

# ÅRSBOK 1939-1940



*Stiftad den 30 oktober 1925*

---

*Stiftare och första styrelse:*

KONSUL	C. G. WEINBERG, ORDFÖRANDE
ARKITEKT	OSWALD G. WESTERBERG, V. ORDFÖRANDE
ADVOKAT	ROLF YGBERG, SEKRETERARE
DIREKTÖR	L. SJÖSTEDT, SKATTMÄSTARE
DIREKTÖR	P. O. WESTERBERG, INTENDENT

---

*Styrelse 1939/40:*

DIREKTÖR	HUGO HEYMAN, ORDFÖRANDE
KÖPMAN	CARL G. BERGQVIST, V. ORDFÖRANDE
HERR	CARL REINHOLD SWARTZ, SEKRETERARE
DIREKTÖR	THORSTEN ANTONSON, SKATTMÄSTARE
INGENIÖR	G. A. GILLBERG
DIREKTÖR	GEORG LITHANDER
GROSSHANDL.	HARRY WENNERSTRÖM
KÖPMAN	ERIC ROB. YHLEN
HERR	GUNNAR WENNERSTRÖM



### *Brevikskannan.*

Erövrad 1939 av Särö Båtklubb med  $21\frac{1}{4}$  poäng. Båtar och besättning: Kadmos, Lennart Ericson (rm) och Bertram Ericson; Trio, Lennart Antonson (rm) och Leif Yhlen; Mira, Curt Nordström (rm) och Lars Lundwall.

## Medlemsmatrikel.

---

Matr.n:r

- 264 Ahlsell, Bussy, Fru  
271 Almér, Edvin, Kamrer  
235 — Per-Anders, Herr  
290 Andersson, Anton, Varvsägare  
320 — E., Herr  
255 Ankarcrona, Otto, Överstelöjtnant  
19 Antonson, Bertil, Herr  
21 — Gunnar, Herr  
331 — Ingrid, Fröken  
20 — Lennart, Herr  
22 — Magnus, Herr  
330 — Margareta, Fröken  
332 — Ruth, Fru  
18 — Thorsten, Direktör  
300 Atterbom, Per Axel, Herr  
360 — May, Fru
- 328 Been, Kickan, Fröken  
160 Berglund, Elof, Herr  
175 Bergqvist, Anne-Marie, Fröken  
15 — Carl G., Köpman  
17 — Carl-Lennart, Herr  
16 — Dagny, Fru  
389 Beyer, Johan, Herr

Matr.nr

- 367 *Bille, Eva, Fröken*  
335 *Billner, Albert, Konsul*  
336 — *Helfrid, Konsulinna*  
337 — *Kjell, Herr*  
162 — *Rolf, Herr*  
241 *Bratt, Daisy, Fröken*  
242 — *Girtie, Fröken*  
301 — *Gustav Adolf, Ryttmästare*  
361 *Broberg, Josef, Ingeniör*  
131 *Broström, Ann-Ida, Fru*  
138 — *Dan-Axel, Herr*  
132 — *Margareta, Fröken*  
139 *Bülow, Donald, Herr*  
4 — *Elisabeth, Fru*  
3 — *V., Ingeniör*  
270 *Bökman, Antony Lowell, Herr*  
92 *Börjesson, Hillevi, Fru*
- 181 *Carlström, Bruno, Herr*  
180 — *Diego, Herr*  
204 — *Gustaf, Konstnär*  
288 — *Irene, Fru*  
179 — *Ville, Herr*  
362 *Clase, Bengt, Herr*  
189 — *Birgit, Fröken*  
140 — *Carl Gustaf, Herr*  
363 — *Lars Magnus, Herr*  
190 — *Gunnel, Fröken*

Matr.n:r

273 *Cornéer, Bengt Gösta, Herr*

274 — *Hans, Herr*

262 *Dickson, Inga, Friherrinna*

23 — *Oscar, Direktör*

304 *Drumm, John J., Konsul*

305 — *Karin, Konsulinna*

346 *Ehrman, Arne, Herr*

348 — *Bengt, Herr*

24 *Ekman, Carl, Konsul*

275 — *Claes, Direktör*

25 — *Eina, Konsulinna*

263 *Engwall, Marika, Fru*

231 *Ericson, Lennart, Herr*

354 *Eriksson, Alfred, Herr*

124 *von Essen, Göran, Friherre*

125 — *Ingela, Friherrinna*

357 *Fagerberg, Solveig, Fröken*

184 *Florén, Henry, Handlande*

387 *Gautillon, Alex., Herr*

26 *Gillberg, Algot, Ingeniör*

186 — *Anna-Lisa, Fröken*

27 — *Bertil, Herr*

28 — *Gustaf, Kamrer*

359 — *Hulda, Fru*

185 — *Maj-Britt, Fröken*

Matr.n:r

- 29 Gillberg, Sven Gösta, Herr  
 385 Gillholm, Frans Olof, Herr  
 30 Grill, Claes, Konsul
- 285 Hall, Barbro, Fröken  
 183 Hallencreutz, Fr., Grosshandlare  
 32 Hallgren, Bertil, Herr  
 33 — Lennart, Herr  
 127 Hansson, Anita, Fru  
 34 — Elof, Grosshandlare  
 314 — Gunnar, Herr  
 35 — Marianne, Fru  
 315 — Marion, Fru  
 209 — Peter, Herr  
 126 — Sven, Avdelningschef  
 311 Hedberg, Ulla, Fröken  
 364 Henriques, Birgit, Fröken  
 152 — Åke, Herr  
 39 Hertz, Mary, Fröken  
 38 — Sonja, Konsulinna  
 40 — Sten, Herr  
 43 Heyman, Folke, Herr  
 6 — Gunhild, Fru  
 5 — Hugo, Direktör  
 321 — Jacob, Herr  
 44 — Klas, Herr  
 322 Holm, James, Herr  
 283 Holmberg, Carl Olov, Herr

Matr.nr

- 327 *Jacobson, Reggie, Herr*  
47 *Janson, Elin M., Fru*  
45 *Jansson, Birger, Ingeniör*  
46 — *Karin, Fru*  
334 *Johansson, Bertil, Herr*  
134 *Jonsson, Alf, Herr*  
51 — *Axel, Konsul*  
59 — *Bo Erling, Herr*  
135 — *Dick, Herr*  
54 — *Folke, Generalkonsul*  
52 — *Frej, Direktör*  
61 — *Gunilla, Fröken*  
68 — *Leif, Herr*  
69 — *Ragnhild, Fröken*  
136 — *Rolf, Herr*  
72 — *Sture, Herr*  
73 — *Åke, Herr*  
377 *Jufors, Curt-Holger, Herr*
- 239 *Karlström, Harry, Fil. mag.*  
217 *Keiller, Alice, Fru*  
373 — *Clarence, Herr*  
388 — *Douglas, Herr*  
62 — *Harry, Ingeniör*  
182 — *James, Kabinettskammarherre*  
374 — *Kenneth, Herr*  
349 *Kempe, Frans Michael, Herr*  
292 — *Hans, Herr*



Matr.n:r

- 350 *Kempe, Ingrid, Fru*  
358 *Kjellberg, Göthilda, Fru*  
259 — *Jonas, Herr*  
380 *Koch, Eric Gustav, Herr*  
66 *Krafft, Per Gustav, Herr*  
64 — *Philip, Grosshandlare*  
65 — *Tyra, Fru*  
67 — *Ylva, Fröken*  
212 *Kristensen, Folke, Herr*  
299 — *Harry, Köpman*  
287 — *Marianne, Fröken*  
368 — *Ulf Johan, Herr*  
74 *Krüger, C. I., Herr*  
75 — *Lila, Fru*  
219 — *Helen, Fru*  
258 *Kuylenstierna, Märta, Fru*  
  
280 *Laurenius, B. G., Ingeniör*  
279 — *G., Direktör*  
281 — *Ingrid, Fröken*  
57 — *Mary, Fru*  
375 *Lesslie, Carl-Otto, Herr*  
282 *Lewerentz, Per Fredrik, Löjtnant*  
383 *Liljegren, Sten H., Herr*  
268 *Lithander, Georg, Direktör*  
269 — *Margot, Fru*  
345 *Lundberg, Oscar, Massör*  
208 *Lundquist, Gösta, Skeppsmäklare*

Matr.n:r

- 78 *Lundwall, Inga-Karin, Fröken*  
80 — *Lars, Herr*  
77 — *Percy, Grosshandlare*  
326 *Lövgren, Ulla, Fröken*  
  
323 *Malmsten, Stellan, Herr*  
  
382 *Nielsen, Kurt, Herr*  
319 *Nilsson, Astrid, Fröken*  
81 — *Ernst, Direktör*  
188 — *Ernst-Olof, Herr*  
82 — *Gertrud, Fru*  
187 — *Kerstin, Fröken*  
376 — *Nils Erik, Herr*  
316 *Nordström, Axel, Direktör*  
318 — *Elly, Fröken*  
317 — *Greta, Fru*  
147 — *Kurt, Herr*  
351 *Nystroem, Joy, Fröken*  
352 — *Liliane, Fröken*  
353 — *Mona, Fröken*  
  
226 *Ohlsson, Britt-Marie, Fröken*  
84 — *Eric, Kamrer*  
85 — *Eric, Fru*  
228 — *Göran, Herr*  
86 — *Lars Eric, Herr*  
227 — *Stina, Fröken*  
372 *Olsson, Anne-Marie, Fröken*

Matr.n:r

- 88 *Pellerin, Carin, Fru*  
87 — *J. V., Författare*  
329 *Phillips, Michael, Herr*
- 89 *Ringstrand, Arvid, Direktör*  
386 *Runo, Leif, Herr*
- 302 *Schröder, Carl A., Direktör*  
303 — *Elna, Fru*  
91 *Schöman, Anna, Fru*  
90 — *Harald, Direktör*  
93 *Seth, Axel M., Ingeniör*  
96 — *Carl Axel, Notarie*  
94 — *Elin, Fru*  
133 — *Inga-Lisa, Fröken*  
95 — *Åke, Ingeniör*  
379 *Sjöholm, Britt-Marie, Fröken*  
378 — *Sven Arthur, Herr*  
10 *Sjöstedt, Inez, Fru*  
102 — *Kerstin, Fröken*  
9 — *L., Grosshandlare*  
104 — *Sten, Herr*  
308 *Skottsberg, Anders, Ingeniör*  
384 *Steffenburg, Bo, Herr*  
11 — *W., Intendent*  
108 *Swartz, Carl-Reinhold, Herr*  
107 — *Elsa, Fru*

Matr.n:r

369 Svensson, Erik Gunnar, Herr

371 Söderman, Ingrid, Fröken

370 — Martin, Fil. d:r

355 Trägårdh, Gunnar, Löjtnant

356 — Jan, Herr

98 Tullberg, Eric, Direktör

154 Turitz, Claes, Herr

105 — H. G., Direktör

155 — Ian, Fröken

106 — Tora, Fru

291 Unger, Maj, Fru

381 Wænerlund, Annita, Fröken

260 Wallenberg, Carol, Löjtnant

207 Waller, Erik, Handlande

284 — Jarl, Herr

213 Weibull, Hugo, Herr

365 — Johannes, Mäklare

366 — Jonas, Herr

253 Weijdling, Tord, Herr

312 Wennerström, Dagny, Fru

144 — Gunnar, Herr

237 — Harry, Direktör

238 — Nils Henrik, Herr

109 Werner, Bror, Ingeniör

177 — Margareta, Fröken

110 — Thea, Fru

Matr.n:r

- 113 *Westerberg, Erik, Herr*  
114 — *Johan Gustav, Herr*  
2 — *Kerstin, Fru*  
112 — *Marianne, Fröken*  
151 — *Olle, Herr*  
1 — *P. O., Direktör*  
266 *Wijk, Erik, Direktör*  
267 — *Kerstin, Fru*  
338 — *Olof, Herr*  
339 — *Virginia, Fröken*  
116 *Willumsen, Carl-Björn, Herr*  
118 — *Lilly, Fröken*  
119 — *Mogens, Herr*  
115 — *W., Ingeniör*
- 298 *Ygberg, Rolf, Advokat*  
120 *Yhlen, Eric Rob., Handlande*  
121 — *Lars Eric, Herr*  
122 — *Leif, Herr*  
347 — *Marianne, Fröken*
- 340 *Ågren, Birgitta, Fröken*  
341 — *Jo-Louise, Fröken*  
342 — *Kristina, Fröken*  
343 — *Märtha, Fru*  
344 — *Per Gustaf, Kapten*
-

B Å T T Y P E R

Lk = Långfärds kryssare	T = Trollunge
10 m R = Intern. tiometersyacht	J = Julle
8 m R = Intern. åttametersyacht	Lj 18 = Långedragssjulle, 18 kvm
6 m R = Intern. sexmetersyacht	* = Sjärbåt
5 m R = Intern. femmetersyacht	Kk = Kanotkryssare
NK = Nordisk kryssare	Sd = Segeldingy
Sk = Skärgårdskryssare	Oj = Oslojulle
K = Kosterbåt	M = Motorbåt
D = Drake	UM = » m. utombordsm.

*Båtar, tillhörande S. B. K:s medlemmar:*

Namn och typ	Märke	Ägare
Ford (Oj)	34	Bussy Ahlsell
— (M)	—	Anton Andersson
Ingrid (T)	T 4	Thorsten Antonson
— (UM)	—	Thorsten Antonson
Tisteln (UM)	—	Kickan Been
Helfrid (Lk)	—	Albert Billner
Tip-Top (M)	—	Albert Billner
Kjetoyma (J)	—	Kjell Billner
Punda 4 (UM)	—	Kjell Billner
Fågel Bris (5 m R)	5 S 29	Rolf Billner
— (UM)	—	Daisy & Girtie Bratt
Mariana (10 m R)	—	Gustav Adolf Bratt
Masse (Lj 18)	SBK 5	Dan-Axel Broström
— (M)	—	Dan-Axel Broström
Rabble (*)	* 223	Bruno Carlström
Snappe (*)	* 197	Gustaf Carlström
Carmencita (*)	* 154	Hans Cornéer
— (UM)	—	John J. Drumm
Carina (Lj 18)	J 18/19	Arne Ehrman
— (M)	—	Bengt Ehrman
— (UM)	—	Alfred Erikson
Kadmos (D)	DS 135	Lennart Ericson
— (M)	—	Lennart Ericson

Namn och typ	Märke	Ägare
Vingen II (Lj 18)	J 5	Henry Florén
Trio (Lj 18)	J 18/36	Maj-Britt Gillberg
Essan (Oj)	3	Frans Olof Gillholm
Ellbe (Lj 18)	LB	Lennart & Bertil Hallgren
Bris (M)	—	Elof Hansson
— (J)	—	Sven Hansson
— (M)	—	Birgit Henriques
Borgila (6 m R)	6 S 18	Hugo Heyman
Blåskajsa (*)	* 200	Reggie Jacobson
Margot (M)	—	Axel Jonsson
— (UM)	—	Bo Erling Jonsson
— (UM)	—	Frej Jonsson
Lise-Lotte (Sk)	54	Curt-Holger Jufors
Lucretia Borgia (Lj 18)	SBK 3	Harry Keiller
— (M)	—	James Keiller
Bellita (Lj 18)	SBK 2	Hans Kempe
— (UM)	—	Per Gustaf Krafft
Knop (*)	●	Folke Kristensen
Meander (Sd)	I	C. I. Krüger
Meander IV (M)	—	C. I. Krüger
— (UM)	—	Harry Krüger
— (UM)	—	B. G. Laurenius
— (UM)	—	G. Laurenius
Gask II (Lj 18)	J 18/15	Carl-Otto Lesslie
— (M)	—	Carl-Otto Lesslie
— (UM)	—	Carl-Otto Lesslie
— (J)	—	Oscar Lundberg
Burre-Busse (D)	DS 34	Gösta Lundquist
Rockan (J)	—	Lars Lundwall
Sunny Boy (*)	* 156	Ulla Lövgren
Hjärter Dam (Sk)	—	Stellan Malmsten
Osgren (Oj)	35	Kurt Nielsen
X (Lj 18)	J 4	Ernst Olof Nilsson
— (UM)	—	Ernst Nilsson
Skäddan (M)	—	Axel Nordström

Namn och typ	Märke	Ägare
Mira (*)	* 16	Kurt Nordström
Chevrolet (Oj)	32	Kurt Nordström
— (UM)	—	J. V. Pellerin
— (M)	—	Carl A. Schröder
Tärnan (M)	—	L. Sjöstedt
Pajas (Lj 18)	SBK 4	Sten Sjöstedt
Eve (*)	—	Anders Skottsberg
Juliana (Kk)	—	W. Steffenburg
Swing (Oj)	S 19	C.-R. Swartz
— (UM)	—	Erik Gunnar Svensson
Latyrus (*)	* 183	Claes Turitz
Ian (M)	—	H. G. Turitz
Ian V (6 m R)	6 S 46	H. G. Turitz
— (UM)	—	Ian Turitz
Amie (5 m R)	5 S 36	Carol Wallenberg
Glimt (Sk)	T 1	Erik Waller
— (M)	—	Erik Waller
Flax (Lj 18)	J 18/14	Jarl Waller
Killelipp (*)	* 67	Gunnar Wennerström
Maj (8 m R)	—	Harry Wennerström
— (M)	—	Harry Wennerström
PärLAN (K)	—	Bror Werner
— (K)	—	P. O. Westerberg
Olivia (K)	—	P. O. Westerberg
Tonfisken (J)	—	P. O. Westerberg
Frida (K)	—	Erik Wijk
Hia Hing (Lj 18)	SBK 7	M. & C.-B. Willumsen
— (UM)	—	M. & C.-B. Willumsen
— (M)	—	Rolf Ygberg
Jänta (T)	T 20	Eric Rob. Yhlen



## Styrelseberättelse

för Särö Båtklubb arbetsåret 1938—39.

---

Styrelsen för Särö Båtklubb får härmed avgiva följande berättelse över Klubbens verksamhet under arbetsåret 1938—39, det trettonde sedan Klubben bildades.

Styrelsen har under året haft fem protokollförda sammanträden. Medlemsantalet har sedan föregående år stigit till 225, varav 98 juniorer.

Styrelsen har i likhet med föregående år låtit utgiva och distribuera en årsbok och förberedes även utgivandet av en för nästa år.

Genom Klubbens försorg har grundet Kvarnberget i Stal-larbukten försetts med stadigvarande sjömärke.

För att undersöka möjligheterna av att få en utbyggnad av stora båtbyggnad till stånd eller att på annat sätt få förbättrade hamnförhållanden på Särö, har styrelsen inom sig tillsatt en bryggkommitté, och har denna uppgjort förslag, som förelagts intresserade personer. Ett andra sammanträde med dessa håller f. n. på att förberedas, varför styrelsen ännu icke kan uttala sig om resultatet av kommitténs arbete.

Under året har Klubben haft den stora förmånen att av konstnären Gustaf Carlström få mottaga en oljemålning, å vilken lotteri anordnats. Detta har tills dato inbragt 669 kr. För den utomordentliga gåvan ber styrelsen få frambära ett varmt tack.

Såsom mönsterbåtar för året har styrelsen låtit på Werner Anderssons varv i Ulricehamn bygga 4 st. oslojullar, vilket i hög grad möjliggjorts tack vare det goda överskott, som

uppstått vid årsbokens utgivande. Dragning av båtarna skedde under stor tillslutning den 15 juni. Vinnare blevo: herr Lars Eric Yhlen, fröken Elly Nordström, fru Alice Keiller, fru Maud Ahlsell.

Under sommaren har tre poängkappseglingar hållits, men tyvärr har Klubben i år icke kunnat glädja sig åt samma goda tillslutning som tidigare. Om Konungens vandringspris har i år seglats i oslojulleklassen. Som vanligt höllos två seglingar samma dag. Med stor tillfredsställelse har styrelsen kunnat konstatera, att intresset för denna ständigt vandrande pokal stadigt sprides i allt vidare kretsar.

För tävlingarna i lagsegling mellan SS Kaparen i Gottskär och SBK har Klubben i år satt upp ett vandringspris att vinnas tre gånger. Den 30 juli seglades för första gången härom. Båda seglingarna ägde rum på Gottskär, då Kaparens representanter av storm förhindrats komma till Särö, och utföllo dessa så att Särö Båtklubb segrade med två poängs övertikt. Det är styrelsens innerliga förhoppning att detta sedan tre år tillbaka uppehållna samarbete skall kunna fortgå allt framgent.

Den 13 aug. lyckades ett utvalt lag från Klubben, bestående av draken Kadmos, L. och B. Ericson, långedragssjullen Trio, rm Lennart Antonson, och stjärnbåten Mira, Kurt Nordström, att på Brevik besegra sju andra segelsällskap och hemföra Brevikskannan för året.

Till dessa och alla andra, som under året med heder fört Klubbens färger samt till alla dem, som med gåvor och på annat sätt stött Klubbens verksamhet, ber styrelsen att få framföra sitt hjärtligaste tack.

Särö den 16 aug. 1939.

*Styrelsen.*

# Sammandrag över räkenskaperna 1938-1939.

## INKOMSTER

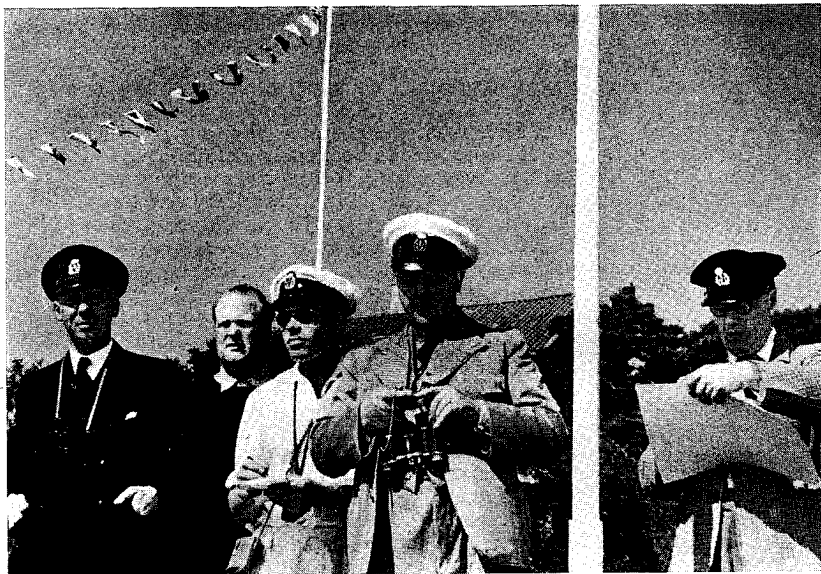
Medlemsavgifter .....	Kr.	968:—
” ” ”Ständig medlem” .....	”	50:—
Gåvor .....	”	150:—
Årsboken 1938, annonsintäkter .....	”	1.879: 33
Annonsintäkter från årsböckerna 1936 och 1937 ..	”	75:—
Startavgifter .....	”	88:—
Tavellotteriet, försålda lotter .....	”	863:—
Inkomst av årsfesten .....	”	585:—
	Kr.	4.658: 33
Behållning från föregående räkenskapsår .....	”	1.557: 87
	<u>Kronor</u>	<u>6.216: 20</u>

## UTGIFTER

1938 års utlottningsbåt .....	Kr.	117: 10
1939 ” utlottningsbåtar .....	”	1.587: 63
1940 ” utlottningsbåt .....	”	415: 35
Årsboken 1938, tryckningskostnader m. m. ....	”	1.133: 23 <sup>*)</sup>
Övriga trycksaker, telefon, annonser, porto o. d. .	”	193: 32
Båtreparationer .....	”	157: 44
Seglingspriser .....	”	325: 25
Salutpatroner, raketer .....	”	16: 50
Övriga utgifter i samband med egna kappseglingar	”	31: 60
Startavgifter i andra segelsällskaps kappseglingar ..	”	15:—
Försäkringspremier .....	”	9: 90
Tavellotteriet .....	”	193: 80
Årsfesten .....	”	339: 70
Diverse utgifter .....	”	33: 63
	Kr.	4.569: 45
Behållning till nästa räkenskapsår .....	”	1.646: 75
	<u>Kronor</u>	<u>6.216: 20</u>

\*) För erhållande av årsbokens totala kostnad skall till ovanstående summa, Kr. 1.133: 23, läggas Kr. 210: 73, utgörande under förra räkenskapsåret utbetald annonsprovision.

Göteborg den 30 september 1939.



## *Blick tillbaka — och framåt.*

Det är med blandade känslor vi kunna blicka tillbaka på seglingssäsongen 1939. För att börja med de angenäma minnena så var det framför allt tre händelser, som kom den allmänna uppmärksamheten att riktas mot vår Klubb. Först besegrades SS Kaparen i Gottskär efter två spännande tävlingar därstädes den 30 juli, varvid en första inteckning i ett nyuppsatt vandringspris erhöles. Sedan var det oslojulleseglingarna om Kungapokalen, som förde SBK fram i rampljuset. Visserligen vandrade pokalen till Långedrag, men sportsligt sett blev dagen en stor framgång. Intet annat svenskt sällskap har ännu startat 11 oslojullar. Som slutkläm erövrade Klubbens lag den ståtliga, ständigt vandrande Brevikskannan på Brevik den 13 augusti i konkurrens med sju andra sällskap.

I långedragseglingarnas mästerskapssegling, anordnad av Långedragss den 27 aug., deltog två båtar från Särö och en av dem — Trio — ledde över hälften av den långa banan, då förrädiska strömmar plötsligt och obarmhärtigt grusade alla förhoppningar.

Bland de mindre glada hägkomsterna från den gångna sommaren står främst det förhållandet, att Särö Båtklubb aldrig tillförne har haft så få deltagare på sina poängkappseglingar. En enda utombys båt — en oslojulle från Malevik! Kullavikarna, som annars bruka vara trägna och gärna sedda gäster, uteblevo i år. Men felet ligger nog i det faktum, att för många kapp-

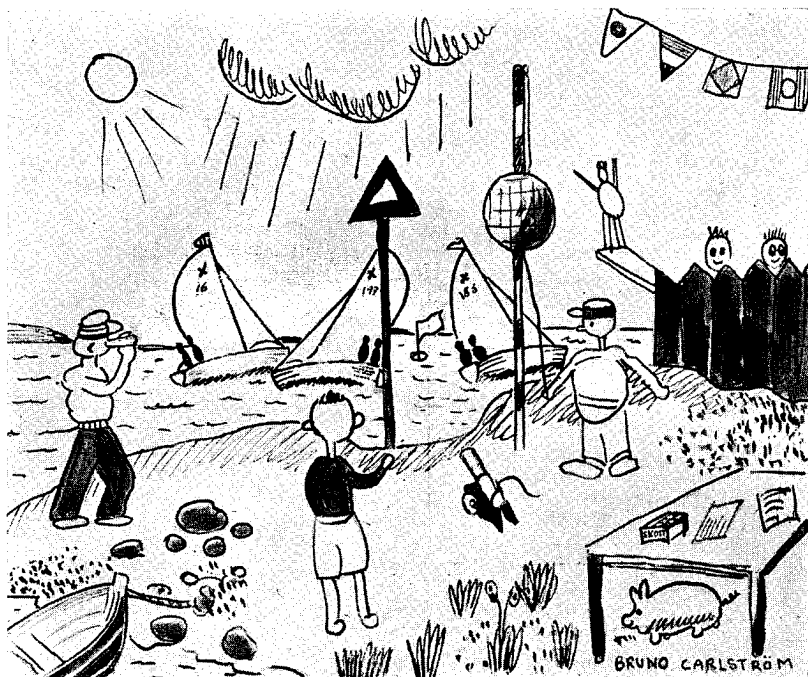
seglingar klämmas ihop på en för kort säsong. Detta med åren allt svårare missförhållande har nu också utlöst en samlad aktion från de allra flesta västkustklubbarnas sida, och nästa års regattakalender kommer säkerligen att få ett annat utseende.

Mer än en gång har från ledande håll inom Klubben försports vissa missljud, såsom "här har vi hela denna stora apparat igång för ett knappt tjugotal kappseglande ungdomar, det är ju aldeles på tok". Till dessa herrar skulle jag vilja rikta ett memento: Klubbens allenahärskande uppgift är icke att ordna kappseglingar, ehuru dessa naturligtvis intaga en mycket framträdande plats på arbetsprogrammet, utan jag anser att SBK:s främsta uppgift är dess blotta existens. Hur tro ni det skulle gå om ingen sammanlutning funnes, som toge hand om det seglingsintresse, som trots allt finns på Särö, och höll det vid liv bl. a. genom att med stora ansträngningar samla ihop medel till utlottningsbåtar, priser m. m., m. m.? Jo, med största sannolikhet skulle alla de båtar, som nu trimmas och fejas och får nya segel etc. aldrig åtnjuta tillnärmelsevis samma skötsel. Efter att en tid ha varit i bruk skulle riggen vaja och slänga, spiken, som ersatte den tappade schackelskraven skulle få sitta kvar, likaså den rostiga ståltråden, varmed den avseglade vantskraven provisoriskt lagades, om skalens frodiga tillväxt i botten skulle ingen bekymra sig o. s. v. Det finns tyvärr allt för många sådana varnande exempel redan som det nu är.

Kappseglingen har även många andra oskattbara fördelar. Sålunda för den t. ex. sina utövare till olika platser utefter kusten, till farvatten, som kanhända aldrig annars skulle upptäckas av en smörgåskryssande hemmaseglare. Dessa härnadståg till främmande valplatser för att strida för de egna färgerna väcker hos den unge seglaren en obetvinglig längtan till liv, längtan att utsträcka färden än längre och på egen köl få utforska nya skärgårdar. Med andra ord: han får upp blicken för det allra tjustigaste sättet att ungas med naturen — långseglingens förnäma sport och allt vad den för med sig av intensiv levnadsglädje och ungdomliga skärgårdsäventyr.

Att här gå in på allt vad segelsporten och speciellt "the racing" betyder för en så havomfluten nation som vår skulle föra alldeles för långt. Vare det tillräckligt att citera ett av våra främsta segelsällskaps valspråk: "Såsom uppfostringsmedel är vår idrott den yppersta."

SBK har för närvarande en ganska säregen svårighet att brottas med: vi ha mycket fler båtar än besättningar! Det största antalet startbåtar i år var 12 st. Det kunde lika gärna ha varit det dubbla, utan att någon "import" från kringliggande orter hade behövt förekomma. Det är icke så att vi sakna ungdom här, visst inte. Stå vid Annas schapp en sommarkväll får ni se. (Ja, jag vet jag skrev om detta förra året också, men dom hängde där i år med.) Hela felet är att ingen kan komma sig för. Blott om en eller ett par bröt sig ut ur den kompakta slöhetens försöfning, skulle snart de andra följa efter. Hur ofta får man icke till svar på en välment uppmaning till deltagande: "Jag? Skulle jag vara med och kappsegla?! Är du tokig, hur skulle det gå?" Det skulle gå alldeles utmärkt. Alla ha vi börjat en gång och ingen har någonsin ångrat sig. För att öva upp nybörjare ordnades i aug. i all enkelhet små privata träningsseg-



## Regattarevy.

### Pöängseglingarna.

I strålande sommarväder hölls första pöängkappseglingen den 22 juni. Den nu debuterande oslojulleklassen var talrikast företräd, och i den rådande nordostliga cirka 5 sekundmetersvinden hade båtarna närmast sitt önskeväder. För stjärnbåtar och långedragssjullar gick banan runt det vanliga flaggmärket N Gula Kråkan—Myran—Hangeskär—flaggmärket—mål. De tre stjärnbåtarna voro mycket jämna och efter flera närkamper inkom Mira som första båt. Den unge Claes Turitz uppträdde denna dag för första

lingar, som vunno allmänt gillande, och det är att hoppas, att dessa skola kunna fortsättas under växande anslutning hela nästa sommar. Här, flickor och pojkar, medlemmar av Särö Båtklubb, ha ni ett ypperligt tillfälle att i lugn och ro under erfaren ledning förvärva insikt i seglandets underbara konst. Sedan få ni vara med som gästar på de "riktiga" kappseglingarna — det råder en permanent brist på besättningsmän, så den saken är lätt ordnad — och så en dag är ni mogna att själva övertaga rorpinnen och kommandot. Kanske i en egen båt.

C.-R. S.

gången på kappseglingsbanan med sin Latyrus och blev tvåa, tätt följd av Diego Carlströms Snappe, ex SBK 1938. Bland jullarna tog Trio hem spelet efter en sannskyldig utklassning av konkurrenterna.

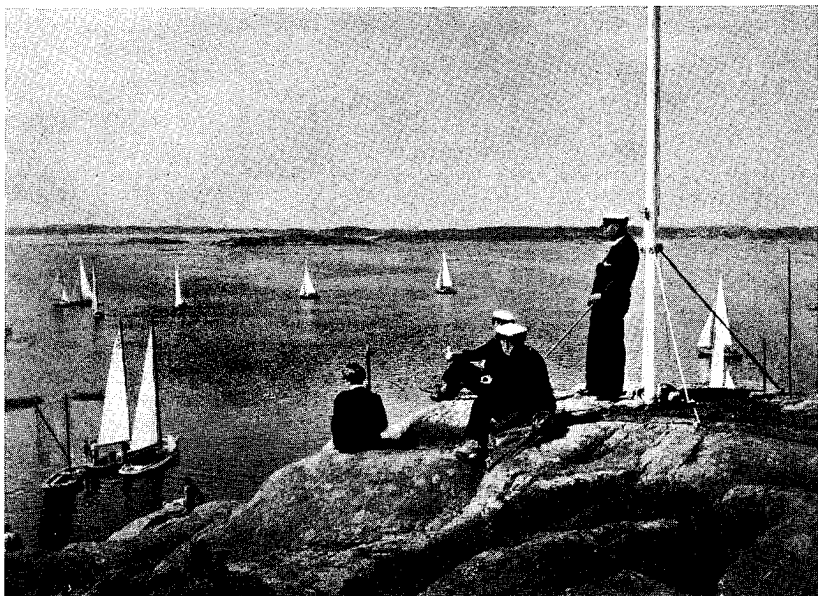
Oslojullarna fick en bana runt flaggmärket och Ruinholmen eller Kleva, som den rätteligen heter, alltså en kryss- och länsbana. Kjell Billner triumferade över ende gästen — Kurt Nielsen med Osgren. Men så hade Billner verkligen lagt ned ett erkännansvärt arbete på intrimningen av den båt han fått hand om.

Protokoll: *Stjärnbåtar*: 1) Mira, Kurt Nordström, 2.11.19; 2) Latyrus, Claes Turitz, 2.12.38; 3) Snappe, Diego Carlström, 2.12.47. *Långedragjullar*: 1) Trio, Sven Gösta Gillberg, rm. Carl-Lennart Bergqvist, 2.03.56; 2) Gask II, Carl-Otto Lesslie, 2.12.11; 3) X-et, Ernst-Olof Nilsson, 2.14.29; 4) Pajas, Sten Sjöstedt, 2.15.05. *Oslojullar*: 1) Ford, Kjell Billner, 1.12.35; 2) Osgren, Kurt Nielsen, 1.13.15; 3) Chevrolet, Lars Lundwall, 1.21.04; 4) Lasse, Leif Yhlen, 1.23.06; 5) Lillsnappe, Bruno Carlström, 1.23.13.

*Andra seglingen* ägde programenligt rum söndagen den 9 juli, fast det blåste friska vindar utifrån havet och sjön gick hög efter en längre tids intensivt blåsande. Den lilla skaran hade ytterligare decimerats, och vad värre var, SS Kaparens ivrigt motsedda besök för lagtävlingen klubbarna emellan hade måst inhiberas på grund av vädret. De startande klarade sig dock utan mankemang genom besvärligheterna. Billner hade oturen att ligga fast vid bryggan efter förberedelseskottet, varför seglingsnämnden blev nödsakad diskvalificera honom. Han startade likväl betydligt försenad, men det bar sig icke bättre än att han på den korta banan grundligt slog sina två medtävlare och inkom över 11 min. före nästa båt. Denna sällsynta prestation renderade honom ett välförtjänt extrapris.

Protokoll: *Stjärnbåtar*: 1) Mira, Kurt Nordström, 1.10.25; 2) Snappe, Diego Carlström, 1.13.12; 3) Latyrus, Claes Turitz, 1.17.10. *Långedragjullar*: 1) Gask II, Carl-Otto Lesslie, 1.14.00; 2) Trio, Sven Gösta Gillberg, 1.16.30; 3) X-et, Ernst-Olof Nilsson, 1.20.45. *Oslojullar*: 1) Osgren, Kurt Nielsen, 1.24.35; 2) Chevrolet, Lars Lundwall, 1.28.04; 3) Ford, Kjell Billner, 1.30.00 (diskv.).

*Tredje* och sista *poängseglingen* den 28 juli gynnades på ett utomordentligt sätt av vädrets makter. En nordvästlig vind av mellan 5 och 6 sekundmeters styrka svepte över ett mörkblått hav och solvarma klippor. De större båtarna seglade en bana med kryss till Möareholmen och sedan slör runt Myran till märkesflaggen vid Gula Kråkan. De tre stjärnbåtarna var över linjen inom 20 sek. Unge Turitz hade redan avancerat till rorsman och fullföljde den rätt krävande seglingen på ett hedrande sätt. Nästa skott gällde långedragjullarna. Trio och Gask lågo på samma poäng, varför dagens segling skulle bli avgörande. Trio lyckades få en minuts bättre tid och säkrade därmed en inteckning i klassens vandringspris. Pokalförsvarende X-et med unge Ernst-Olof Nilsson vid rodret hade ingen lyckad dag. Först låg han långt bort på fel sida om linjen i startögonblicket. Sedan avslutade han dagen med att på sista kryssen upp till målet till den grad felberäkna avstånd och vindriktning, att han fick slöra ned mot mållinjen, som han för säkerhets skull skar från fel sida! Sorgligt. Oslojullarna hade fått en trevarvsbana i viken framför startplat-



BREVIKSSEGLINGEN. SBK:s DELEGATER FÖLJA TÄVLINGEN MED SPÄNT INTRESSE

sen. Kjell Billner visade åter sin särklass genom att omedelbart skaffa sig ett avsevärt försprång och sedan öka på detta, så att han vid tredje varvets slut varvat två konkurrenter.

Protokoll: *Stjärnbåtar*: 1) Mira, Kurt Nordström, 1.16.20; 2) Snappe, Diego Carlström, 1.18.50; 3) Latyrus, Claes Turitz, 1.24.30. *Långe dragsjullar*: 1) Trio, Sven Gösta Gillberg, 1.17.00; 2) Gask II, Carl-Otto Lesslie, 1.18.15; X-et, Ernst-Olof Nilsson, 1.23.30. *Oslojullar*: 1) Ford, Kjell Billner, 0.53.05; 2) Swing, Lennart Antonson, 1.00.50 (utom tävlan); 3) Osgren, Kurt Nielsen, 1.01.45; 4) Lillsnappe, Bruno Carlström, 1.23.05; 5) Lasse, Carl-Lennart Bergqvist, fick utgå på grund av brusten rå.

Slutliga poängställningen blev således: *Stjärnbåtar*: 1) Mira,  $9\frac{3}{4}$  poäng, I pris; 2) Snappe, 5 poäng; 3) Latyrus 4 poäng. *Långe dragsjullar*: 1) Trio,  $9\frac{1}{2}$  poäng, I pris; 2) Gask,  $8\frac{1}{4}$  poäng; 3) X-et, 4 poäng. *Oslojullar*: 1) Osgren,  $10\frac{1}{4}$  poäng, I pris; 2) Ford,  $9\frac{1}{2}$  poäng, II pris; 3) Chevrolet, 5 poäng; 4) Lillsnappe, 3 poäng; 5) Lasse, 2 poäng.

#### Seglingarna mot SS Kaparen.

Den gamla regeln i tävlingarna mot SS Kaparen att båda klubbarna skola åtnjuta fördelen av hemmaplan en gång varje sommar fick i år ruckas på, eftersom Kattegatts vågor vid tiden för "sörbornas" beramade säröbesök betänkligt överstego den höjd, i vilken det kunde anses vara tillbörligt för mindre flytetyg att ge sig ut, i synnerhet när nämnda vågor med ohämmad natur-



kraft dundrade mot en så trasig och oskyddad kust som Onsala-halvöns västra. Detta icke så att förstå, att ej de långedragssjullar, det här var fråga om, skulle kunnat klara sig — det är höjt över allt tvivel — men det är i högsta grad odiplomatiskt att utan tvingande nödvändighet fresta materiel och besättning över hövan just före en kappsegling, i synnerhet en, där motparten kan sända utvilade trupper i elden.

Denna passage har alltid utgjort det största hindret för samarbetet med gottskärsklubben, ett samarbete, som från alla håll skänkes de varmaste sympatier. Vi säröbor torde väl vara de som ha minst svårt att uppehålla en om än sporadisk kontakt med de av en omild natur från större segelcentra isolerade gottskärsborna. Det är också vårt fasta beslut att vidmakthålla och även söka utöka de angenäma förbindelserna. Till den ändan uppsattes i år ett nytt vandringspris, om vilket det som tidigare skett skall seglas i lag, bestående av tre 18 kvm. långedragssjullar från vardera sällskapet. Tvenne seglingar skola hållas varje år, och när endera klubben erhållit sin tredje inteckning slutar pokalen att vandra.

I en frisk till hård, byig SSV och regn anträdde Särös representantbåtar färden söderöver på lördagen den 29 juli och framkommo till Gottskär efter sex timmars mycket besvärlig segling. Nästa dag hade molntäcket lättat och en 6 sekundmeters sunnan spånade dukarna, som räcktes redan vid tiotiden på söndagsmorgonen för att båda seglingarna skulle hinna avverkas den dagen. Vårdarna stodo för den första omgången och bestämde banan med kryss till Fjordskär och därefter slör runt södra Hästskär till mål. Starten skedde för kryss och alla voro över inom 45 sek. Kaparens utlovningsbåt för året visade sig vara en ypperlig seglare och tog snart ledningen samt hemförde utan svårighet segern. Andra och tredje platserna belades av SBK. Den tredje säröbåten hade i den hårda nerseglingen på lördagen skörat storseglet och måst tillgripa ett nytt och oinseglat, som dessutom var för litet. Den kom därför att spela sparvens roll i tranedansen. Resultatet av första seglingen blev:

1) SSK 1939, B. Bergström, 1.32.43; 2) Trio, Sven Gösta Gillberg, SBK, 1.34.00; 3) Gask II, rm. Dick Jon. son, SBK, 1.34.50; 4) Inger, Einar Hedenberg, SSK, 1.35.08; 5) Måsen, Å. Andrén, SSK, 1.35.15; 6) X-et, rm. C.-R. Swartz, SBK, 1.40.03.

Hemmalaget ledde alltså med  $1\frac{1}{4}$  poäng och under glad stämning intogs gemensam lunch på restaurangen.

Över andra seglingen, som började kl. 2, fick SBK bestämma och valde en kryss- och länsbana med Rågskytten och Fjordskär som rundningsmärken. Solen hade kommit fram och tätta åskådarskaror kantade nu bryggor och stränder och följde med intresse seglingens gång. Det såg ut som om Kaparen äntligen skulle vinna. Tidigare har ju Särö alltid kunnat triumfera. Starten gick för läns och båtarna passade varandra minutiöst. På 15 sek. voro alla över. På länsen ner till Rågskytten tog Inger ledningen men slösade med höjden i rundningen och blev snart distanserad av Trio, som gick oemotståndligt fram. SSK 1939 gjorde ett kort slag för att komma fri, men förlorade därpå och hann sedan aldrig fatt de andra. På den långa kryssen ut genom fjorden i



BREVIKS SS:s STARTPLATS

mojnznde vind kom även Gask förbi Inger, och de båda tät-platzerna belades därmed av SBK, som alltså erövrade högsta sammanlagda poäng. Tiderna blevo:

1) Trio, SBK, 2.09.13; 2) Gask II, SBK, 2.12.50; 3) Inger, SSK, 2.13.55; 4) Måsen, SSK, 2.18.03; 5) SSK 1939, 2.20.55; 6) X-et, SBK, 2.24.59.

Slutliga poängställningen blev således: Särö Båtklubb  $22\frac{1}{4}$  poäng, Segelsällskapet Kaparen  $20\frac{1}{4}$  poäng.

Omedelbart efter slutzkottet förrättades prisutdelning på bryg-gan, varvid Sven Gösta Gillberg såsom störste poängslukare erhöU vandringspriset att förvaras till nästa år. Det segrande lagets rorsmän erhöU minnespris.

### **Brevikskannan.**

Det var färg och liv och något av verklig folkfest på Brevik söndagen den 13 augusti, när Styrso kappseglingssällskap skulle förvara Brevikskannan. I år var det inte mindre än sju olika klubbar, som utmanat med vardera en drake, en längedragssjulle och en stjärnbåt. Tyvärr förtogs intresset för två av de deltagande klubbarnas del genom att de inte fingo fulltaliga lag. Draken Falken och längedragssjullen Hia Hing, som skulle seglat för respektive kullaviksklubben och Askimsfjordens Båtklubb, uteblev nämligen. De deltagande lagen hade följande sammansättning:

Styrsö KS: draken Britta, jullen Flax, stjärnbåten Trix.

Särö Båtklubb: draken Kadmos, jullen Trio och stjärnbåten Mira.

Budskärs Båtklubb: draken Anne-Marie, jullen Zaritza och stjärnbåten Blåskajsa.

Kullaviks KKK: draken Burre Busse och stjärnbåten Vinja.

GKSS: draken Gedos, jullen Carina och stjärnbåten Sirius.

SS Æolus: draken Dulcibella, långedragssjullen Snudd och stjärnbåten Juno.

Breviks SS: draken Ruter Ess, jullen Gladan och stjärnbåten Killingen.

Askimsfjordens Båtklubb: jullen Krabb och stjärnbåten Lattjo.

Vinden var mycket lätt och huvudsakligen västlig. Banan lades runt Killingeholmen och Kleva grund bort runt Æolusön samt hem genom Sjöholmegapet och skulle egentligen ha seglats två varv men avkortades på grund av hotande stiltje, så att målskott sköts efter blott ett varv.

Bland drakarna startade Britta, Gedos och Ruter Ess bäst, bland jullarna Gladan, Flax, Snudd och Carina. Sirius, Killingen och Juno gjorde bästa stjärnbåtsstarterna.

Det stod snart klart, att Särös aktier fälde en hög notering och att även hemmaklubben Breviks SS låg mycket väl till, och redan innan båtarna på slören nått Sjöholmegapet var utgången given i stora drag. Särös prestation med en första, en andra och en tredjeplats var vacker och gav klubben en klar om också inte precis överlägsen seger samt Brevikskannan för året.

Protokoll: Drakar: Kadmos, L. och B. Ericsson, 2.20.55; Dulcibella, O. Westerberg, 2.33.07; Anne-Marie, B. O. Albrektsson, 2.23.15; Gedos, Per Gedda, 2.23.48; Ruter Ess, K. A. Risberg, 2.26.58; Burre Busse, Gösta Lundqvist, 2.27.37; Britta, Håkan Ekman, 2.28.45. Falken startade ej.

Jullar: Gladan, K. Larnelius, 2.39.04; Trio, S. G. Gillberg, 2.39.16; Carina, Arne Ehrman, 2.48.49; Zaritza, Henry Kopp, 2.48.50; Snudd, P. O. Zachrisson, 2.49.33; Flax, Jarl Waller, 2.54.47; Krabb, Stellan Johansson, 3.14.55. Hia Hing startade ej.

Stjärnbåtar: Vinja, P. O. Högsten, 2.33.36; Killingen, Harald Wennergren, 2.34.22; Mira, K. Nordström, 2.34.47; Blåskajsa, Torsten Wennergren, 2.39.34; Trix, Leif Lundqvist, 2.39.40; Sirius, C. E. Carlsson, 2.45.56; Juno, Göran Forster, 2.45.58; Lattjo, Harald Andersson, 3.07.57.

Poängställningen blev följande (första kolumnen drakar, andra långedragssjullar, tredje stjärnbåtar, fjärde slutresultat):

Särö Båtklubb	8 $\frac{1}{4}$	7	6	21 $\frac{1}{4}$
Breviks SS	4	8 $\frac{1}{4}$	7	19 $\frac{1}{4}$
Budskärs BK	6	5	5	16
GKSS	5	6	3	14
Æolus	7	4	2	13
Kullaviks KKK	3	0	8 $\frac{1}{4}$	11 $\frac{1}{4}$
Styrsö KS	2	3	4	9
Askimsfjordens BK	0	2	1	3



KUNGAPOKALSEGLINGEN. FÖRSTA STARTEN

## *Kungapokalen.*

Det har blivit kutym att om Kungakannen skall seglas i den båtklass, vilken Klubben det året berikar med utlottare. Då styrelsen i vintras fattade det djärva beslutet att utlotta fyra oslojullar 1939, kom därför monarkens storstilade gåva att automatiskt sättas upp i denna nya klass. Erkännas måste, att vi hade väntat oss större intresse för saken från de många oslojulleägarnas sida. Visserligen tillåta bestämmelserna endast juniorer att delta, men nog hade det med litet god vilja från båda håll gått att få låna en båt, i synnerhet som tävlingen arrangerades en torsdag. Men orsaken var visst den, att många icke ansågo sig vuxna uppgiften att med bibehållen värdighet lotsa en oslojulle runt en kapplingsbana. Näväl, 11 startande och 10 fullföljande var ju inte så dåligt i alla fall.

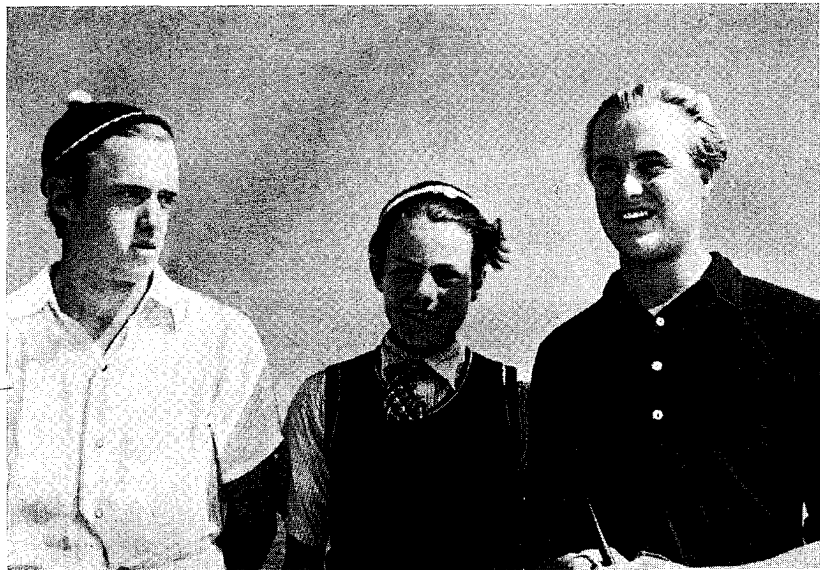
I högsommarsol över nordhallandskust samlades man den 10 aug. på den flaggsmäckade startplatsen. Förutom de fem hemmabåtarna inräknades en från vardera Budskär, Malevik och Långe drag samt tre från Styrso. Den mjuka sydvästliga vinden hade blott tre sekundmeters styrka i sin famn, tyvärr något i underkant för att en oslojulle skall trivas ordentligt. För Chevrolet var det visst för mycket ändå, för den kom för tidigt i första starten kl. 11.45. Omstarten gick kvickt och hela fältet var över



FRÅN ÅSKÅDARELÅKTARN

på 20 sek. En pokalbana hade givits, till hela sin sträckning belägen inne i Särövikens, och med första rundningsmärket rätt uppe i vind under Sandölandet, väst på Kleva. Genast från början voro hemmaborna ofina nog att trycka ner gästerna i skorna. Det var bara längedragbåten Essan, som av sin unge ägare Frans Olof Gillholm med orubbligt lugn seglades fram i tätklungan. Trots omstarten ledde Chevrolet till strax före rundningen, då den missade i en vändning, vilket gjorde att Swing och Ford rundade först. Chevrolet blev bara trea. Sedan kom Essan och Sten i bredd med Essan i lovart samt Osgren, Laban, Tummeliten (första styrsöbåt), Lillsnappe, Guppyi och No Name. På länsen tillbaka till utgångspunkten drog centerborden upp och båtarna gjorde god fart i den nu något friskare vinden. Ordningsföljden i täten var oförändrad.

Det blev en ny kryss till samma märke och striden spetsade till sig. Swing slog snart sydligt och förlorade därmed sin ledareposition. Det var nu tydligt att Ford, som seglades av Kjell Billner, och Essan voro de bästa i fältet, och med stigande intresse följdes deras vidare förehavanden. Efter andra kryssens slut var Essan första båt. Ordningsföljden därefter var: Ford, Swing, Chevrolet, Osgren, Tummeliten, Laban och Sten. No Name hade utgått. Nu gällde det en lång slör ner till märkesflagg norr om Gula Kråkan. Tyvärr var detta märke i minsta laget. Gillholm, som ledde eskadern, var även helt obekant med lokalförhållandena, varför han olyckligtvis fick en för sydlig kurs. Han upptäckte misstaget för sent och fick falla ner i Billners köl-



LENNART ANTONSON, FRANS OLOF GILLHOLM, KJELL BILLNER

vatten. På det korta avståndet till mål var det sedan intet att göra, utan det blev Billner förurnat att mottaga målskott.

De seglade tiderna voro: 1) Ford, Kjell Billner, 1.19.19; 2) Essan, Frans Olof Gillholm, 1.20.00; 3) Swing, Lennart Antonson, 1.21.43; 4) Chevrolet, Kurt Nordström, 1.25.02; 5) Osgren, Gunnar Antonson, 1.25.58; 6) Tummeliten, Jarl Waller, 1.27.32; 7) Laban, Leif Yhlen, 1.28.29; 8) Lillsnappe, Bruno Carlström, 1.30.19; 9) Sten, Bo Steffenburg, 1.30.26; 10) Guppyi, Leif Runo, 1.37.38.

---

Efter två timmars paus och gemensam lunch hade man så hämtat krafter till den andra och avgörande omgången. Denna gång blevo två båtar återkallade — Ford och Guppyi. Starten var ej av samma höga klass som den första. Den nya banan gick runt Myran och Gulaskär samt med helomvändning vid märket N Gula Kråkan. Banan skulle seglas medsols, alltså alla märken om styrbord. Vinden friskade något och drog sig samtidigt sydligare, så kryssen blev inte så lång som seglingsnämnden tänkt sig. Den räckte gott till i alla fall. Nu kände man de olika båtarnas och rosmännens förmåga, så intresset kunde koncentreras på de båda bästa från föregående seglingen. Det visade sig också, när kryssen närmade sig slutet, att Ford och Essan ledde. Det skulle således bli en säker Säröseger — om ej ledarebåten seglade bort sig? Det skedde ingen förändring på länsen till Gulaskär. Ford rundade med något större försprång än vid Myran. På slören in i viken drog Ford ytterligare ifrån Essan

Nu visste även Gillholm var märket låg, men han kunde inte få samma fart på sin båt som första seglingen. Saken var tydligen klar. Samma båt skulle vinna båda seglingarna samma dag, något som ej tidigare hänt i Kungakännans historia. Men nu var det Kjell Billners tur att taga miste. Han råkade runda märket från fel håll och måste diskvalificeras. Gunnar Antonson ryckte oväntat fram och passerade Gillholm och även brodern Lennart var nära att göra detta, i vilket fall omsegling måst äga rum mellan Swing och Essan. Nu klarade sig emellertid den fjorton-årige Gillholm med knapp nöd och hemförde pokalen. När båtarerna kommit i mål hyllades segraren med tal av ordföranden och erhöll ett kraftigt fyrfaldigt leve.

Protokollet fick följande utseende: 1) Osgren, Gunnar Antonson, 1.18.48; 2) Essan, Frans Olof Gillholm, 1.19.38; 3) Swing, Lennart Antonson, 1.19.51; 4) Chevrolet, Kurt Nordström, 1.23.08; 5) Laban, Leif Yhlen, 1.24.03; 6) Sten, Bo Steffenburg, 1.24.04; 7) Tummeliten, Jarl Waller, 1.27.32; 8) Guppyi, Leif Runo, 1.28.23; 9) Lillsnappe, Bruno Carlström, 1.29.00. Ford, Kjell Billner, hade tiden 1.17.33 men diskvalificerades.

Poängställningen för de båda seglingarna: Essan  $10 + 9 = 19$  poäng; Osgren,  $7 + 10\frac{1}{4} = 17\frac{1}{4}$ ; Swing  $9 + 8 = 17$ , Chevrolet  $8 + 7 = 15$ ; Ford  $11\frac{1}{4}$ ; Laban  $5 + 6 = 11$ ; Tummeliten  $6 + 4 = 10$ ; Sten  $3 + 5 = 8$ ; Lillsnappe  $4 + 2 = 6$ ; Guppyi  $2 + 3 = 5$ .

## Båtbryggan.

Den inom styrelsen tillsatta bryggkommittén hade den 21 aug. ett andra sammanträde med för en utbyggnad av stora båtbryggan intresserade personer, varvid intresset för saken kunde värderas till 8.000 à 9.000 kr. Man stannade definitivt inför det av ingenjör E. A. Gillberg förra året uppgjorda ritningsförslaget (infört i föreg. årsbok). Kostnaderna för ett dylikt bygge beräknades nu ha stigit från 12.000 till 13.000 kr., men trots detta ansågs saken tills dato ha avancerat så långt, att ett preliminärt beslut kunde fattas om att en utbyggnad skulle komma till stånd. Det resterande beloppet kunde med största sannolikhet anskaffas genom uthyrning eller försäljning av de återstående båtplatserna.

Så långt hade alltså kommittén hunnit i sitt långvariga och mödosamma arbete på tillgodoseendet av Särös största maritima behov när den inträdande internationella oron plötsligt kullkastade alla beräkningar. För närvarande är det omöjligt att uttala sig om huruvida planerna kunna realiserats eller ej under den innevarande vintern. Måhända kan en småningom inträdande stabilisering av prisnivån längre fram möjliggöra ett utförande. Vi hoppas det, men i annat fall bli vi tyvärr nödsakade att skrinlägga projektet tillsvidare och invänta lugnare förhållanden.



"JAG ÄR EJ VACKER, MEN JAG ÄR GOD . . ."

## *Vara utlottningsbåtar.*

Tyvärr få vi nog erkänna att oslojullarna, av vilka Klubben helt djärvt i ett slag ville skapa en klass på Särö, blevo en missräkning på platsen. De voro tänkta som ett viktigt led i arbetet att popularisera segelsporten och skaffa densamma nya proseglyter. Men det kom aldrig att råda någon entusiasm över dem. De syntes nästan aldrig ute utom på kappseglingarna, och även då var det svårt att övertala ägarna eller deras ombud att ställa upp. Vad kunde nu anledningen härtill vara? Jo, det tycks vara ytterst få förunnat att komma till full insikt om båtens verkliga fördelar utan att ta för hårt på nackdelarna. Och i sanningens namn måste erkännas att på en kappsegling de senare äro i flertal. Om det inte blåser bra förstås, för då blir det plötsligt ett fullblodigt, sprittande liv i den lilla skapelsen. Men då, å andra sidan, bemästrar inte den yngre eller mera oerfarna rorsmannen situationen och så kommer all den där kritiken att den inte vänder o. s. v., som vi nu hört till leda. Då det finns mycket gott om andra, större båtar på ön, blev följden den, att man hellre seglade i dessa och så fick oslojullarna ligga där.

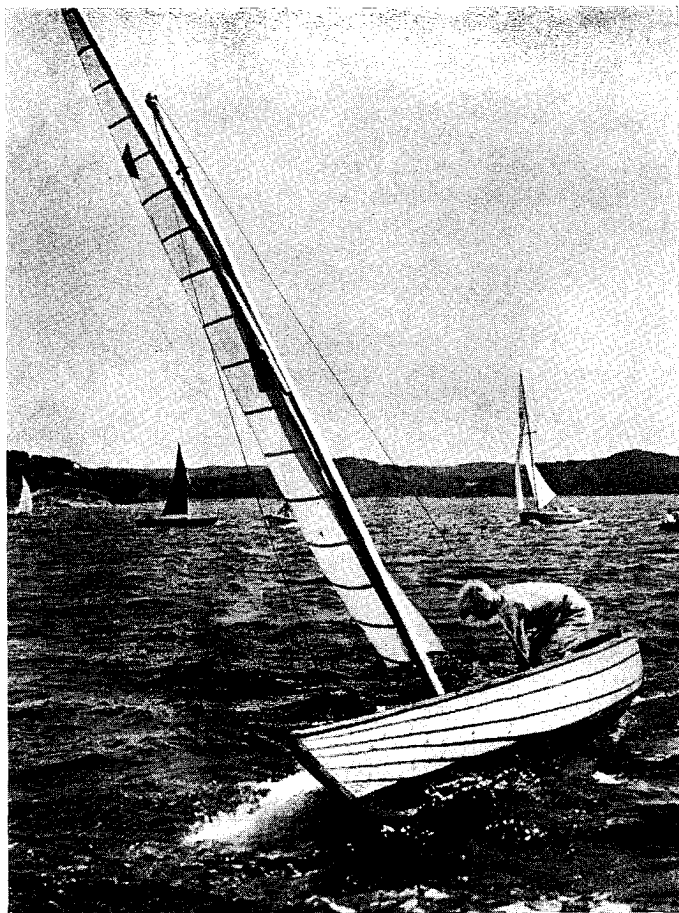
Redan från början fingo de skenet emot sig genom den alldeles för mörka färgen. De hade beställts fintjärade, vilket skulle förlänat dem en vacker, ljus mahognynyans. Och så voro de dess-



utom icke i trim vid utlottningen. Denna hade nämligen på allmän begäran satts så tidigt som den 15 juni, och till dess var tiden för knapp för att ett effektivt iståndsättande skulle kunna äga rum.

Dragningen skedde under stor tillslutning framför tennisläkta- ren och försiggick som vanligt i etapper för att öka spänningen. De fyra slutliga vinnarna blevo: herr Lars Eric Yhlen, fröken Elly Nordström, fru Alice Keiller, fru Maud Ahlsell.

För 1940 har beslut emellertid fattats om återgång till SBK:s ursprungliga mönsterbåttyp — 18 kvm. längedragsjullen — och en dylik är redan för Klubbens räkning under byggnad på Svinevikens utmärkta varv på norra Orust.



OSLOJULLEN STEN MED BO STEFFENBURG TILL RORS

## Ett Hjärtligt Tack.

Om dessa små rader i SBK:s årsmatrikel skulle fått en riktig och uttömmande rubrik, räcker inte ovanstående på långa vägar, ty en så komplicerad mening finns inte i svenska språket, möjligtvis i det kinesiska. Innehållet får försöka rymma vad en segelbiten, stolt familjefader till tre minst likasinnade pojkar känner, när havsvindarna börja bli varma, och tankarna flyga bort till Antons varv.

Tacket är i alla fall riktat till de två segelsällskapen SBK och GKSS, som på ett års tid berikat en fullständigt segelbåtsfattig familj med tre båtar, således lika många som det finns barn i familjen. Men man får ju på grund av båtplatsernas högt begränsade antal här på ön vara tacksam över, att familjen inte räknar flera barn, ty då hade lyckan lätt kunnat vändas i en tragedi, när det verkar, som om fru Fortuna stirrat sig blind på oss och bara kör på i ullstrumporna.

En som stirrat sig blind, fastän på själva seglingen, är den, som skriver dessa rader, ty efter att ha varit en komplett analfabet ifråga om båtar, ha begreppen om dessa farkoster, som färdas på haven, betydligt vidgats och de sömnlösa nätterna tilltagit i antal. Förut var visserligen en segelbåt en segelbåt och skilde sig ju ganska väsentligt från en ångbåt eller ett pansarfartyg, men alla segelbåtar var ungefär samma sak. I somliga kunde man visserligen få ner fem dussin pilsner mer än i andra, och således var dom att föredraga, då man inte på förhand kunde veta huru länge man skulle vara borta, men det var faktiskt den enda skillnaden. Åtminstone den mest utmärkande. Jo, jag har ett starkt minne från min analfabetiska segeltid i en s. k. segelmaskin, närmare bestämt Ian III, med vilken den snälle Dir. H. G. Turitz under en sommar seglade in lika mycket silver och guld som hela Loveskatten inkluderade, och i den fick jag, utom tävlan (på den tiden det obegripliga nöjet) medfölja. Ombord på den farkosten fick sannerligen inga pilsner plats. Inte ens en liten fickplunta. (För detta ändamål har Dir. Turitz en specialbyggd motorbåt, som jag länge föredrog.) Varje tum på Ian III var uträknad åt något fiffigt, som hade med "sporten" att göra. Så mycket rep och suören, lyskor och hakar och så många segelställ, ballonger, genuafockar och annat att fira upp och hala ner har jag aldrig sett samlade på en så liten plats, ja, så liten t. o. m., att det stötte på rena turen om dom, som skulle segla, själva fick plats. Det fick dom inte heller om man inte räknar det som plats att hänga halvvägs utanför båten, helst så nära kölen som möjligt.

Men nu är det annorlunda! Nu tillhör jag "de trogna" på haven. Jag har helt enkelt tvingats till denna omvändelse för familjefridens skull. Men tvånget har blivit en glädje och en tillgång i min landbetonade tillvaro. Nu kan jag inte komma till-

räckligt långt utanför bordläggningen, om min tyngd kan spela en avgörande roll på tiondels sekunden, och alla diffusa begrepp inom segelsporten äro klara som ett blånande västkusthav. Nu är en stjärnbåt en stjärnbåt och skiljer sig så långt från en långedragssjulle, att tanken svindlar. En "sexa" är också en "sexa", och man ser ned på den stackars människa, som inte vet vad det är för en ekvation, som bestämmer, att den aldrig kan bli en annan "femman". Nu är ett snöre någonting, som finns i köket och som användes, när man lägger in paket, men ett skot är ett skot och existerar endast på en båt. Likaså är ett fall ett fall och inte ett tvättrep i trädgården. Och så ha vi durken eller kanske var det dirken, som är oerhört viktig, och fastän jag så här mitt i vårvintern inte kommer ihåg precis var den sitter, så vet jag ändå, att den är mycket nödvändig, och vill minnas, att man skall släppa på den ibland, åtminstone på någon av dem, för det har mina segelpojkar sagt, och då är det säkert rätt.

En annan viktig detalj inom den moderna segelsporten är grafiten. Förut kände jag endast till den i blyertspennans form, men nu har jag under det sista året fått upp ögonen för dess verkliga betydelse. Ingen kappsegling kan gå av stapeln, om grafiten saknades i världen, och att den finns t. o. m. i rikliga mängder, kan jag förstå, när jag dagen innan starten är fader till tre tvättäkt singalesnegerynglingar. Men det är inte bara den uppdragna och bottenskrapade båten och pojkarna själva, som kommit i åtnjutande av detta trollpulver, utan alla kläder, pyjamas, sängar, lakan och örngott. Allt, allt är glänsande svart och andas kappsegling och oerhörda rekordtider. Men så länge den "Vita Segelsporten" har intagit första platsen i mitt hjärta, kan ingen grafit i världen fördunkla eller svärta ned den.

Minuterna före en start är för ett oroligt fadershjärta på stranden något av det mest påfrestande, som kan drabba en människa. Man river sig i håret, man vinkar och viftar, trots detta är förbjudet, man sätter kikaren för ögonen, rycker bort den igen, räknar sekunderna, ser tidballongen stiga som en oemotståndlig morgonsol mot en klar himmel, hör tidskotten och känner sig träffad som av en projektil i hjärttrakten, tittar igen i Zeissen, suckar och stönar: "Varför faller han!? Varför? Kan nån människa räkna ut! Tio sekunder kvar. — — — Lov! För Guds skull *Lov!* Fem sekunder LOVA!! Gå över stag! Gå över!! En sekund. Gå över!! *G Å Ö V E R!! P A N G!* Jag går under."

Yrvaken som efter en knockout reser man sej fumligt från kliporna och vet till en början inte vad det rör sig om, men långt därute i solglittret försvinner de vita trekanterna, och man återkallas till den hårda verkligheten. Kikaren når inte längre. Inga siffror synas. Inga stjärnor. Alla lika. Bara gissningar. Hoppfulla! Någon av dem är han! Kanske den förste? Kanske? Nej, otänkbart. Naturligtvis Jumbo. Någon skall vara det också.

Men glädjen över att pojkarna därute kämpa med varandra under skratt och allvar i härliga långa sommark dagar, i Sol och Hav, är en tacksamhet, som gränsar till lycka.

*Gustaf Carlström.*



"TRIOS" (SBK 1936) TROFÉSKÖRD FRÅN TRE SÄSONGER

## Den högre kappseglingkonsten.

*Sug- och virveltekniken. Lätt och tungt vatten.*

Var och en som mera ingående studerat luftens och vattnets hindrande inverkan på rörliga kroppar, är på det klara med att det är många motstånd att övervinna för att få en båt att snabbt röra sig framåt i önskvärd riktning.

I luften liksom i vattnet förekomma sugningar och virvlar. Likaså har luften och vattnet olika täthet. På kappseglingsbanan gäller det att draga nytta av detta för att komma fort fram. Men det är en konst, som tarvar stor erfarenhet och framför allt känsl.

Låt oss först hålla oss till luften. Med sina segel kan man åstadkomma sugningar och virvlar i luften på ett visst avstånd från sin egen båt, nota bene, om man kan tekniken. Kom ihåg att vinden icke blåser absolut spikrak, ej heller blåser den absolut jämn. I de allra flesta fall avgöres kappseglingen på bidevind och det är därför under kryssen, då man kan få sina medtävlare in på livet, som man har nytta av att begagna sig av sug- och virveltekniken. Med denna teknik passerar man alltid en båt i lä, aldrig i lovart. Man liksom suger bort sin medtävlare, så att han

ramlar akter om sig. Att beskriva själva förfaringssättet på ett nöjaktigt sätt är svårt, ty hela manövern är en känslsak.

Man nalkas sin medtävlare alltid från lä på samma bog och ligger till att börja med skarpt bidevind, så att man i rätta ögonblicket på rätt avstånd från sin konkurrent kan göra en fallning och sedan omedelbart en lovning, eventuellt två sådana manövrar för att sätta virveln i gång. Det märks snart när vindvirveln fått taga hand om motståndarens segel, ty då drages denna obevekligt akter över och slaget är vunnet.

Det fordras verkliga seglingsvirtuoser för att komma underfund med denna raffinerade konst. En durkdriven läseglare är liksom en bläckfisk, som suger lovartsbåten till sig och icke släpper honom förrän "lovartskraften" gått av honom.

Sug- och virveltekniken utföres bäst vid torrt väder och högt lufttryck. Vid lågt lufttryck går det sämre och vid regn är det nästan omöjligt.

Liksom det i luften är en ständig rörelse, så är det också i vattnet. Intet står absolut stilla. På en del ställen är vattnet något varmare, på en del ställen kallare. Detta skall utjämnas. Likaså stiger vattnet ibland och faller, beroende i viss mån på ebb och flod samt annalkande storm. Detta gör att vattnet icke är lika tätt överallt. Kommer man med sin båt in i tätt vatten går den bättre fram än i så att säga otätt vatten. Men hur skall man söka upp ett tätt vatten. Ett vant öga kan se var vattnet är som tätast, men det är ytterst svårt. I regel kan man säga, att om vågkammen är tunn och vass är det intet tätt vatten. Ju rundare och mjukare vågkammur ju tätare vatten. Hur ofta ser man ej hur en båt helt plötsligt skjuter bättre fart än de övriga utan att någon förändring i segelföring har skett. Också kan man se hur en annan båt sackar efter allt mer och mer. De hava kommit in i tätt resp. otätt vatten.

Men om man nu vet, att det är bättre att segla i tätt vatten, hur skall man då bära sig åt för att komma in i sådant vatten. Ja, även det är en känslsak. I regel kan man dock säga, att vattnet är tätare, eller så att säga tyngre närmare land än till havs, men det kan finnas fall, då det är tvärtom. Om man studerar båtens kölvatten, kan man dra slutsatser. Det tunga vattnet släpper lättare under det att det lätta vattnet suger sig fast, så det känns som att segla i tjära.

Man skall emellertid icke ge sig in på denna teknik, om man icke fullt behärskar den, ty i så fall kan man tvärt emot fördärva seglingen för sig.

M.



DETTA ÄR ICKE JORDAXELN VID NORDPOLEN UTAN VIKBÅDAN, ERÖV-  
RAD AV FYRA S. B. K:are DEN 11 FEBRUARI 1940