mun. Det är sådant man sätter värde på när man har bråttom att fiska. Gryningen kom, och vi kröp ut i sittbrunn. Men vad hade blivit av vårt kapell, som i natt gick så lätt att lägga på. Nu var det styvt som plåt och gick ej att rulla ihop. Det fick försiktigt vikas för att ej brytas sönder. Jo, det här var annat än i juli månad, det låg en spöklik stämning över den stilla viken, och båtarna var alldeles vita av frost, men det tjujade ändå dock på något sätt. Det satt någon bakom örat och viskade: »Du som är släkt med vikingarna, det här är något för dej.»

Vi trivdes med allt vi såg och kände denna sista dag i oktober månad.

Nu började så småningom allt bli sjöklart igen och efter en översyn med tillhörande talgning av ökan, voro vi åter under gång ut genom sundet mellan Malmaön och Korsholmen med SO kurs mot Sandskär, där vårt första lägg skulle göras. Oh, så härligt att åter plöja Nämndö fjärd med den behagliga, mjuka gungningen, som sidsjön gav. Det var musik som kom mig att i fjärran höra tonerna av Traviata. Sandskär blev allt mer och mer likt en söderhavsö, där den låg med sin mot norr låga sandstrand och höga glesa tallskog. Under tiden betades krokarna med strömming, som köptes på Kornhamnstorg och kanske förut gjort resan både över och under Nämndöfjärds vattenspegel. Vid Sandskär lades sänket på torrskreven, och för sakta motor med stäven mot Franska stenarna plockades c:a 225 krok i sjön. Därefter kurs på Hölö radio, och ytterligare några kilogram av strömmingen förvandlades till lockbete åt havsbottens lyckoriddare. Nu vändes sydvart igen och mellan Risselö och Munkö gingo vi in till Söderby på södra Runmarö. Där bodde en gammal hedersman med det klingande namnet Sjöblom, som hälsade oss välkomna och öppnade sjöboden, där vi plockade in våra tunnor salt och diverse saker. Sjöbloms sjöbod skulle under den kommande veckan bli vårt högkvarter. Men vad nu, det började redan skymma och vi skulle även lägga ut några nät. Bums i roddbåten och norr på Långholmen lade vi 4 nät. När vi kom åter till Sjöbloms brygga, var det beckmörkt. Oskar grejade en härlig måltid och nu hade vi fått fart på en luxlampa, som krånglat förut. Vilket ljus i ruffen — precis som en 500-vatts lampa — och samtidigt kaminvärme. Det här var grejor, som hädanefter alltid skall finnas ombord. Men vi höll alldeles på att glömma farbror Sjöblom. Vi hade ju så bråttom, att vi bara sa: »Goddag, nu kommer vi», och så rodde vi ut på sjön. En halvpanna åkte ned i bakfickan, och så letade vi oss i mörkret rätt upp i backen mot det vänliga ljuset, som strömmade ut genom rullgardinen. »Gokväll i stugan, jasså farbror är uppe än.» — »Ja, jag förstod, att ni skulle komma upp ett slag», sa Sjöblom och stoppade in några vedträn i spisen. »Ni vill väl ha kaffe.» — »Ja tack, vi skall bjuda på en kask.» Det blev flera kaskar och när vi så småningom i nattmörkret vände åter till vår bostad nere vid bryggan, var det någon som åter viskade i örat: »Viking.» Så småningom blev det längre och längre mellan orden, som växlades mellan två klädbylten, som lågo på kojerna i ruffen, och när det till sist blev alldeles tyst, började torskarna klättra över sargen.

och sittbrunnen var på några minuter alldeles full, så att vi måste sätta i gång motorn och köra därifrån, för att båten ej skulle sjunka. Vi rensade och saltade och rensade igen. De medtagna tunnorna var snart fulla, och vi fick kasta bort hälften av torsken, vilken, när den kom i sjön, omedelbart förvandlades till sköna sjöjungfrur, som kastade slängkyssar, vinkade och blinkade. Vilket paradiset hade vi icke kommit i! Nu kom drottningen krypande ombord och smög sig upp i skepparns knä och: »Vad fan ligger du och jämrar dig efter, har du fått en krok i läppen», det var Oskar som obarmhärtigt förkun- nande, att kl. var 4, så det var dags att greja litet frukost.



NATEN BARGAS

»Har du sovit bra, Oskar?» — »Ja, fint. Jag har varit på valfångst i Erstaviken.» »Du har inte drömt om några sjöjungfrur?» »Nej, jag hade jämt jobb med valarna.» Det var inte utan att skepparen kände en viss tillfredsställelse över att han varit ensam om de sköna damerna. »Vad skall vi äta, du Oskar?» »Vi tar pannkaka, det är bara att sätta fram.» Vad det smakade härligt, pannkaka, nubben och pilsner kl. 4.30 på morgonen. Ännu var det mörkt, och en ljum, sydlig fuktig bris susade i träden innanför bryggan, när vi lästade på benslarna och stack upp huvudena ovanför kapellet. Vi öste vatten ur ekan, som ännu inte var riktigt tät, och rodde sakta ut på den mörka vattenspegeln. »Ser du flötet, det var ju här.» »Det kan inte f-n se något i den här säcken. Längre ut, vi är

för nära land. Se där ligger det.» I det nätet fingo vi intet. De övriga var lättare att hitta, och gryningen började så sakta i NO långt ute bakom Gråskärsfjärden. En torsk och en aborre blev hela fångsten på fyra nät. Dålig början, men vänta skall du få se. Vid Stavnäs håller nog torsken som bäst på att begrunda hur testamentet skall skrivas. Kl. 7.00 avgång från Söderby med kurs på Hölö. Vi förtöjde kostern vid en privatbyggd brygga och gick i ökan. Nämndö fjärd hälsade oss välkommen genom att visa en av sina bästa sidor med en lätt krusning på ytan. Det var en ljuvlig känsla att sitta här denna måndagsmorgon och låta tankarna gå till arbetskamraterna i stan, som lagom hade kommit i gång i kampen för existensen. Krok efter krok halades in och inget kändes. De där karaktäristiska ryckningarna i reven uteblev. Nu känner jag något, och så småningom blänker det något vitt långt långt där ner i djupet. »Ser du om det är någon sjöjungfru, Okar?» »Nej, det är visst en flaska whisky, men du kan ge mig häven. Här har du första torsken.» Krok efter krok kom ren från beten och torsk in över sargkanten. »Här är något fanstyg med», sade Oskar. »Det måste ha varit någon som vittjat reven, ser Du inte hur den är hopdragen?» »Jo, nog ser jag det, men tror du att det varit någon ute i mörkret i natt och följt hela reven, c:a 1000 m. lång, och lagt ned den igen.» »Nej, det har nog varit några andra i farten. Tror du inte det har varit några sjöjungfrur, som behagat skämta med oss.» Ja, vad det nu var, så blev det inte mer än en torsk, och det var med ett något neddämpat humör vi rodde in till bryggan, där motorbåten låg. Klockan hade redan blivit 12, och en smörgås med ett par pärlor hjälpte oss att komma över den första besvikelsen. Det var inte utan att jag tänkte på våra två tunnor, som stodo i Sjöbloms bod och väntade på att fyllas till randen av rensad fisk. »Men du, Oskar, vid Sandskär är det säkert bättre.» Ja, Du Herre, som skapat allt detta jordiska, det bästa du fick ihop var nog i alla fall hoppet. Hur i all världen skulle det kunna produceras något om icke människan hade hoppet. Allt nog, i hoppets tecken och med en behaglig värmande känsla, som eldvattnet skapat, tuffade vi ut på Nämndöfjärd ned mot Sandskär. Motorbåten ankrades på behörigt avstånd från land, och Oskar rodde i land efter tampen på reven. »Ro du Oskar, så skall jag ta upp, så skall du få se på andra bullar.» Här kommer ett odjur. Hit med häven, och flundra nummer ett seglade ombord. Tio krok och ingenting hände, men sen kom flundra nummer två och tre singlande i vattnet. Det räcker till middag, dom är som skapta att ligga på magen i en stekpanna.

Titta, där ute på fjärden kommer två av flottans nya jagare. Full fart, c:a 30 knop. Vi öser vattnet ur ekan, Oskar, hon vakar bättre då. Hu, det var hemskt, jag har läst en lång utredning om hur stora vågor kan bli. Om jag icke minnes fel har det uppmätts en höjd av 18 m., men de som kom rullande där måste vara högre. Vi vände bogen emot och Nöjesfältets berg- och dalbana kan aldrig framkalla sådana sugningar i magen, som dessa vågberg. Jag tycker vi skall motionera om fartbegränsning vid passerandet av båtar, som idka fiske. Nåväl, tack vare gott sjömansskap klarade vi problemet och



VÅR TROGNA FÖLJEBÅT

kunde, avlyssnande vågornas fräsande mot Sandskär, fortsätta. Nu har telegrafan börjat och med några simpbor som förelöpare skymtades den första torsken där nere i djupet. Snart låg den med buken upp och simmade så lamt i vattenytan. Efter någon timme halades sista kroken ombord, och på durken i ökan låg sex torskar, tre flundror och otaliga simpbor. Magert, stämningen började åter krypa ned mot nollpunkten. Klockan hade blivit mycket, och skymningen anades. Full fart med att sätta på nya beten, c:a 350 krok lades åter i sjön och denna gång runt Sandskär. När vi åter gingo ombord i motorbåten, hade mörkret börja sänka sig över Nämndö fjärd. Landkonturerna började försvinna, och fyrar, som på dagen voro svåra att upptäcka,

blinkade så vänligt mot oss, som ville de leka titt ut. Det var två mycket trötta och även litet besvikna fiskarentusiaster, som tuffade i väg med stäven mot Söderby på Runmarö. Efter att ha avlagt rapport om dagens fångst till Sjöblom saltades sju stycken torskar ned i den väntade tunnan. Det var inte fritt att den tanken kom smygande: »Tänk om det varit 70 kg., som skulle gjorts i ordning, innan vi fått krypa till kojs.» Det var nog lagom fångst första dagen. Barometern hade krupit ned till 730 mm, när vi kröp ned så långt det gick under alla täcken och filter. Kl. 11.00 var det så tyst det kan bli i en ruff, där två trötta och mätta fiskare sjunkit djupt i en härlig sömn.

»Är kapptaket läck?» kom det någon stans från klädbyltet på styrbordskojen. »Sa du något?» »Ja, jag frågar om skutan är läck på ovansidan», sa Oscar, och en välriktad ljuskägla från stavlampan visade, att klockan redan blivit 5,30. Läck, nä' så dj—är inte den här båten. Tätare båt finns inte på norra halvklotet, och inte på södra heller, så det så. »Ja, men hur kan du förklara, att det droppade mitt i ögat på mig alldeles nyss?» »Jo, ser du, det finns någonting som heter lagen om den kalla väggen, eller i dagligt tal kondensering. Lys i taket skall du få se. Ljuskäglan svepte långsamt fram över kapptaket och övertygade min gode vän, att han ända sedan han gick och friade inte sett en gräsäng fuktigare. Barometern hade krupit ned och pekade envist på regn, intet att undra på förresten. Ja, så småningom hade vi fått liter innansför västen, och utkomna i sittbrunn konstaterade vi, att en hård sydlig vind jagade låga, regntunga moln. Sjöblom stod böjd på vedbacken med fångst fullt av bångar. »God morron, farbror. Ruggigt väder.» »Ja, hon friskar i dag. Har ni druckit kaffe?» »Ja tack. Vi äro klara för avfärd.» Efter farväl av Sjöblom stävade vi ut på Nämdö fjärd, som i dag hade klätt sig i vit skjorta. Oljekläderna kom fram, och fånglinan till ökan förlängdes. Det är en annan kraft i sjön den här årstiden, vad det nu beror på. I dag var det ingen idé att försöka ro upp reven, utan roddbåten ankrades i lä om Sandskär, och krokarna började halas in över lovarts reling. Stopp, vi har bottenapp. Dra försiktigt. Nu törs jag ej hala mer. Vad skall vi göra? Ingen fara, vi har ju en vakare på den andra tampen också. Sagt och gjort. Reven slets av och vi började i den andra änden. Det börjar bli ett otrevligt jobb. Reven låg i lovart om Sandskär ca 50 meter från land, och med vind och sjö rätt i sidan påminde det hela om Gröna Lunds lustiga hus med dess många möjligheter att komma ur jämvikt. Vad skulle

ett motorstopp betyda här, det är en sak som bilister borde tänka på, när de tala om hur enkelt det är att köra en båt på sjön, där det är så god plats. Nej, mina herrar, i en båt fordras det absolut bästa material både vad det gäller motor och skrov, och inte minst ett gott omdöme, ty här gäller det oftast livet, om något klickar. Ja, denna lilla parantes kommer för mig ibland, och det känns riktigt skönt nu när den även är skriven. Alltnog, motorn gick perfekt, och reven kom ombord så när som på tio krok, som blev kvar när reven måste slitas av, där den fastnat i botten. Samma dåliga fiskelycka. Två torskvar och två flundror var hela fångsten.



HAVSDJUPENS LYCKORIDDARE

Skymningen sänkte sig hastigt och »Cupido» brottades med en osynlig fiende, som då och då kastade saltmättat torskvattnet över hennes svällande former. Vi letade oss genom sundet norr om Munkö, och snart såg vi åter det vänliga ljuset från Sjöbloms stuga.

Dagarna gingo alltför fort och fiskelyckan var mycket dålig. Våra sista försök gjordes vid Möja, men med samma dåliga resultat som förut, varför vi beslöt att åter vända stäven mot söder. Yxbammarskubbs fyr passerades och mellan Skarprum-marn och Runmarö stävade vi ut på Gråskärsfjärden. Nu gällde det att före mörkret taga ut kursen och skaffa sig några

orienteringsmärken, ty Bullerö var bestämd till nästa natt-hamn.

Bränningen ost om lilla Hästskär passerades just vid mörkrets inbrott och sedan gick kursen rent syd på Dromudden. Vinden var frisk sydost, och en obehaglig känsla kom smygande. Du är nog bra dum, som ger dig ut på en fjärd som denna i beckmörker, när det inte är nödvändigt. Ja, det är så sant, men det vet vi alla, som älskar båtar och skärgården, att det är just det där äventyret som lockar och drar som en magnet och inte minst den tillfredsställelse man känner, när man väl kommer i hamn och allt har gått efter beräkning. Den känslan finns nog hos sjökaptenen lika väl som hos amatörnavigören. Alltnog, Bullerö angjordes och vi gledo för sakta motor in i den nordöstra viken rätt nedanför Kreugers sportstuga. Här en liten varning. Försök aldrig gå in eller ut i den viken vid nordliga eller ostliga vindar, eller vid sjöhävning. Passagen är trång och det suger hårt mellan berget och den lilla kobben i sundet. Då är det bättre att angöra Hemviken på södra delen av ön, och där finnes även en stadig brygga att förtöja vid.

»Hör du Oskar, ska vi sluta fiska, medan vi ännu har litet intresse kvar för den ädla sporten?» Och så var det överenskommet, att resten av veckan skulle användas till att njuta av vad Bullerö kunde bjuda på. Den kvällen festades det ombord, och det var midnatt, innan samtalsämnet tog slut.

Fredagen den 5 11.

Klockan var 9,00, innan vi kom ut i sittbrunn. Vackert väder. Båtarna gjordes rena, och revarna hängdes upp på tork. Så småningom var vi klara för orientering i land. Vilken underbar ö. Det är inte svårt att förstå, att Bruno Liljefors trivdes så bra här ute. Vilka vyer av himmel och hav och vilket rikt djurliv finns inte här! Här finns av ett stormpiskat hav renspolade klippor och samtidigt en mild och mjuk natur med gröna ängar och tät snårskog samt denna sammetsmatta av ljung, som så vackert gömmer markens alla ojämnheter. Här finnas fina sandstränder och långgrunda vikar. Och här finnas vattensamlingar inne på ön, där änderna häckar. Här ute har jag sett havsörn, tjäder, orre, vildgås och alla skärgårdens fåglar. I bergsskrevorna växer hjortron. Här går man i land med andakt och man får en känsla av att här skall du vara försynt, se och njuta, och inte röra naturen eller ofreda djuren och deras boplatser. Lämna ej heller några spår efter dig, då är Du säkert välkommen åter till denna skärgårdens



N. O. HAMNEN BULLERÖ

pärta i privat lägo. Vi gingo utmed östra stranden, varför, ja det vet jag inte, men där var nog magneten igen som drog mot havet. Här ute i havsbandet gör man nästan alltid strandfynd. Där låg halva taket av en båtruff. Där låg halmflätor till vinflaskor och där en glasburk, längre bort ett tomfat av plåt. Havet tar men ger också tillbaka. Ute på Alskären SO om Bullerö ligger Liljefors ateljé. Den är byggd uteslutande av strandfynd, och uppe under taket breder en uppstoppad svan ut sina vingar. Ja här och på äarna omkring tillbringade vi vår sista semesterdag och behållningen var storartad.

Lördagen den 6 november var kommen och stäven vändes mot Söderby igen, där Sjöblom avtackades. Vårt nedsaltade fiskeförråd togs ombord, och snart var vi åter i välkända leder, och Stockholm blinkade så vänligt mot oss när vi passerat Blockhusuddens fyr. Det var inte utan att man längtade efter att få krypa ned i en säng med lakan. Så har det varit varje hemresa, men det har man glömt varje gång.

Red.



OLANDSKUST

Foto K. Lilja

Färd i november

*Jag står med rorkulten fast i min hand
utkiken förut söker efter Myingsholmens strand,
Över fjärden rullar dimman tät som en mur,
i fjärran hörs ljudet från en skutas besa lur.*

*En kontur dyker upp, bränningars skvalp hörs på babordsidan,
kursen var rätt ropar skepparn och log,
Ned mot Utölandet det nu sakta bär
det är spänning ombord, skall vi grynnan gå klar.*

*Som i ett trollslag kom solen och dimman försvann,
det var ljuvligt, en underbar känsla jag förnam.
Där låg Ryssundet med hemmagjorda prickar
och i lä de sista ilöjorna kobbarna slickar.*

Jag stod där förstummad av allt jag i höstsolen såg,
kobbarna, vattnet och höstträdens färgprakt framför mig låg.
Det går ej att skriva om allt det jag sett
av färger, som aldrig kan blandas på en palett.

Båten glider fram, och snart äro vi tvärs Stora Björn,
stäven höjs och sänks, av havsdyningen får vi en törn.
Här ligger underbart vackert de fria viddernas hav
ibland lugn, ibland rytande mot en kust där mången gått i kvav.

Vi rundar sista klabben, och ned mot Vallringen det bär,
vår köl en ränna i havsytan skär.
Nåttarö, vårt mål för resten, vi har nått,
en härlig ö som vi alla av naturen fått.

Du seglarbroder, som i oktober skutan har på bock,
skulle nog ännu en månad skota stor och flock
på skärgårdens yttre fjärdar i kryss och i läns
och själv få erfara hur underbart det känns.

Oscar.





Till

G. S. S. MEDLEMMAR!

VID UTRUSTNING, EKIPERING,
PROVIANTERING OCH ANDRA
TILLFÄLLEN REKOMMENDERAS
VÅRA ANNONSORER OCH BORA
DESSA I FÖRSTA HAND GYNNAS
AV SÄLLSKAPETS LEDAMOTER

KANOTSEKTION

Kanotsektion 1949

Under året har det varit livligt inom kanotsektionen som växt över alla förväntningar. För närvarande har vi tjuguatta kanoter samt sex nya under byggnad. Som jämförelse kan nämnas att vi 1945 endast räknade sju stycken kanoter. En överblick av den gångna säsongen, visar att vi med framgång deltagit i årets seglingar och kan stoltsera med ett flertal pristagare jämfört med föregående år. Säsongen för kanoterna har varit lång med början i mitten på april till slutet av oktober, då vi har haft mycken nytta av röda stugan på Jungfruholmarna. I hamnen har vi ordnat en uppdragningsbrygga för mindre kanoter samt en slip med vagn för de större, vilka flitigt ha tagits i bruk under sommaren. Vi ser nu fram mot våren för att med verklig kämparglöd föra GSS standert till framgång vid 1950 års seglingar.

O. S.

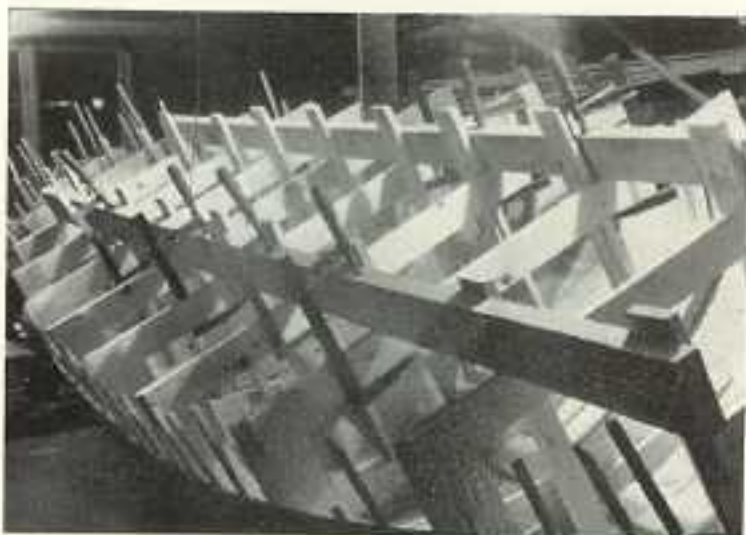


ALBERTINA AG, T. JOHNSON

Kanotsektionen väntar tillökning

Under den gångna vintern har det byggts segelkanoter åt GSS som aldrig förr. De som kommer med dessa nyförvärv är samtliga vana seglare och heter Bo Fagerström, Torbjörn Johnson, Per Lindman, Arne och Leif Söderlund samt Ejnar Widlund.

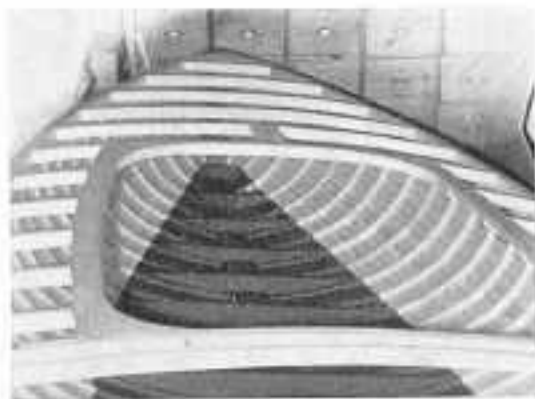
Båtarna är E-kanoter och byggda samtliga efter samma ritning, Sven Torells konstruktion nr. 87. Detta är ingen ny, utan en gammal beprövad konstruktion, som konstigt nog endast byggts i tre exemplar förut, nämligen E 9 och E 10, redan kända i Göta, samt E 11. Valet föll på denna ritning utan minsta tvekan. Varför? Vi kan ju berätta litet om båten så får vi svaret.



KANOTBYGGE

Foto T. Johnson

När kanoterna sjösattes 1942 i Årsta väckte de allmänt uppseende på grund av sin storlek. Alla var ense om, att det var en alla tiders långfärdskanot, men en tävlingskanot — aldrig! Man började kalla båtarna för sandkilar och pontoner. Hadde Nilsson, som hade byggt E 10 ilsknade förstås till och anmälde sin båt till K. S. S. regattasegling vid Saltsjöbaden. Hadde, stackaren, fick många gliringar för att han överhuvudtaget vågade ställa upp med en ponton mot de andras smidiga och slanka kanoter. Det blev en stiltjesegling och då förstod alla att den s. k. sandkilen skulle komma bland de allra sista. Hadde seglade dock mot allas tips in sin E 10 på första plats! Priset kom förstås igång, och det kallades för en chanssegling. Men tävlingen bestod i två seglingar, och då E 10 åter svepte över



E. 110 SKROVFÄRDIG

Foto T. Janzon

mållinjen som första båt förbyttes tvivlet mot beundran och allt snack om pontoner och sandkilar slutade. Nästan jämt då E 9, E 10 E 11 var med och tävlade lade de sig bland de främsta och detta märkligt nog alldeles oberoende av väder, storm eller stiltje. Båtarnas bästa bog var kryss. Vid en stormsegling vid Ålsten seglade E 10 mycket högre och ändå snabbare än de övriga, varför konkurrenterna, förvissade om barlast i samlad trupp kom ut till Hadde för att se på den, men snart såg de, att de gått förgäves.

S. M. i kanotsegling 1947 vann E 9 med Mattis Bengtsson vid rodret, trots att de då nykonstruerade Rafsarna från Uppsala var med och krigade. Året därpå gick både E 9 och E 10 till G. S. S. där de båda två visat framfötterna sedan dess trots sin ålder.

Sedan de tre båtarna byggdes har det ju gått åtta år varför en del förbättringar och moderniseringar gjorts. Bl. a. kan nämnas att centerbordet förlängts, och att detta nu kan lyftas i och ur genom däckets, som är av vattenfast plywood. Vidare blir förstas masten ostagad, och flera av båtarna kommer att bära fockmaster.

De välbyggda båtarna har byggts av möbelsnickarna Sune Lind och Herbert Larsson i Stocksundstorp, medan ägarna själva dukat och ytbehandlat dem.

De sex nya kanoterna, som kommer att bära nr. E 109—E 114 i respektive segel väntar sig kanotsektionen en hel del av, och det vore roligt om de kunde göra Götas namn än mera känt.

T. J.



DANA, AG LEIF SÖDERLUND

Foto T. JOHNSON

Prat om kanotisternas kvällsseglingar

På våren 1948 beslöts att kvällsseglingarna skulle återuppstå efter en lång dvala, som var följden av en kraftig downperiod. Kanotgrabbarna beslöto sedan på ett av sina små privata månadsmöten följande regler: Kvällsseglingarna ta alltid sin början första tisdagen efter den 15 maj kl. 18.30 med fortsättning varje tisdag, till dess 10 seglingar avverkats. Av dessa skola de 6 bästa räknas för var och en av deltagarna. Tävlingsuppehåll göres i juli månad. Endast anmäld kanot med anmäld roersman är berättigad att delta. Anmälningsavgiften är 3 kr. och skall vara betald innan deltagaren gör sin första kvällssegling. Om ägaren byter kanot inom samma klass, kommer seglingarna att räknas oberoende av båt. Byter ägare till sig kanot i annan klass, kunna samtliga seglingar endast gälla tävlingen om vandringspriset.

TVå kappseglingsbanor användas och seglas med- eller mot-sols. Lilla banan: Yttre pontonen — kvastpricken vid stora Essingen — västra kvastpricken utanför lilla Essingen — yttre pontonen. Stora banan: Yttre pontonen — östra kvastpricken utanför lilla Essingen — kvastpricken vid Kungsholmstorg — yttre pontonen.

Vid god vind seglas banorna 2 varv. Placering och mellantid noteras efter 1 varv i händelse att max-tiden $1\frac{1}{2}$ tim. överskrides av bästa båt. I övrigt gälla de internationella kappseglingsreglerna. Protestavgift 50 öre.

Kvällsseglingarna 1949 hade lockat 15 deltagare, 5 C-, 3 D- och 7 E-kanoter. Tävlingen gällde dels det av Alvar Ohlson uppsatta vandringspriset, där bästa båt oavsett klass vinner, dels en tävling mellan båtarna i varje klass. Man skulle kunna tro att sammanslagningen av klasserna skulle bli orättvis. Dessbättre har det visat sig, att klasserna äro synnerligen jämna,



NORRPADA

Foto O. Sundberg

och det är svårt att sätta någon klass främst. I 1948 års kvällseglingar placerade sig nämligen C 129 och C 130 på första och andra platserna. D-88, vilken kom på 3:e plats hade vunnit om den gjort en segling till. Dessa båtar följdes av 3 st. E-kanoter.

År 1949 var det i stället E-kanoterna som visade sig segerrikast med E 9 och E 10 främst. Bästa båt i C-klassen, C 147, delade dock poängplats med tvåan E 10 men fick se sig slagen på grund av längre använd tid på samma seglingar. Av detta framgår med rätta, att de 3 nämnda klasserna äro synnerligen jämna.

Kvällseglingarna 1949 präglades av en ganska svag vind, i medeltal inte mer än 2 sek.-meter. Max.-tiden 1½ tim. överskreds dock inte mer än en gång och då oturligt nog med endast 1 min.

Striden i toppen mellan Olle Sundbergs E 9, Lars Jarls C 147 och Torbjörn Johnsons E 10 var mycket hård och placeringarna växlade gång efter annan. Man vet inte hur slutresultatet hade blivit om Lars Jarl inte sålt sin snabba C-147 för att skaffa sig den sjövärdigare C-143. Det tar alltid tid innan man kommer underfund med och hinner tävlingstrimma en kanot. Torbjörn Johnson sålde tyvärr sin E 10 efter 6 seglingar. Då C-147 och E 10 voro ur leken kunde ingen hejda E 9 Zorro, som tog hem Alvar Ohlssons vandringspris med god marginal.

Det är på kvällseglingarna grabbarna lära sig tävla. Där komma de i kvistiga situationer, som sedan diskuteras. Där lära de sig att runda prickarna på lämpligaste sätt, lära sig att

vara absolut stilla i båten vid stiltjeseglingar. Båtarna trimmas, och på så sätt söka vi få fram en starkare kanotsektion, en kanotsektion som skall stå den svenska eliten nära.

T. J.

Resultaten blevo:

E-9	Zorro	Olle Sundberg	6 poäng	1:sta pris	A. Olssons V.-pris
E-10	Albertina	Torbjörn Johnsson	15	› 2:dra ›	
C-147	Blondie				
C-143	Dojsing	Lars Jarl	15	› 1:sta ›	
E-13	Pila	Lennart Almqvist	19	› 3:dje ›	
D-23	Glittra	Henry Wallin	25	› 1:sta ›	
C-144	Grosset	Bertil Wiberg	25	› 2:dra ›	
E-59	Chock	Sture Ahlbin	32	› 4:de ›	
D-55	Tu-Fem	Gerhard Lindström	48	›	
E-49	Prosit	Pelle Lindman	52	›	
E-41	Klenod	Bo Fagerström	74	›	
C-146	Rus	Ove Alderbäck	75	› 3:dje ›	
D-87	Kåre	Paul Holm	92	›	
C-88	Snurr	Finn Andersson	93	› 4:de ›	
E-38	Dana	Leif Söderlund	101	›	
C-162	Pst!	Robert Levin	101	›	

Segling i Utterskärgården

Äntligen nere i kanalen efter allt spring i affärer för att proviantera! Det är skönt att se vatten, när det är cirka tjugufem grader i skuggan. Nu gäller det att friska på med stuvningen, så att vi kommer iväg från stenöknen snarast möjligt. Prick klockan 17.00 startar vi från kanalen; det är segelkanoten Zorro med Svenne Gustafsson och undertecknad som besättning. Vattnet ligger alldeles blankt, så vi hänger på snurran för att komma ifrån sta'n ut på friare vatten. Vid Blockhusudden hissas lapparna, och snurran plockas ned för gott. En lätt, härlig bris för oss ut mot Vaxholm. Middag under gång för att ta vara på brisen. Trälhavet passeras i svag bris, och sedan är det dags att söka den första natthamnen. Valet föll på Flaxenvik, där vi gick till kojs.

Dagen därpå sticker vi iväg mot Furusund. Strandhugg på vägen för bad och frukost. Framme i Furusund går vi iland för att plocka mask det enda som fattades i provianten. Nu bär det av ut på öppnare vatten mot en gammal skuthamn, som heter Granhamn. Svenne har läst om den i någon gammal »Till Rors», så vi är nyfikna och stävar in för att kika litet



GILLOGA

närmare på härligheten. Det är en kalashamn, skyddad från alla håll, och djupet räcker till för de största båtar. Där låg redan en båt, och vi ville inte störa idyllen utan stack på en bit till en något sänär skyddad hamn.

Pluggen var färdigkokt, när Zorro stävade in, så det var bara att sätta igång och äta en stadig middag med ett par immiga som extra krydda.

Tredje dagens morgon är lika strålande som föregående. Efter morgondopp och fika bär det av mot Söderarm. Det är kalasbris, och vi njuter i fulla drag. Nu har vi äntligen kommit ut till *Havet* — som man har gått och längtat efter hela vintern. Vi andas in havsluften och känner oss fria som man endast kan göra, när man blickar ut åt havet.

Nästa ankarplats närmar sig, och vi är redo att kasta draggen, då en kille ropar till oss: »Ankring förbjuden, det ligger kabel på botten, så ni kan lätt bli av med ankaret om ni fastnar». Vi förtöjde istället mellan två bryggor och beredde oss att gå iland, då en annan tjomme kom mot oss och meddelade att det var skyddsområde och landstigning förbjuden, men vi fick gärna stanna och äta om vi ville? Sagt och gjort. Det blev frukost med kaffe som dessert och främmande av två kommiskisar från Örebro, som förplägades med kaffe och dopp samt litet båtsnack.

Kast loss, ingen tid att förlora! Nästa mål är Röder även kallad Norrskärsgården c:a 11 distansminuter sydlig kurs öppet vatten. Svag förlig bris övergående i bleke, vi passar på att ta oss ett dopp. Så småningom friskar det i litet, och mot kvällningen lägger vi till i en fin hamn på Bodskär. Nu är vi

ute i ytterskärgården med dess karaktäristiska bodar, jakt- och fiskestugor. Efter rekognosering av ön återgår vi till näringarna, magen ska ha sitt. Nu prövar vi fiskelyckan för första gången, men det är väl sent. I stället får vi se några sälar tumla om i vattnet, så att det var ju givande ändå.

På onsdagsmorgonen fortsattes färden till Norrpada, skär- gård, tillhåll för Pelarordern med Kalle Scheven, Evert Taube m. fl. Det är c:a 4 ½ dstm nordväst om Bodskär. Svenne tar ut kursen, ty här är gott om grynnor, det är bäst att se upp. Nu skall lådan prövas. Det friskar i bortåt 8—10 sekm. NV med grov sjö, vi sträcker nog lagom upp, tror vi, men får slå ett slag mot slutet. Litet stänk fick vi in, men med kapellet på gick det fint. Här är sagolikt vackert som i de övriga ytterskären, men det är dåligt med skyddande vikar. Efter att ha kajat omkring och kikat litet förtöjde vi bakom en rätt hög holme, varifrån en strålande utsikt utbreddes sig.

Med en stadig frukost inombords fortsätter färden söderut till Rödlöga Storskär. Vinden har friskat i, men det är bara 1 ½ dstm. till nästa hamn, och vi har platt läns, så det går undan värre. Här är en fin, djup vik, och vi styr in för att göra en snabbvisit. Svenne trampar nästan på en stor huggorm. Det är gott om ormar på öarna härute. Fiskelyckan prövas igen och det blir några fina borrar lagom till middag för två. Det är fina brisen, så vi sticker på mot en säker natthamn 6 ½ dstm söderut. Precis en timme tog det att komma till Kallskär, vilket gör 6 ½ knop i genomsnitt. På rapporterna hör vi, att det skall öka ytterligare. Då är det skönt att ligga i en



RÖDER



RÖDLÖGA

skyddad hamn. På kvällen rapporteras 16 sekm. från Grönskar.

På fredagen tar vi det lugnt, ty det blåser 17 sekm. NV. Havet går vitt och grönt. Vi fördriver dagen med att gå omkring och titta litet närmare på ön, fiskar, badar och har det skönt.

Lördag morgon. Vinden har mojnät, så vi beslutar att fortsätta färden mot Stora Nassa 4 dstm. SO. Det blåser fortfarande rätt kraftigt, men vi kör med fulla segel. Närmare Nassa går sjön grov, men Zorro består provet. Nassa är en stor skärgård med c:a 365 småöar och kan ej beskrivas i detta sammanhang.

Gillöga, ytterskärgårdens pärla, är nästa etapp. Vi rullar några varv och studerar sjökortet med större noggrannhet än vanligt. Vinden har vridit till NO, och vi tar hem för fullt på lapparna och kappellet åker på för att klara stänksjöarna. Hej vad det går. Skummet yr om stäven. »Det här är verklig segling», säger Svenne och kryper ner för att kontrollera kursen. Grynnorna ligger tätt, men Svenne är en säker navigatör, så det är bara att styra och passa sjöarna. Gillöga angöres. Där är det dåligt med lä, men vi hittar en tillfällig hamn. Vi besöker ett par obebodda fiskarstugor samt toppen på Storskäret för att orientera oss litet. Svenska Högarna skymtar i fjärran. Efter rådslag beslutar vi att sticka ut och hälsa på Österman.

Kursen tas ut. Nu blir det havssegling — 8 bommar på stören och lilla focken. Radion har rapporterat 11 sekm. vid Grönskar, det är i mesta laget. Omkring 6 dstms. kryss — det blir hårda tag. De första sjöarna kommer emot oss som små

berg. Det kittlar i magen till att börja med, men man vänjer sig snart. En och annan gång dunsar skrävet i så vi tror hon skall spricka, men hon klarar sig förvånadsvårt bra i den grova sjön. En och annan sjö spolar över däck, men kapellet tar emot, och Svenne kan sköta navigeringen medan skepparn sitter på kanten och sköter pinn. Pyren närmar sig, och vi kan falla av för att gå in i den fina hamnen. Seglen lägges på tork. På med pluggen, för nu skall det bli gott med mat och extra tilldelning på lördagskvällen.

Österman känner igen oss sedan föregående gång och bjuder in oss på kaffe och sjöprat. »Det är sista året som jag tjänstgör», säger han med en viss belåtenhet. »Till jul avgår jag med pension och flyttar hem till Gräsö.»

På söndagen börjar hemfärden i svag sydlig bris. Vi passar på att gå iland på Gillöga Västerskär, när vädret tillåter, och det ångrar vi inte. Västerskären är något för sig med sina vikar och små insjöar, men det är svårt att finna någon skyddad hamn, för det är bara låga kobbar. Masten syns var vi än befinner oss på ön.

Färden fortsätter nu hemåt. Det är en lagom bris — 5—6 sek., och vi kan lätta litet på skoten, så det går undan värre. Sista natthamnen blir Ostholmen mitt emot Möja. Nu är vi inte ensamma längre. Segelbåtar och motorbåtar ligger här och var kring stränderna, grammofoner och radioapparater bryter tystnaden. Det märks, att man kommit närmare civilisationen. Måndagsmorgon och fortfarande en molnfri himmel, vi har haft tur med väder och vind. Med vemod styr vi kursen in mot storstaden efter en härlig semestervecka. O. S.



KALLSKÄR



Flaveri



En kanot har tippat och från alla håll kommer hjälpende båtar.



Besättningen är räddad och bärgningen börjar omedelbart.



En detalj måste ordnas under vattnet och även det gick bra trots att det var i början på maj månad med en vattentemperatur av endast + 4°



Nu är saken snart klar, men vad var orsaken till olyckshändelsen? Jo, skepparen skrubgade färdäck efter att ha tagit upp ankaret. En ovan man sitter till rors, ett vindkast kränger kanoten, skepparen halkar och faller i focken, så var det hänt.
Du som läser detta har säkert fått en liten tankeställare som Du kan ha stor nytta av vid Dina färder på sjön.

Kanot

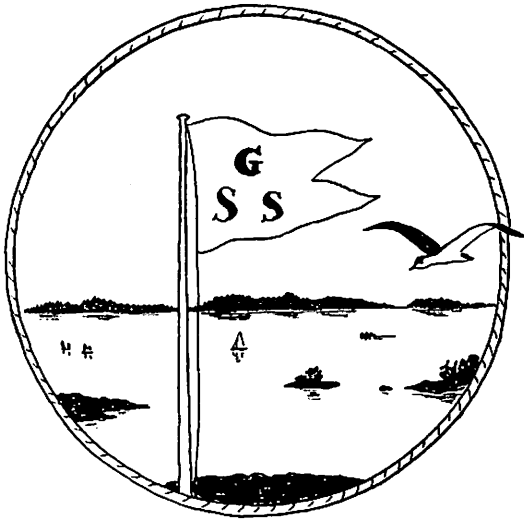
Skärande stäven slår hårt genom blygrå svallet, skoter skär in och stormstickan skvallrar i näven att farten är hög.

Nu falla vi av ty masten står böjd som en båge och kölvatt-net visar att skrovet har föga kontakt med det våta, men mera med vinden som spänner den gulvita duken.

Nu välver sig Estbrötes väldiga klippa, vi komma i lä och Rafsen slutar att plana.

På vanliga vikingars vis glida vi in i den vänliga hamnen.


Pelle L.



MEDLEMS
FÖRTECKNING


HEDERSLEDAMÖTER:

ANDERSSON, FRITHIOF, *Herr*
FLODIN, GUNNAR, *Herr*
FLODIN, RUDOLF, *Förman*
HANSSON, AUG., *Herr*
LARSSON, ANNA, *Fru*
SUNESSON, HJALMAR, *Tjänsteman*



INNEHAVARE AV SÄLLSKAPETS JUBILEUMSPLAKETT I GULD:

ANDERSSON, FR.
FLODIN, G.
FLODIN, R.
HANSSON, AUG.
SUNESSON, HJ.



LEDAMÖTER:

DAMER

Med * betecknade äro ständiga ledamöter.

	Inträdest		Inträdest
*Andersson, S., Fru	35	*Larsson, M., Fru	09
*Berggren, H., Fru	25	Larsson, A., Fru	06
Bodin, R., Fröken	49	Hedersledamot i Säll-	
äg. motorbåten »Duma»		skapet	
Caesar, B., Fru	42	Nordmark, V., Fröken	48
Cassel, M., Fru	50	Pettersson, B., Fru	41
Eklund, D., Fru	48	*Pettersson, E., Fru	29
*Ericson, C., Fru	23	Qvarnström, G., Fru	43
Fredland, A., Fru	43	Rydholm, L., Fru	43
Gillberg, B. Fru	37	*Sjölander, A., Fru	20
Gripsjö, L., Fru	36	*Sunesson, K., Fru	20
Gustafsson, A., Fru	48	*Svahn, A., Fru	35
*Israelsson, E., Fru	34	*Tärnholm, E., Fröken	28
*Jansson, L., Fru	29	*Westerberg, K., Fru	24
Johansson, E., Fru	36	Wärneland, M., Fru	36
*Johansson, M., Fru	35	Aström, E., Fru	45
Larsson, H., Fru	49		
äg. motorbåt			

HERRAR

Med * betecknade äro ständiga ledamöter.

	Inträdest		Inträdest
Abrahamsson, S., Chaufför	48	Andersson, A.	50
äg. kutter »Siljan»		äg. kuttern »Eva»	
Ahlbom, S.	49	*Andersson, A., Elektriker	21
äg. kanoten »Chuck»		äg. kuttern »Krysslek III»	
Alderbeck, O.	47	Andersson, E.	38
äg. kanoten »Rus»		*Andersson, E., Konduktör	21
Allard, E., Ingeniör	38	Andersson, E.	49
äg. kuttern »Mary»		äg. motorbåt »Puttrie»	
Almqvist, E., Ingeniör	46	Andersson, Frisbiöf	1897
äg. motorbåten »Viggby»		Sällskapets hedersledamot.	
Almqvist, L.	48	Andersson, F.	49
äg. kanoten »Pila»		äg. kanoten »Snure»	
		Andersson, G.	44

Andersson, K.	50	Ehrlund, E.	47
äg. kuttern »Greta»		äg. motorbåten »Sonja»	
*Andersson, M.	24	*Ekblom, E., Målarvärdare ..	10
Andersson, O.	48	*Eklund, H., Segelmakare	24
Andersson, S.	48	Ekman, G.	49
äg. motorbåten »Kajsa»		äg. kuttern »Elly»	
*Anneskog, N., Författare	24	*Elvström, A., Boktryckare ..	21
Axel, H.	45	äg. motorb. »Ara»	
äg. kuttern »Kajko-Vicki»		Emanuelsson, Fr.	47
Beckman, A., Direktör	32	äg. motorbåten »Brill»	
Bengtsson, B.	49	*Engström, G., Boktryckare ..	15
äg. motorbåt. »Margaretha»		Eriksson, A., Typograf	33
*Bergkvist, G. L., Snickare ..	23	äg. kuttern »Hejsan»	
äg. motorbåten »Flingan»		Eriksson, A.	43
Berglund, K.	27	äg. motorbåten »Brio»	
Bergsten, A.	46	Eriksson, A.	49
äg. kuttern »Kaparen»		Eriksson, B., Målare	35
Berndtsson, G.	34	äg. kuttern »L. H.»	
äg. kuttern »Lill-Marga»		Eriksson, B., Musikdirektör ..	47
*Biresack, Fr., Handl.	20	Eriksson, B.	49
Bertilsson, S.	49	äg. kuttern »Jola II»	
äg. kuttern »Inger»		Eriksson, E., Författare	46
Bjarnefalk, O.	49	äg. motorbåten »Cris»	
äg. motorbåten »Duo jag»		*Eriksson, E., Typograf	24
Björklund, H.	48	äg. motorbåt. »Eva»	
Blidén, T., Köpman	48	*Ericson, G., Tryckmästare ..	06
*Blom, E.	23	Eriksson, G., Typograf	47
Blom, E.	26	äg. motorbåt »Margo»	
äg. motorbåten »Igun»		*Eriksson, K. F.	10
Blom, H.	33	Eriksson, K.	34
äg. motorbåten »Cay»		äg. motorbåten »Irle»	
Inventarieförvaltare		Eriksson, O., Maskinskötare ..	39
Blomqvist, B., Skomakar- mästare	32	Eriksson, P.	48
äg. motorbåten »Star»		Eriksson, V.	43
*Blomkvist, K.	09	Eriksson, W.	37
Bobholm, J., Sjökapten	38	Eriksson, A.	37
äg. kuttern »Kullan II»		Esk, G.	30
Boman, K.	26	äg. kuttern »Happy»	
*Brickman, A., Tjänsteman ..	17	Esk, K.	30
*Broman, G.	23	äg. motorbåten »Bengt»	
*Caesar, E.	19	Esk, Paul	48
äg. kuttern »Borgila II»		äg. kuttern »Sann»	
Cronqvist, L.	43	Fager, G., Snickarmästare ..	31
äg. kanot »Malibu»		äg. motorbåten »Gunnar»	
Dahl, O., Ingeniör	37	Fagerström, B.	46
Dahlgren, Y.	46	äg. kanoten »Pampero»	
Dalio, S., Civilingeniör	49	Fernstedt, S.	30
Dahlström, J., Ingeniör	45	Floede, R.	47
äg. kuttern »Ebba III»		äg. kuttern »Mon Amore»	
Degerström, T.	34	Flodin, G.	01
Dirbeck, S.	47	Hedersledamot i Sällskapet	
äg. motorbåten »Margita»		Flodin, M., Järnhandl.	35
*Edlund, Fr.	21	Flodin, R., Författare	01
Edvallius, S.	49	Hedersledamot i Sällskapet	
äg. kanoten »Toker»		Furte, B.	49

Forsberg, A.	49	Hagberg, E.	29
äg. kuttern »Tor»		äg. motorbåten »Grytan»	
Forsell, W.	33	Hagenius, G., Haverriinspekt.	26
Fredlund, M.	48	Haglund, Arnold	46
äg. kuttern »Bullen»		Haglund, N.	46
Fredriksson, F. J.	46	Haglund, J. A.	48
*Friberg, K. A., Avdeln.-chef	11	äg. motorbåt	
*Friinan, N., Avdeln.-chef ..	12	*Hammarberg, G.	24
äg. kuttern »Liss-Be»		Hansson, A.	04
Frisk, B.	47	Hedersledamot i Sällskapet	
äg. kuttern »Ålvan»		*Hartvig, J. R.	19
Frisk, L.	46	äg. kuttern »Maritza»	
äg. kuttern »Tärnan»		Hedberg, L.	48
Fritzdorf, T., Revisor	45	Hedenskog, A.	49
äg. motorb. »Inge»		äg. kanoten »Skrubba-	
Gard, E., Skräddare	48	lutan»	
äg. kuttern »Snapp»		Hedenskog, Å.	49
Gast, E.	49	äg. kanoten »Turisten»	
äg. kuttern »Pia»		Hedfors, E., Sjukskötare ...	35
*Gentele, J., Disponent	25	äg. kuttern »Morgana II»	
äg. motorbåten »Eva»		Hedlund, R.	49
*Gillberg, C. H.	16	äg. kuttern »Kate»	
äg. motorbåten »Gille»		*Heed, A., Montör	21
Gillberg, G., Fabrikör	34	Heinrus, K.	50
äg. motorbåten »Ge Go»		äg. kuttern »Nickan»	
Gripsjö, G., Guldamod	44	Hellhager	49
Varvschef		äg. kuttern »Slända»	
*Grundmar, R.	23	*Hellberg, E.	19
äg. motorbåten »Zaza»		Hellmouth, E., Kamrer	49
Grönberg, R.	50	*Hellström, C. O.	15
äg. kuttern »Bibbs»		Hellström, K.	40
Gustavsson, A.	35	äg. kuttern »Figaro»	
äg. motorbåten »Kuva II»		Hemmingsson, H.	44
Gustafsson, A., Målare	32	äg. motorbåten »Dromhals»	
äg. motorbåten »Majola»		Henriksson, E., Typograf ..	37
*Gustavsson, B., Grosshandl.	20	Hieronimus, J., Målare ...	32
äg. kuttern »Boja»		äg. motorbåten »Hie»	
*Gustavsson, C. G., Sjökapten	27	Hjertqvist, E.	48
Gustavsson, E., Typograf ..	35	äg. motorbåten »Hej»	
äg. motorb. »Golden Star»		Hjältn, O.	49
Gustafsson, E., Direktör	48	äg. motorbåt	
äg. kuttern »Beatrice III»		Holm, P.	48
Gustavsson, H.	29	äg. kanoten »Kåre»	
Gustavsson, J.	38	Holm, S.	48
äg. motorbåten »Tumlaren»		Hölmgren, G.	39
Gustavsson, N.	31	äg. motorbåten »Fido»	
Sekr. i Sällskapet		Hovberg, P.	41
äg. kuttern »Lil-Anna»		äg. motorb. »Daga»	
Gustavsson, N.,	28	Hovberg, S.	32
Gustavsson, S.	38	äg. motorbåten »Ked IV»	
äg. kanoten »Senorita»		*Hovgren, K.	08
*Gübel, N., Direktör	33	*Hult, A.	12
Göransson, K. G., Ingeniör	48	Hultman, B.	42
Gärdsveden, N.	49	äg. kuttern »Piolutra»	
äg. kuttern »Yrhättan»		Högström, B., Civilingeniör	49
		äg. kuttern »Urakaipa»	

Isaksson, K., Kemigraf	42	äg. kuttern »Pollux»	
Israelsson, E.	29	äg. kuttern »Irja»	
Jansson, B.	42	äg. motorb. »Lilly»	
Jansson, E.	30	äg. kuttern »Charlott»	
Jansson, E., Köpenan	27	Ordförande i Sällskapet	
		äg. kuttern »Moona»	
Jansson, E.	47	äg. motorbåt	
Jaansson, G.	49	äg. motorbåten »Nalle»	
Jansson, H.	46	äg. kuttern »Rio Rita»	
*Jansson, H.	24		
Jansson, R., Kamrer	49	äg. kuttern »Marianne»	
Jarl, L.	48	äg. kanoten »Dojsing»	
Jarl, S.	28		
Jernström, H.	50	äg. motorbåten »Nalle»	
*Johannesson, E., Sotarmäst.	18		
Johannesson, H.	37	äg. motorbåten »H.B. 6»	
Johansson, A., Ingeniör	46		
Johansson, A.	30	äg. kuttern »Mise»	
Johansson, A.	37	äg. kuttern »Svall»	
Johansson, B.	26		
Johansson, B., Montör	26	äg. motorbåten »Gunn II»	
Johansson, E.	39	äg. motorb. »Gin»	
Johansson, G., Ingeniör	31		
Johansson, G., Förman	26	äg. kuttern »Star»	
Johansson, G., Handelsarb.	34		
Johansson, G. A., Verkmäst.	48	äg. motorbåt	
*Johansson, H.	24		
Johansson, H., Tapetserare . . .	27	äg. motorbåten »Thomas»	
Johansson, J., Chaufför	46		
Johansson, K.	48	äg. kuttern »Ingela»	
Johansson, S., Chaufför	46	äg. motorbåten »Ove»	
*Jonsson, A.	22		
Johnson, A., Privatchaufför	48	äg. kuttern »Falken»	
Jonsson, K., Ingeniör	41	äg. motorb. »Beauty»	
Jonsson, Th.	48	äg. kuttern »Cerise»	
		äg. kanoten »Safir»	
Johnsson, S.	49	äg. kuttern »Basa»	
*Jonsson, W.	22		
Jonsson, Å.	27	äg. motorb. »Rustibus»	
Jungård, G.	37		
Järpskog, G.	28		
Karlsson, A.	48		
*Karlsson, A. W.	09		
Karlsson, C. D., Spårvägsmän . . .	32	äg. motorbåten »Pojken»	
*Karlsson, J., Elektriker	23		
Karlstein, H., Typograf	44	äg. motorb. »The Flying Girl»	
*Kihlström, K., Grosshandl. . . .	06		
*Kindberg, H., Förman	21	äg. kuttern »Harriet»	
Kjeldahl, R.	34		
Kling, N.	48	äg. kuttern »Zaza»	
		Varvschef	
Klingström, E., Maskinist	33		
Kvarnström, G.	49	äg. kuttern »Lii»	
Käll, G., Typograf	33	äg. motorbåten »Yding»	
Lagerborg, E., Hovkapellist	43		
Lagerborg, S.	43	äg. kuttern »Margita»	
Lagerborg, T. E. Hovkapellist . . .	45		
Landelius, L.	49	äg. kuttern »Mineita»	
Larsson, E., Ingeniör	31		
Mättningsman i Sällskapet			
Larsson, G., Bokhandlare	46	äg. motorbåt	
Larsson, G.	28	äg. kuttern »Gai»	
Larsson, H.	34		
Larsson, K.	49	äg. kanoten »Fila»	
Lenngård, A., Ingeniör	49		
Lenqvist, E., Major	44	äg. kutter	
Levin, L.	47	äg. kanoten »Kadima»	
Levin, R.	49	äg. kanoten »Lindo»	

*Lidvall, A. V., Sjukskötare	19
Liedstrand, E.	43
äg. kuttern »Mona»	
*Lilja, C. A., Förmän	22
Lilja, E., Ingenjör	26
äg. kuttern »Cupido III»	
*Lilja, O. J., Verkmästare	18
*Lindberg, G., Litograf	14
äg. motorbåten »Scout»	
*Lindberg, S., Köpman	22
äg. motorbåten »Britt»	
*Lindblad, A., Mälarmäst.	19
Lindell, B.	48
äg. kuttern »Hobby II»	
Lindgren, K.	49
äg. kuttern »Ylva»	
Lindgren, L.	46
Lindman, P.	48
äg. kanoten »Stålhusen»	
Lindman, O.	49
äg. kuttern »Wickö Wire»	
*Lindqvist, G. F., Verkmäst.	20
*Lindqvist, H.	25
äg. motorb. »Mångubben II»	
*Lindqvist, W.	19
Lindström, G.	47
äg. kanoten »Tufem»	
*Lindström, T.	18
äg. kuttern »Cobra»	
Ljung, H.	31
Ljung, Th., Tapetserare	26
Lund, J. W.	47
Lundborg, G.	27
Lundborg, V.	32
äg. motorb. »Björn»	
*Lundbäck, Fr., Verkmästare	19
äg. motorb. »Dittan»	
Lundell, C.	47
Lundgren, E.	49
äg. kanoten »Rollo»	
Lundin, A., f. d. Tullöver- uppsyningsman	46
Lundin, A.	45
Lundin, H., Ingenjör	46
äg. kuttern »Rio Rita»	
Lundkvist, A.	48
äg. kuttern »Inger»	
Malmström, N., Överstelöjt- nant	49
äg. kuttern »Kajsa»	
äg. kuttern »Vanja»	
Malmberg, T.	38
äg. motorbåten »Tem»	
Matrsson, G., Konsthandlare	47
äg. motorbåten »Molnet»	

Möller, N., Köpman	30
äg. kuttern »Indra»	
*Neuman, Hj., Grosshandl.	23
*Nilsson, E., Ingenjör	22
*Nilsson, M. L., Fabrikör	11
Nilsson, S.	48
Nilsson, S.	49
äg. kuttern »Selma»	
Nilsson, L.	49
äg. kanoten »Gissa»	
Nilsson, S.	48
äg. kuttern »Hambo»	
Nordin, G., Mekaniker	45
äg. motorb. »Ann-Charlotte»	
Norén, O.	49
äg. kuttern »Loppan»	
Norén, V.	33
äg. motorbåten »Nore»	
*Nyberg, E. E., Fabrikör	15
*Olovsson, O., Bagare	23
Olofsson, W.	48
äg. kanoten »Pinnocio»	
Olsson, A.	29
Styrelseledamot utan sär- skild funktion	
äg. motorbåt	
Olsson, B.	30
Olsson, N.	37
äg. motorbåten »Tjuppen»	
Ohlsson, U.	46
äg. kuttern »Iduna»	
Olsson, O.	50
äg. kuttern »Edda»	
Orén, E., Kalkylator	46
Palm, G.	46
äg. motorbåten »Gunilla»	
*Persson, E.	05
Persson, H., Fabrikör	26
äg. kuttern »Vega IV»	
*Persson, H., Fabrikör	23
*Persson, J., Linjemästare	22
Persson, L.	47
äg. kuttern »Lillan»	
Persson, O.	45
äg. kuttern »Lillan»	
Persson, O.	45
äg. motorb. »Ergo»	
Persson, L.	49
äg. kuttern »Laila»	
Peterson, L., Hattmakare	31
*Pettersson, E.	07
*Pettersson, E., Maskinist	15
*Pettersson, F. E., Skom-m.	24
äg. kuttern »Zamona»	
*Pettersson, G., Fabrikör	07
Pettersson, H., Styrman	32

*Pettersson, O., Trädg.-mäst. 23	Skoglund, E. 47
Pettersson, P. 39	äg. kanoten »Brasil»
äg. kuttern »My Dream»	Skogh, N., Dröskchaufför .. 46
*Pettersson, W., Direktör .. 20	Skogh, O. 49
Renholm, S., Ingenjör 49	äg. motorbåten »Ya-Ya»
äg. kuttern »Jo Jo»	*Spik, K. 23
Reuterwall, E., Ingenjör 48	äg. motorbåten »Sissan»
äg. kuttern »Bianca»	Sprengel, E. 34
Ringdahl, L. 47	Stark, G. 26
*Rockström, L., Maskinist 12	äg. kuttern »Nidingen»
Rogander, G. 48	Stark, G. L. 33
Rölander, H., Arkitekt 46	äg. motorbåten »Snurran»
äg. motorbåten »Rita»	*Stark, T. 12
Rönnerberg, R. 46	v. Ordförande
äg. kanoten »Amor»	äg. kuttern »Sonja»
Rönnestedt, 46	Stark, A. 35
Rosén, A., Folkskollärare .. 48	*Stéen, H., Handl. 17
äg. kuttern »Frideborg»	äg. motorbåten »Rugby»
Rosen, J. E., Målare 26	Sternmark, E., Direktör 26
äg. motorbåten »Puck»	Stockenstrand, S. 48
*Rosenlund, I., Direktör 32	Ström, G., Fabrikör 26
Rydberg, L. 48	Strömqvist, S., Tjänsteman .. 43
Rydholm, B. 37	äg. motorbåten »Sonette»
äg. kuttern »Ei-Gon»	*Ståhl, N. E. 20
*Rydholm, G. 21	äg. motorbåt
*Rydholm, H. 23	Sundberg, O. 42
Rydholm, O., Direktör 29	Kanotchef
Sandahl, G. 35	äg. kanoten »Zorro»
äg. kanoten »Ann-Mari»	Sundin, I. 48
*Sandberg, A., Elektriker 24	äg. kuttern »Gullet»
äg. motorbåten »Gunnel»	Sundin, S., Ingenjör 49
*Sandberg, E. 21	äg. kuttern »Maniana»
*Sandberg, K., Gravör 21	Sunesson, H., Tjänsteman .. 14
Sandström, O. 37	Hedersledamot.
äg. motorbåten »Wigan»	äg. motorbåten »Snark»
Schollin, I. 49	*Svahn, S., Skomakarmäst. .. 25
äg. kuttern »Bounty»	äg. motorbåt. »Margit»
Schwartz, B., Tullöverinspekt. 46	Svahn, T. 32
äg. motorbåt	äg. motorbåt
Sellberg, C., Ingenjör 49	Swennerlöf, P., Civilingenjör 46
äg. kuttern »Pnuppan»	Kassör i Sällskapet
Sjödén, E. 46	äg. kuttern »Najaden»
äg. kuttern »Våga»	Svensson, G. 49
Sjögren, A. 47	Svensson, H., Ingenjör 46
äg. motorbåten »Mariana»	Svensson, H., Målare 36
Sjögren, E. 27	äg. motorb. »Siva»
Sjögren, E. 38	Svensson, S., Sotarmästare .. 26
*Sjögren, K. E., Postexp. ... 19	äg. kuttern »Yra»
äg. kuttern »Ingrid»	Svensson, S., Kommuner. 45
Sjökvist, R., Bokbindare .. 49	äg. kuttern »Maja»
äg. kanoten »Ruba»	Svensson, S. 49
Sjölander A., Verkmästare .. 31	Söderberg, F. 42
Sjölander, S., Ingenjör 47	äg. kuttern »Jäntan»
äg. motorbåten »Hajen»	Söderberg, A. 49
Sjölin, O., Handl. 29	*Söderberg, N., Reparatör .. 25
Sjöström, E., typograf 27	äg. motorbåt.

*Söderbrant, E.	20	*Wellander, J., Köpman	21
Söderlund, A.	47	äg. kuttern »Artona»	
äg. kuttern »Vind»		Westberg, E., Cävdingeniör	47
äg. kanoten »Tabu»		Westberg, G.	48
Söderlund, B.	46	äg. motorbåt	
äg. kanoten »Escapad»		*Vesterberg, A.	10
Söderlund, E., Målare	34	*Vesterberg, K.	12
Hamnchef		Westerlund, G., Frislemäst.	31
äg. kuttern »Jolly»		Vestman, V.	33
Söderlund, H., Målare	40	äg. kuttern »Titti»	
äg. motorbåten »Firelei»		*Westphal, S., Konditor	23
*Söderlund, K. A., Glasmäst.	20	Westerstrand, Fr., Banktj.-m.	31
Söderlund, L.	47	Wiberg, B., reparatör	47
äg. kanoten »Sabu»		äg. kanoten »Grosset»	
Söderlund, S.	48	*Wicksell, R.	24
äg. kanoten »Bamsing»		Vidlund, E.	46
Söderstam, B.	48	äg. kanoten »Optimist»	
äg. kuttern »Sisusa»		Vidman, N., Försäljare	30
Sönstebj, E.	50	äg. motorbåten »Condor»	
äg. motorbåten »Roxen»		Wikström, C.	48
Sörman, G., Chaufför	37	äg. kuttern »Vigör»	
äg. motorbåten »Alice»		Wikström, J., Hovkapellist ..	47
Thervin, N. O., Fabrikör ..	37	Vikström, J. R., Ingenjör ..	33
äg. motorbåten »Plams»		*Wilhelmsson, G., Kakel-m.	11
Thompson, S., Faktor	50	Vingård, E.	34
Thorbjörnsson, A.	49	äg. motorb. »Eje»	
äg. kuttern »Nawne»		Wingård, E.	46
Thorell, S., Ingeniör	31	äg. kuttern »Niagara»	
Tunberg, G., Ingeniör	38	Winqvist, T.	48
äg. kuttern »Anita II»		äg. kuttern »Tilki»	
Tärnholm, R.	34	*Winter, A., Faktor	23
Törnström, H.	49	*Wretholm, E., Elektriker ..	21
äg. kuttern »Vågen»		Zetterström, C., Tandläkare	49
Uddén, B., Ingeniör	26	äg. ? »Rullan»	
Uddén, E., Bokhållare	30	Åberg, B.	39
Wagner, G., Tandläkare	49	Åberg, H.	47
äg. kuttern »Repita»		äg. kuttern »Blåvingen»	
Vahlström, R., Vakemästare	39	Åhman, J., Sjökapten	46
äg. motorbåten »Maud»		äg. kuttern »Böljelek II»	
Wallerstig, D., Overkonstapel	47	Åström, I., Skeäddare	43
äg. motorbåt		äg. motorb. »Play»	
Wallin, H.	46	Åström, K. I.	45
äg. kanoten »Glittra II»		äg. kuttern »Lill-Vivi»	
Wallin, S. E., Ingeniör	47	*Ortengren, H., Segelmakare	20
äg. kuttern »Ked»		Öster, G., smickare	36
*Wanell, E., Direktör	23	Österberg, H.	39
äg. kuttern »Bibbi»		Österberg, S. ..	47
Wanngård, K., Notarie	44	äg. kuttern »Tjärnan»	
äg. kuttern »Balance»		Östlund, B.	42
Weisner, B.	48		

SEGELFARTYGG

Fartygets namn	Typ	Ägarens namn	Krens.
Anita	Skärgårdskryssare	G. Thunberg	22
Artona	M-30:a	J. Wellander	30
Balance	Skärgårdskryssare	K. Wanngård	22
Bota	"	S. Johansson	22
Beatrice III	M-22:a	E. Gustafsson	22
Bianca	Skärgårdskryssare	E. Resterwall	30
Bibbi	M-22:a	E. Wahnell	22
Bibbs	Lisbehbåt	R. Grönberg	14
Blävingen	Starbåt	H. Åberg	25
Boja II	Skärgårdskryssare	B. Gustafsson	40
Borgila II	"	E. Caesar	22
Bounty	A-typ	I. Chollin	—
Beis	Lisbehbåt	L. Hedberg	18
Bullen		M. Fredlund	25
Böljelek	M-30:a	J. Åhman	30
Charlott	Drake	E. Jansson	20
Cerise	Neptunkryssare	E. Lagerborg	15
Copido III	Kuster	E. Lilja	30
Edda	Engelsk kutter	O. Olsson	18
Eva	Starbåt	A. Andersson	26
Elly		G. Ekman	15
Ebba III	Skärgårdskryssare	J. Dahlström	30
El-Gunn	5½ meters jakt	B. Rydholm	—
Frideborg	Skärgårdskryssare	A. Rosén	40
Falken	M-22:a	A. Johansson	22
Figaro	Folkbåt	K. Hällström	22
Gai	Skärgårdskryssare	G. Larsson	30
Greta	Blekingseka	K. Andersson	11
Guliet	Skärgårdskryssare	I. Sundin	22
Hambo	A-typ	S. Nilsson	15
Happy	M-22:a	G. Esk	22
Harriet	Skärgårdskryssare	H. Kindberg	40
Hejsan	M-30:a	A. Eriksson	30
Hobby II	N. L.-båt	B. Lindell	18
Iduna	Kappspegel	U. Olsson	22
Indra	Skärgårdskryssare	N. Möller	30
Ingela	A-typ	K. Johansson	12
Ingrid	Skärgårdskryssare	E. Sjögren	40

Fartygets namn	Typ	Ägarens namn	Kvm.
Irja	Skärgårdsbåt	E. Israelsson	22
Inger	Skärgårds kryssare	S. Bertilsson	40
Inger	"	A. Lundkvist	20
Jola II	"	B. Eriksson	
Jo-Jo	Segeljolle	S. Ranholm	15
Jolly	Skärgårds kryssare	E. Söderlund	30
Kajko-Vicki	A-jolle	H. Axén	10
Kajsa	Örnunge	N. Malmström	16
Kaparen	Skärgårds kryssare	I. Bergsten	15
Kate	Å-typ	S. Nilsson	12
Krysslek III	M-30:a	A. Andersson	30
Kullan II	Folkbåt	J. Bohm	22
L. H.	Koster	B. Eriksson	35
Lill-Anna	M-22:a	N. Gustafsson	22
Lill-Ingå	Skärgårds kryssare	L. Frisk	15
Lill-Marga	Skärgårds kryssare	G. Berndtsson	22
Lill-Vivi	Längedragjolle	C. Åström	14
Lillan	Kappseglare	L. Persson	15
Lis-Be	6 m. R-jakt	N. Friman	40
Laila	"	L. Persson	—
Loppa	Å-typ	O. Noren	12
Maja	Koster	S. Svensson	32
Margita	Neptunkryssare	S. Lagerborg	15
Marianne	Å-typ	B. Jansson	22
Mary	M-30:a	E. Allard	30
Misc	Skärgårds kryssare	A. Johansson	22
Mon-Amore	15 lvm experim.båt	R. Floccé	15
Mona	Skärgårds kryssare	E. Liedstrand	22
Moona	"	E. Jansson	40
My Dream	"	P. Petersson	22
Maniana	Folkbåt	S. Sundin	22
Minetta	Å-typ	L. Landelius	12
Morgana II	M-25:a	E. Hedfors	25
Najaden	Koster	P. Swennerliff	25
Niagara	M-22:a	E. Wingård	22
Nidningen	M-30:a	G. Stark	22
Nicken	M-22:a	K. Heinis	22
Nawne	Folkbåt	Å. Thorbjörnsson	22
Pia	"	E. Gaste	15
Piolotta	Neptunkryssare	B. Hultman	15
Pinuppan	Skärgårds kryssare	C. Sellberg	35
Polux	Stjärnhåt	K. Isaksson	—
Rio-Rita	Skärgårds kryssare	H. Jansson	22
Rio Rita	Skärgårds kryssare	H. Lundin	22
Repita	"	G. Wagner	28
Rullan	Å-typ	C. Zetterström	10
Saga	Skärgårds kryssare	S. E. Wallin	30
Sann	Neptunkryssare	P. Esk	15
Slända	"	S. Hellbager	13
Selma	"	S. Nilsson	15
Siljan	Lisbethbåt	S. Abrahamsson	22

Fartygets namn	Typ	Agensens namn	Kvm.
Sisusa	Skärgårdskryssare ..	B. Söderstam	22
Snapp	K-typ	E. Gard	18
Sonja	Skärgårdskryssare ..	T. Stark	22
Star	K-typ	G. Johansson	18
Svall	M-22:a	A. Johansson	22
Tärnan		S. Österberg	15
Tor	Snipa	A. Forsberg	—
Thelma	Kappseglare	L. Rydberg	22
Tikki		T. Wingqvist	22
Titti	Särklass	V. Vestman	22
Tärnan	Pojkbåt	E. Lennqvist	10
Urakaipa		B. Högström	26
Vega IV	Skärgårdskryssare ..	H. Persson	30
Vigör	Folkbåt	C. Wikström	22
Vind	Skärgårdskryssare ..	A. Söderlund	22
Wicke Wire	Experim.båt	O. Lindman	15
Vågen	Skärgårdskryssare ..	H. Thörnström	30
Våga	Kappseglare	E. Sjödin	22
Yra	Skärgårdskryssare ..	S. Svensson	22
Ylva	Oslojolle	K. Lindgren	—
Yrhästan	M-22:a	N. Gärdsveden	22
Zamona	Skärgårdskryssare ..	Fr. Pettersson	30
Zaza	Kryssare	N. Kling	35
Älvan	M-22:a	B. Frisk	22
	A-jolle	M. Cassel	10



KANOTER

Kånöten namn	Ågarens namn
E 96 Amor	J. Sandahl
— Ann-Mari	R. Rönnerberg
C 137 Bamsing	S. Söderlund
C 52 Brasil	E. Skoglund
E 59 Check	S. Ahlbin
C 143 Dojning	L. Jarl
D 88 Escapade	B. Söderlund
D 56 Fila	K. Larsson
C 117 Gissa	L. Nilsson
D 23 Glittra	H. Wallin
C 144 Grosset	B. Wiberg
D 4 Kadima	L. Levin
D 89 Klare	P. Holm
D 162 Lindo	R. Levin
E 8 Malibu	L. Cronqvist
C 129 Optimist	E. Widlund
E 111 PamperoU. b.	B. Fagerström
E 13 Pila	L. Almqvist
C 45 Pinnoccio	V. Olofsson
C 10 Rollo	E. Lundgren
E 97 Ruba	R. Sjökvist
C 147 Rus	O. Alderbäck
E 110 SafirU. b.	Th. Johnsson
E 113 SabuU. b.	L. Söderlund
E 1 Senorita	S. Gustafsson
C 116 Skrubbalottan	A. Hedenskog
C 88 Sautr	F. Andersson
E 112 SkålmusenU. b.	P. Lindman
E 114 TabuU. b.	A. Söderlund
D 43 Toket	S. Edvallius
C 163 Turisten	Å. Hedenskog
D 55 Tufem	G. Lindström
E 9 Zorro	O. Sundberg
E 109 ZorroU. b.	E. Widlund
U. b. = Under byggnad	



MOTORBÅTAR

Namn	Agare	Längd	Bredd	Namn	Agare	Längd	Bredd
Alice	G. Sörman	8	1,80	Golden Star	E. Gustafsson	8	1,97
Ann-Char- lotte	G. Nordin	6,25	2,00	Geytan	E. Hagberg	7,50	1,70
Are	A. Elvström	9	2,00	Gunnar	G. Payer	9	2,10
Bongt	K. Esk	—	—	Gunn II	B. Johansson	8,20	1,80
Beauty	K. Johansson	5	1,65	Gunilla	G. Palm	5,5	1,60
Bitten	G. A. Johans- son	5,50	1,50	Gunnel	E. Sandberg	8	1,80
Björn	W. Lundberg	6,50	1,50	H. B. 6	Hj. Johannis- son	8	2,20
Brill	Fr. Ern- nuelsson	6,25	1,90	Häjen	S. Sjölander	—	—
Brio	A. Eriksson	7,70	2,00	Høj	E. Hjertqvist	7	1,60
Breit	S. Lindberg	7,20	1,77	Hic	J. Hieronymus	9,10	2
Cay	H. Blom	8,35	1,95	Igna	E. Blom	5,60	1,40
Conder	N. Widman	7,20	1,70	Inge	T. Fritzdorf	6	1,65
Cris	E. Eriksson	10,8	2,00	Irla	K. Eriksson	7,80	1,85
Daga	P. Hovberg	5,80	1,65	Ivding	G. Käll	6	1,40
Ditcan	F. Lundhäck	5	1,35	Kajsa	S. Andersson	—	—
Drumhals	H. Hten- ningsson	7,60	1,80	Ked IV	S. Hofberg	7,80	2,20
Duojag	O. Bjurmfalk	4,50	1,40	Kuva II	A. Gustafsson	4,75	1,60
Duma	R. Bodin	5,00	1,60	Lily	B. Jansson	5,50	1,60
Eje	E. Wingård	7,40	1,85	Margaretha	B. Bengtsson	7,50	1,90
Erso	O. Persson	7	1,60	Majola	A. Gustafsson	7	1,50
Eva	J. Genzole	7,50	1,70	Mariana	A. Sjögren	6	1,30
Eva	E. Eriksson	—	—	Margita	S. Dirbeck	8,25	1,85
Fido	G. Holmgren	8	1,70	Margt	S. Svahn	6	1,60
Fiffi	S. Stocken- strand	6	1,45	Margo	G. Eriksson	—	—
Firelei	H. Söderlund	—	—	Maud	R. Vahlström	7,5	—
Flay	L. Åström	6	1,95	Molnet	G. Mattsson	6	1,60
Flingan	G. I. Bergqvist	7,50	1,70	Män- gubben II	H. Lindqvist	6	1,60
Ge-Ge	G. Gällberg	8	1,82	Nalle	H. Jernström	5,00	1,70
Gille	S. H. Gillberg	7,50	1,60	Nalle	G. Jansson	5,00	1,30
Gin	E. Johansson	6	1,60	Nore	V. Norén	7,50	1,70
				Ove	S. Johansson	6	1,65
				Plums	N. Thervin	8	1,85
				Pojken	D. Karlsson	6,85	1,88

Namn	Ågare	Längd	Bredd	Namn	Ågare	Längd	Bredd
Fuck	I. Rosen	8,25	1,85	Tippen	N. Olsson	5	1,50
Putrie	E. Andersson	7,20	2,00	Tumlaren	J. Gustavsson	7,50	2,10
Pyttan	H. Björklund	—	—	Wiggby	E. Almqvist	7,50	1,70
Rita	H. Rolander	7	1,50	Wigun	O. Sanderström	6	1,70
Roxen	E. Sömsterby	7,00	1,70	Ya-Ya	N. Skogh	8,00	1,65
Rugby	H. Steen	—	—	Zana	R. Grundmar	7,50	1,70
Rustibus	A. Johanson	6	2	—	N. Söderberg	6	1,80
Scout	G. Lindberg	5,20	1,70	Passbåt	E. Jansson	6	1,85
Sonja	E. Ehrlund	—	—	Passbåt	B. Schwartz	5,25	1,60
Sonette	S. Strömquist	6,00	1,75	Passbåt	D. Wallerstig	—	—
Sissan	K. Spik	7,15	1,95	Fiskebåt	G. Wessberg	6,30	1,90
Siva	H. Srensson	7,30	1,95	Fiskebåt	A. Olsson	—	—
Snark	Hj. Sunesson	7,50	1,70	Fiskebåt	H. Larsson	—	—
Snurratt	G. L. Stark	6	1,60	—	B. Eriksson	—	—
Star	E. Blomqvist	9	1,86	—	O. Hjilm	5,50	1,65
Tom	T. Malmberg	9	1,90	—	T. Svaehn	—	—
The Flying	H. Karlsten	6,30	1,40	—	G. Larsson	—	—
Thomas	H. Johansson	6,50	2,25	—	N. E. Sidhl	6,56	1,60



DELFIN

båternissa

överlägsen överallt



I sötratten



I saltratten



För motorbåt



För segelbåt



För nybyggd båt



För gammal båt

AKTIEBOLAGET

ALFORT & CRONHOLM

STOCKHOLM 3



PARKSERVERINGEN

56 HÖGALIDSGATAN 56

rekommenderas till ärade
KLUBBMEDLEMMAR!

Dagligen serveras ett utmärkt
gott kaffe med hembakat kaffe-
bröd, småbröd och bakelser.

Alla sorters
LÅSKEDRYCKER
MALTDRYCKER
SAFT- och
CITRONKOBBLAR

TE och CHOKLAD

MUSIK

Telefon: 4214 25

Vördsamt

J. A. Dahlqvist

SÄG DET MED BLONNOR

FRÅN

Gleisners Blomsterhandel

VÄRNSTADSGATAN 11-13

TELEFON 44 75 03

L. G R O L L

Järntorget

Telefon Växel 23 31 45

Välsorterat lager av:

OLJEKLÄDER		SEGELTROJOR
KANOTDUK		Blå och Vita
SKINNKLÄDER		GUMMISKOR
SÅNGKLÄDER		UNDERKLÄDER
ÅKTA BLÅ OVERDRAGSKLÄDER		
och OVERALLS, Mans-, Dam- och Barn-		
FULLSTÄNDIG HERRKONFEKTION		

H E R R E K I P E R I N G

Wellanders

Herrekiperings A/B
127 RINGVÄGEN 127
STOCKHOLM

Tel. 43 21 40

Leverantör av

Sällskapets mössmärken
och mössband

GUNNAR GORDON

(E. d. Frans Jonsson)

Tel. 21 43 00

Etablerad 1875

Tel. 10 54 17

**SEGELMAKERI
FLAGG & PRESENING-FABRIK
TAGVIRKESHANDEL**

Lager av

Skeppsartiklar för ÅNGBÅTAR, SEGELFARTYG
KUTTRAR och MOTORBÅTAR

**Österlånggatan 19 (Hörnet av Brunngränd)
STOCKHOLM**

ALLT FÖR BÅTEN

BESLAG
VERKTYG
MATERIAL

~~~~~  
*Camping- och  
Hushållsartiklar*

# A.-B. JOHN WALL

DROTTNINGGATAN 68

Telefon 22 90 80

Det är icke endast för båten Ni kan göra  
Edert inköp i

**Arvid Anderssons  
Järnaffär A.-B.**

Hornsgatan 154

utan även för verkstaden, hemmet,  
nybyggnader m. m.

Tel. växel 44 05 25

*När Ni semestrar*

i Eder båt är det lämpligt  
att reparera lägenheten.  
Välj moderna och trevliga  
tapeter hos

**Kåberg-Modin AB**

Regeringsgatan 5 Tel. 11 15 37, 11 15 38

# K. HULTS VADDFABRIK

KATARINA BANGATA 60

STOCKHOLM

Telefon 40 51 00



*Favorit-madrasser Favorit-täcken*

*REKOMMENDERAS*

## *Göta-medlemmar!*

Vid inköp av MÖBLER gör ett besök i

**Ljungs Möbelaffär**

Upplandsg. 27. Tel. 30 58 03, 31 27 04

# Pressverktyg

Fixturer, svarvningar, slipningar, pressningar, massfabrikationer utföras.

Moderna arbetsmetoder!  
Precision!

**Tel. 520225 - L. S. THÖRN**

Mariedalsvägen 4 - Hornsberg

# Seglingspriser

**Största urval i alla prislägen**

AFFÄRER I

Eskilstuna - Göteborg - Halmstad - Jönköping  
Karlshamn - Karlskrona - Malmö - Norrköping  
Skövde - Stockholm - Strängnäs - Sundsvall  
Umeå - Uppsala - Västerås - Örebro - Östersund

**Hofjuvelerare Hallberg**

Drottninggatan 6 (Hörnet av Fredsgatan)

## **A.-B. GUMMI & LADDNING**

Telefon Växel  
44 05 60

**HORNSGATAN 105**

» **107**

» **134**

Telefon Växel  
44 05 60

**Bilverkstad Brännkyrkagatan 124**

**Cord-Kappfabrik Gubbusgatan 11**

---

GUMMIVERKSTAD    BILVERKSTAD    LADDNINGSSTATION

AUTOELEKTRISK SPECIALVERKSTAD    BENSINSTATION

TILLBEHÖRSBUTIK

### **BOSCH SERVIS**

VÄLSORTERAT LAGER AV RESERVDELAR  
TILL ALLA TÄNDNINGSSYSTEM

FÖRSTKLASSIGT ARBETE AV FACKUNNIG  
PERSONAL, SAMT HUMANA PRISER  
GARANTERAS

## **A. F. Beckman**

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

### **Begravnings- & Eldbegängelsebyrå**

Götgatan 33. Tel. 41 31 32, 41 48 77, 40 48 40

Bost.: 43 58 43, 43 50 08. Somm.-bost. 15 44 67

### *Balsameringsspecialist*

Allt inom begravningsverksamheten  
utföres med största omsorg

# G. S. S.- Medlemmar!

Låt denna annons vägleda Eder

*vid inköp av alla båtillbehör såsom:*

Tågvirke, Beslag, i såväl Kromnickel som i Brons och Galvan, Bojar, Ankare, Kapellvred, Ställina extra böjlig. Kopparspik och brickor, Metallskrubar av alla slag m. m.

*Gynna oss med order så erhåller Ni i gengäld de bästa priser*

## Bröderna Flodin

Mauritz Flodin

Tel 416916 JÄRNAFFÄR Tel. 411833

VERKSTADSGATAN 3 (Vid Västerbron på Söder)

Medlem i sällskapet

*Specialité ~~~~*

Kransar och

Kistdekorationer

*Blomsteraffären*

Innehavare: Fruar M och K, Eriksson

146 Hornsgatan 146

~~~~~  
Friska Blommor

Inkomma dagligen

Telefon 431018

Medlemmar erhålla 10 proc. rabatt

Igelsta Trävaruaktiebolag

f. d. R. Flodins

Brädgård

L I G N A

Tel.: 41 57 57, 42 38 37

Sorterat lager av:

Hyvlade och Ohyvlade Trävaror
Snickerier och Plywood - Masonite

Herrar Båtlägare!

Fördelaktigaste inköp göres hos oss, för utrustningen av Eder båt. Billigaste dagspriser å oljor, fernissor, färger, penslar och allt som till branschen hör.

ASTA JÄRN- och FÄRGHANDEL

Grändalsvägen 29 • Tel. 45 24 32



Svetsade riggdetaljer efter mått
Riggbeslag i lager
Bensins- och vattentankar
Arbeten i koppar, mässing, zink
och järnplåt

ELSVETS • GASSVETS • PUNKTSVETS

Berglunds Verkstad

MALARHÖJDEN • TELEFON 46 38 36

A. B. Precisionsgravyr

K. SANDBERG

Utför alla slag av

GRAVYRARBETEN

I STÅL OCH METALL

Maskingravyr. Gradering av skalar

Kungsholmsstrand 145. Tel. 50 91 75, 50 91 78, Sthlm

HERBERT JOHANSSON

TAPETSERARE

G:la Brogatan 21 n. b. — Tel. 117379

Utför allt inom yrket

Medlem i sällskapet

Hört på varvet — *Visst är jag nöjd och belåten, hon är
ju rustad med **Glid** prima båtgrejor.* —



Beckers

Skeppsbottenfärger —
Båtfernissa — Spännlack —
Nåtkitt

Vid behov av



Tågvirke, Båtbeslag
Flaggor, Standert
Livvästar och andra
båtgrejor

vänd Eder till

A. M. BERGQVIST A.-B.

Birger Jarlsgatan 9

Tel. 10 11 40 - 20 09 85

Allt för båtutrustningen:

Beslag
Elektrisk
armatur
Tågvirke
Fändrar
Kompasser
Loggar



Yachtsegel
Kapell
Flytvästar
Båtdynor
Flaggor
Sovsäckar

RÖS-MARIN

AB RUDOLF ÖSTERBERG

Tel. 23 17 05 STOCKHOLM Skeppsbron 4

EDVIN SJÖLANDER
BLECK- & PLÅTSLAGERI

Lindhagensgatan 14 • Telefon: 50 60 05 • Bostaden: 50 00 35

Utför takarbeten av:

Koppar, zink, galvaniserad och svart järnplåt

Kostnadsförslag på begäran • Bästa material!
NOGGRANT ARBETE-MODERATA PRISER

G U S T A F R E G N É R
J Ä R N A F F Ä R

75 Hornsgatan 75

(invid Ringvägen)

Telefoner: 43 94 11 - 43 94 12

Välsorterad - Konkurrenskraftig
BÅTSMIDE • REPVAROR • METALLER
och i övrigt allt vad som hör till en JÄRNBOD

BÖCKER • PAPPER • MUSIK
• SJÖKORT • Sjökortsfodral



Aktiebolaget Gustaf Larssons Bokhandel

Hornsgat. 66. Tel. 41 55 44 • Långholmsgat. 36. Tel. 43 07 88

JONG

ska' med eller hur,
på Er lilla söndagstur.



i konsumbutiker

BELDAM's
DICK's

Maskinpackningar
Smörjoljor



SPECIALMASKINER A.B.

Göteborg

.

Stockholm

IB. S. AHLBERG

SEGELMAKERI

MARIA PRÄSTGÅRDSGATA 1 • TEL. 40 92 08

Tillverkning av:

Segel • Kapell • Suffletter

Pressenningar Tält

Viresplitsningar o. Reparationer

Glas - Porslin - Tricå

Tekniska artiklar

SIXTEN LINDBERG SÖDRA VARUMAGASINET

Kontor o. Lager: BONDEGATAN 38. Tel. 63 04 05

Affärer:

HORNSGATAN 70 • KENSTJÄRNASGATAN 30
46 10 22 40 23 03

OSTGÖTAGATAN 41
43 25 20

AB FOLKE NILSSONS FÄRG- och TAPETHANDEL

Hornsgatan 170 (Hornspan)

Tel. 41 32 42

Rekommenderar **Molyne bätternissa**

och säljer alla slag av

FÄRGER och FERNISSOR

G Ö T A G R A B B A R !

Ni vet att endast det bästa är gott nog för Eder
båt. Köp därför hos

BERGSUNDS FÄRGHANDEL

Långholmsgatan 12

Tel. 40 33 32

Tel. 40 33 32

RAGNHILD HEDMANS

Frukt och Konfektaffär

Högalidsgatan 54 A

REKOMMENDERAS

Telefon 41 42 19

Vägen till båthamnen går förbi

JULIUS Bageri & Konditori

Högalidsgatan 21

Gott bröd - Bakelser - Kakor

Tel. 40 40 38

Betala Din årsavgift i tid!

A/B KLICHEANSTALTEN
H.J. LINDBLOM & CO
APELBERGSGATAN 56 · TEL. 203816 · 112473
STOCKHOLM

KL & Co



När båtgubben fyller år
är den bästa presenten en
MARINMÅLNING
eller
ett porträtt av båten.

Ring 43 76 88

E. Söderlund.



DELFIN

båtferrissa
är överlägsen överallt
därför att

den är beständig
den är ljus i färgen
den är ej spröd
den är lättstruken
den ger hög, varaktig glans och
den vitnar ej i saltvatten!

En förnämlig produkt från
AB ALFORT & CRONHOLM
Stockholm 5

ANNONSÖRER.

	Sid.
Ahlberg tegelmakare	151
Alfort & Cronholm	136, 155
Andersson järnaffär	141
Asta järn- och färghandel	146
Beckers färghandel	148
Beckmans begravningsbyrå	144
Beldams maskinförnödenheter	151
Berglunds svetsverkstad	147
Bergqvist båttillbehör	149
Bergsunds färghandel	152
Bernstrand båttillbehör	15
Birescht matvaror	6
Bäcksin färger	11
De Waern motorer	13
Engström boktryckeri	12
Eriksson blomsteraffär	145
Fager & Nordqvist modellsnickeri	14
Flodin järnaffär	145
Folksam försäkringar	omslag
Frank järnaffär	16
Gleisner blomsteraffär	138
Goedon skepphandel	140
Grall herreklipping	139
Grutes färghandel	9
Gummi och Laddning bilservis	144
Gustavson pappersvaror	5
Hallberg juvelerare	143
Hedman fruktaffär	153
Hult vassfabrik	142
Igelsta trävaror	146
International färger	15
Jacobsson båtbyggare	omslag
Jakobson tegelmakare	1
Johansson tegelmakare	8

	Sid.
Johansson tapetsare	148
Julius bageri	153
Konsum matvaror	131
Kåberg och Modin tapeter	141
Larsson bokhandel	150
Lindberg varumagasin	152
Lindblom klädeanstalt	154
Ljung möbelfär	142
Nilsson färghandel	151
Nordisk Yachtassurans försäkringar	2
Noedström och Sjögren båtlack	4
Nynäs bensin Essingesundet	10
Parkservering Högallégatan	138
Regner järnaffär	150
Rydholm horrekepering	3
Sandberg precisionsgravyr	147
Stållinefabriken wires	7
Sjölander plåtslageri	130
Thörn pressverktyg	143
Wall järnaffär	140
Weilander horrekepering	139
Wiholm glasmästeri	16
Wikström masonit	137
Österberg båttillbehör	149



Innehållsförteckning.

	Sid.
Förord	24
Funktionärer	25
In Memoriam	27
Styrelseberättelse	35
Räkenskaper	45
Tävlingsdagar	46
Avgifter	46
Broböjder	47
Ateropplivning vid drunkning	48
Hur blir vädret	51
Seglingen om Årstaskölden	53
Öppna seglingen	56
Regattan	60
Avslutningsseglingen	66
Ny vareschef	69
Saltsjön contra Mälaren	72
Något att tänka på	75
I lätta fjädrar	76
Seglats Pälssundet Lagnö ström	80
24 timmars segling	85
Dålig fiskelycka	91
Färd i november	102
Kanotsektion	105
Kanotsektion väntar tillökning	108
Kanotisternas kvällseglingar	111
Segling i ytterstägården	113
Haveri	118
Medlemsförteckning	121
Båtregister	130
Annonser	1—16; 136—153

Fackföreningarnas Byggnadsproduktion

Förening u. p. a.
STOCKHOLM

Kontor:
SALTMÄTARGATAN 8
Tel. 22 26 00

Många av G. S. S.- medlemmarna anlita våra
specialavdelningar. Vi stå gärna till tjänst
med kostnadsförslag.

Utför alla förekommande Byggnadsarbeten, Rörlednings-,
Plåtslageri-, Smide-, Metall-, Måleri- o. Glasmästeriarbeten
samt Hisanläggningar o Elektriska installationer.

Allt väl ombord

med båten försäkrad i FOLKSAM

Ni kan försäkra båten för

skador genom kollision, kantring, strandning,
eller sjunkning,

skador genom eld och explosion,

skador vid sjösättning och upplöggning,

stöld och främmande överkan,

skador på personliga effekter genom haveri,
brand eller stöld,

personskada på tredje man.

FOLKSAM erbjuder:

Lägre premier.

Premierna är i vissa fall avsevärt lägre än på
annat håll.

Avsevärt utökat giltighetsområde.

Försäkringen gäller vid färd även inom finska
skärgården med Åland samt i danska farvatten
på Östsidan inklusive Bornholm.

Förmånligare villkor.

På flera punkter har allmänna försäkringsvill-
koren förbättrats.

Endast ettårsavtal.

Försäkring med flerårsförbindelser förekommer
icke. Ni binder Er för endast ett år i taget.

FOLKSAM