

WISBY
SEGELSÄLLSKAP

1883—1933.

WISBY
SEGELSÄLLSKAP

1883—1933.

Fotografier ha benäget ställts till förfogande av hr Ant. Pettersson,
J. P. Eklund, J. Ödin, Knut Falck, Gustaf Pettersson, Sune Skoglar,
J. Ridelius, D. Holmert, Erik Säfwenberg, Gotlands Allehanda
och Gotlands Posten, för vilket tillmötesgående
härmed frambäres ett hjärtligt tack.

Gotlands Allehandas Tryckeriaktiebolag, Visby. 1933.

Wisby Segelsällskap.

Bland de olika slag av idrott och sport som under årens lopp kommit att bedrivas i världen intager seglingen en lika gammal och traditionsrik som framstående plats. Seglingen är en sport för män, en sport som kräver kunnighet och vakenhet, mod och beslutsamhet, men som också ger friskhet åt sinnet, hälsa åt kroppen, stål-sätter viljan och fostrar individen till en sund, god och glad människa. På havet blåser stugsittarens bitterhet bort, skvaller och avoghet vissna av brist på jordmån, dåsigheten och dådlösheten försvinner i kölvattnet och livsmodet vinner insteg i tvehågsna och betryckta själar. Livet på det fria havet kan vara hårt, men det är friskt och fostrande, det kan vara lättjefullt i fagra sommark-dagar, men det är alltid givande på ett eller annat sätt. Och finnes det någon vackrare syn än de stora vita vin-garna spända till flykt över ett silverglänsande, blånande hav? Seglingen är icke endast en sport för män, det är en sport för människor, som vilja vara människor.

Hela världen över finnes det sammanslutningar av människor, som önska omhulda och bedriva seglingens härliga idrott, folk, som fått sin verksamhet länkad i andra banor, men med håg och sinne äro kvar bland vikingarnas skara och som längta ut på det fria havet. Är det då att undra på, att det också här på Gotland, denna idyll i havet, funnits män, som icke endast för sin utkomsts skull valt att leva på havet, utan som också i livet där funnit en möjlighet till bevarandet av en sund själ i en frisk kropp. För visso har segelsporten bedrivits på Gotland långt före det Wisby Segelsällskap kom till, ty om man bara tar fiskebåtarnas söndagsfärder i vackra som-mardagar som ett exempel, har man föregångare till våra dagars nöjesseglare, som emellertid av olika anled-

ningar skaffat sig andra båtar. Någon sammanslutning av nöjesseglare torde dock icke ha funnits här före 1883, vilket är emellertid några tidigare kottervis sammanhållande seglingsentusiaster i Visby trummade ihop intresserade till en segling till Snäckgärdet, där man preliminärt beslutade att bilda Wisby Segelsällskap. Det var den 22 juli 1883, och de som då voro med voro Lars Kolmodin, den egentlige initiativtagaren till sällskapet, Anton Pettersson, Karl Romin, Wilh. Pettersson, Joh. Ödin, John May jr, J. P. Eklund, Eric Falck, H. Hejdenberg, Rudolf Kolmodin, W. Nyberg, Edw. Cramér, M. Klintberg och H. A. Lindström. Av dessa stiftare kvarstå i dag endast Ant. Pettersson, Joh. Ödin och J. P. Eklund, medan flera av de på den tiden mest aktiva, bland dem Lars Kolmodin och Karl Romin, skattat åt förgängelsen.

När jag nu i det följande går att i korta drag erinra om sällskapets verksamhet under de gångna femtio åren, måste jag förutskicka, att skildringen varken kan bli lång eller fullständig, utrymmet är begränsat och möjligheterna likaså.

Inbjudare till färden till Snäckgärdet den 22 juli nämnda år voro hrr Lars Kolmodin, Anton Pettersson och Karl Romin. Seglatsen ut var angenäm och väl framme började man överlägga om bildandet av ett segelsällskap. Dr Kolmodin utsågs till ordförande och erinrade om att Snäckgärdet tidigare varit skådeplatsen för stiftandet av ett sällskap, nämligen D. B. V. Man beslöt så bilda Wisby Segelsällskap och tillsatte en kommitté, bestående av inbjudarne, att utarbeta förslag till stadgar. Sedan detta var gjort anträdde hemfärden, berättar hr Romin i sällskapets protokollsbok.

En månad senare eller den 25 aug. antogs stadgeförslaget med några mindre ändringar, varpå till styrelse utsågos dr Lars Kolmodin, ordf., bankbokhållare Ant. Pettersson, vice ordf., sekreterare och skattemästare studeranden Karl Romin. Till övriga ledamöter av styrelsen valdes bokhandlare W. Nyberg och läroverksadj. dr M. Klintberg. Slutligen beslöt man företaga en gemensam utfärd den 2 september.

I november anslogs 25 kr. för anläggande av en båtbygga vid Snäckgärdet och vidare diskuterades sällskapets standert, som skulle bli vit med röd kant och W S S i rött på den vita botten. Ett förslag, som vid samma sammanträde framkom väcktes egendomligt nog även efter sällskapets återuppvaknande 1926, nämligen om att skaffa roddbåtar, såsom ett lämpligt medel för träning. 1883 enades man om att en fyrmännings Gotlandsbåt, dock något smalare än de vanliga typerna, vore bäst, men av brist på medel kunde någon sådan båt icke anskaffas. Detsamma var förhållandet 1926, då frågan också fick bordläggas tillsvidare av brist på både båt och pengar.



Dr Lars Kolmodin.

Vid junisammanträdet 1884 beslöts dels en gemensam utfärd den 22 juni, dels att sådana utfärder skulle företagas första söndagen i varje månad, eller om vädret då var dåligt, påföljande söndag. Efter att i juni månad ha diskuterat ett förslag om en kappsegling, beslöt man i augusti att hålla en sådan, för vars anordnande för övrigt anslogs 25 kr., och den 24 i samma månad ägde seglingen rum. Vår nuvarande hedersledamot bankkamrer Ant. Pettersson förde då protokollet och har med riktigt värderande av stundens vikt ansett lämpligt att i protokollet bevara minnet av kappseglingen. Vi återgiva denna skildring i sin helhet på annan plats i årsboken och gå därför här vidare. 1885 hade man planer på att fara till Västergarn i pingsthelgen och anlog vidare 20 kr. till förbättrande av landgången vid Snäckgärdet. Prissegling skulle man ha den 26 juli, varvid båtarna uppdelades i två

klasser, gränsen utgjorde 25 sumfot. Seglingsnämnd var hrr W. Nyberg, K. Romin, J. P. Eklund, Anton Pettersson och J. Ödin. Sedan man två söndagar förgäves väntat på lämpligt väder, beslöts att man skulle hålla kappseglingen första lämpliga dag och tisdagen den 4 sept. slog man till. Båtarna hade nu ändrats en del och måste därför mätas om. Seglingens resultat återfinnes under kapitlet Kappseglingar.

Förr synes man ha haft en enastående förmåga att ändra stadgar så fort man hunnit, och Wisby Segelsällskap har icke utgjort något undantag från denna regel. I november 1885 var man redan färdig för ändringar, vilket sedan förekom flera gånger under de följande åren. I förbifarten kunna vi ju anteckna att sällskapet i april 1886 konstaterade att kassabehållningen var 31 kr. I augusti samma år anordnades en kappsegling med kapten J. Ludvigsson och hr E. Cramér i seglingsnämnden. Hr Cramér föreslog vid novembersammanträdet att man skulle införa befälhavaretecken för båtcheferna vid gemensamma seglingar och förslag var samtidigt uppe på att hålla sammanträden under vintern, vilka ärenden emellertid båda bordlades. De ligga alltjämt bordlagda, men sällskapet har dock de senare åren haft flera extra sammanträden under vintern, då anledning därtill givits.

Hr Karl Romin föreslog vid aprilsammanträdet 1887 att man skulle anordna en prissegling för gotländska fiskebåtar och en sådan segling beslöts också vid junisammanträdet samma år, varvid även 50 kr. anslögs till pris, förutsatt att minst 10 båtar anmälde sig för deltagande. Det måtte de inte ha gjort eftersom ordföranden året därpå i sin berättelse beklagade att ingen kappsegling kunde anordnas under 1887; det vill därav synas som om sällskapet icke heller hade någon egen kappsegling. Sedan sällskapet 1926 reorganiserats har emellertid som bekant även fiskebåtar varit välkomna vid sällskapets kappseglingar, då i allmänhet alla båtar, hemmahörande på Gotland, ägt att delta. Rena fiskebåtarna ha emellertid icke varit så särdeles talrika vid sällskapets seglingar.

Frågan om en signalbok för sällskapet kom upp vid decembersammanträdet 1887, då hr Karl Malmberg före-

slog en sådan, vilken också måtte ha kommit till, ehuru något bestämt härom icke finnes antecknat i sällskapets papper. Det talas emellertid 1893 om att hr Romin då föreslog ett nytt signalsystem, varför det torde ha funnits något förut. I maj 1894 var man dock återigen mogen för ett nytt signalsystem — det synes för övrigt ha varit det enda som förekom det året i sällskapets verksamhet. De signalflaggor man använde i dessa tidigare signalsystem voro av ett speciellt utseende.



Bankkamrer Ant. Pettersson.

Att detta signalsystem hade sina givna nackdelar står utan vidare klart, och när sällskapet nu på senare år beslöt sig för ett nytt signalsystem, utgick man helt enkelt från det internationella systemet. De signaler, som upptogs i det nya nu gällande systemet äro också endast sådana, som kunna komma till användning nu, varjämte en del äldre signaler medtogos för kuriositetens skull. I de gamla signalsystemen använda signalerna för segelexercis och evolutioner ha i den nya coden i stort sett uteslutits.

I december 1888 finna vi en anteckning om att medlemmarna efter sammanträdet samlats till en festlig kollation — det var förmodligen icke första gången och blev heller icke den sista, även om det i fortsättningen då och då kunde hända att skälarna icke voro uteslutande av det söta vinet, utan ibland något sura.

Påföljande år förefaller det som om sällskapet legat litet på latsidan och 1890 började det gå vågor i halvankaren. Då revisionsberättelsen detta år föredrogs, fann sig en medlem föranliten rikta en del anmärkningar mot styrelsen, som skulle ha åsidosatt stadgarnas bestämmelser.

Styrelsen fick emellertid ansvarsfrihet och medlemmen ifråga fick sitt kritiska yttrande dikterat till protokollet. Att det ibland kan bli sammandrabbningar inom en förening är välbekant och icke ovanligt, men det viktigaste är dock att kritiken bäres av vilja att gagna sammanlutningens syften, och det torde man utan vidare kunna säga att så varit fallet inom Wisby Segelsällskap under alla år. De som stodo för oppositionen 1890 fingo emellertid fem år senare själva se sig hamna i kritikens skärseid. Februarisammanträdet 1895 fick nämligen ett mycket stormigt förlopp. Då kassarörelsen under 1894 varit obetydlig och medlemmarnas intresse ganska klen, hade styrelsen ansett onödigt utlysa sammanträde i november, bara för att välja revisorer, utan ansåg att detta kunde lika bra ske vid det sammanträde 1895, som skulle behandla revisionsberättelsen. Nu var det en annan opposition än 1890 inom sällskapet, som var av motsatt mening, och därför hade nämnda februarisammanträde utlysts. Styrelsen önskade då bli permitterad, vilket icke ansågs gå för sig, men i juli månad blev det regimskifte efter att en tid förut en del medlemmar haft ett privat sammanträde, från vilket protokoll tillställdes styrelsen och vari yrkades att sällskapets verksamhet skulle reorganiseras och åtgärder vidtagas för att öka livaktigheten i sällskapet. Det vill emellertid synas som om styrelseskiftet skett så pass fredligt, även om skarpa hugg skiftades, att man efteråt samlades till kollation, då allt blev frid och fröjd. Som det ju skall vara.

Vid novembersammanträdet 1890 föreslog bokhandlare W. Nyberg att sällskapet skulle anskaffa och utlägga en moring i Fridhemsviken samt inköpa en släpsko, vilken senare skulle få användas av medlemmarna, när de togo upp sina båtar på slipen. Morningsfrågan uppdrogs åt styrelsen och det andra förslaget avsågs. Två år senare anslogos emellertid 35 kr. till en boj och 20 kr. till en upphalningsbädd för båtarna. Numera har som bekant sällskapet en hel del sjösättningsgrejor till medlemmarnas förfogande, och vad bojen i Fridhemsviken angår, så utlades en sådan 1928 en lördag kväll och in-

vigdes påföljande söndag av en särdeles förmälig gäst, nämligen Spetsbergsmaskinen Uppland, vilken med sergeant Nilsson som förare anlände från Stockholm med ett 10-tal likare som passagerare. Segelsällskapet blev sålunda i tillfälle att alldeles opåräknat medverka vid det första turistflygplanets angörande av Visbykusten.

För att återgå till vår kronologiska krönika kan nämnas, att 1891 två prisseglingar anordnades, en med pris från sällskapet och en med pris, skänkta av löjtnant P. B. Ström m. fl. Samma år förmäles att »båt-mätaren» gått upp i rök vid en eldsvåda. Året därpå har man fått in litet pengar, då man började så smått idka filantropisk verksamhet. Det var då en Visbyfiskare som fick låna 100 kr. av sällskapet för inköp av en laxkutter.

1897 fyllde ju sällskapet 10 år och på förslag av nuvarande konsul Carl E. Ekman anslogs ett belopp av 50 kr. för anordnande av en kappsegling till firandet av sällskapets tioårsjubileum. Emellertid ändrades sedan beslutet att i stället gälla en eskadersegling, och hr Romin riktade i samband därmed en skarp kritik mot mätningsreglerna — det var ju inte sista gången som dessa kritiserades — och ville att endast den seglade tiden skulle räknas. Följden blev en diskussion som slutade med att man beslöt låta hela frågan om firandet av sällskapets tioåriga tillvaro förfalla, detta dock mest beroende på att högtidsdagen skulle sammanfalla med det tyska kejsarbesöket, då flera av medlemmarna hade annat att tänka på än nöjessegling. I augusti beslöt man så



Rektor K. Romin.

anörarna en prissegling, som också ägde rum den 27 i samma månad. Man mätte då båtarna enligt den gamla regeln och båtarna delades sedan upp i fyra klasser: däckade fiskefartyg, däckade lustfartyg, odäckade lustfartyg mätande över 25 sumfot och slutligen d:o mätande under 25 sumfot. Seglingsnämnd blev hrr P. B. Ström, Karl Romin och Carl E. Ekman. Hårt väder kom flertalet av de 21 anmälda båtarna att avstå eller utgå. Man seglade en bana av c:a 9 sjömils längd, från vågbrytaren till en prick 2 min. nordväst därifrån samt sedan till en prick i Fridhemsviken. 50 kr. anslogos för denna segling, mer sällskapet fick sedermera släppa till ytterligare kr. 38:59.

I april 1896 anskaffade man en annan nyhet, nämligen en landgångsbåt, vilken inköptes från Slite och ställdes till båtägarnes disposition mot en avgift av 1 kr. för år och efter vissa bestämmelser. Man skulle vidare inköpa nya signalflaggor och — bankkamrer Anton Petersson fick i uppdrag att utreda frågan om anläggandet av en hamn för lustseglarne i Visby. Frågan avancerade så, att i november samma år en kommitté tillsattes, som nästa år fick 100 kr. i anslag för utredningarnas fullföljande. Enligt de planer, som då förelägo tänkte man sig en båthamn på utsidan av Holmen med en hamnarm från nuvarande sydvästra hörnet mot norr inåt hamnen. Frågan har emellertid ännu i dag icke kommit så mycket längre, då Visby hamn saknar möjlighet att använda sina penningmedel för här avsedda ändamål och sällskapet själft icke har råd att kosta på hamnbyggnad. Enda utvägen är nu att planerna på en fiskehamn låta sig realisera, varvid möjligen Wisby Segelsällskap kan räkna på att kunna få plats i denna hamn även för sina båtar. Men tillsvidare få vi vänta och se och i nödfall lägga på extra förtöjningar när grytan kommer i kokning.

Man diskuterade 1897 en flagga förutom standerten och beslöt sig för att söka fastställelse å en tvåtungad svensk unionsflagg med vitt fält i mitten och i det vita fältet ett rött W. Standerten skulle vara som förut vit med röd kant och W S S i rött. Mössmärket var ovalt

och av vitt siden med i rött broderade W S S. Emellertid gick vad flaggan angår det vackra förslaget i stöpet, då just i samma tag en lag kom ut som förbjöd enskilda att använda tungad flagga. Man ändrade sig då och sökte i stället hos k. m:t fastställelse å en flagga, som bestod av en vanlig svensk handelsflagga med unionsmärke och i det lilla blå fältet ett torn med murstycken på var sida, ett rött W på tornet och ett rött S på vardera murstycket. Hur det är med flaggan nu, vet man ej, men ännu 1899 saknade man svar och veterligt har svar icke sedan dess ingått. Men det kanske kommer bara man väntar tillräckligt länge.



Kontorschef J. P. Eklund.

På sportutställningen vid den stora utställningen i Stockholm 1897 var sällskapet »värdigt representerat» med sina emblem, vilka efter utställningens avslutande överlämnades till K. S. S. S.

I juli utställningsåret konstaterades, att man inte hade råd att segla till Färösund, som man tänkt sig, utan man föreslog i stället Klintehamn — om det blev tillräckligt många deltagare, eljest skulle vanlig eskadersegling företagas. Man seglade dessa år ut efter sammanträdena, mest till Fridhem men även till Skälsö, och roade sig i det fria med varpkastning, bad och skaffning.

År 1899 erbjöd dåvarande ordföranden direktör Knut Falck sällskapet sin båt till utlottningsbåt, men det hela rann ut i sanden. Sedan förete papperen ett hopp ända till 1908, då man kom tillsammans med anledning av förslaget om ett seglarpris från Gotland för överhavssegling hit från fastlandet. Segelsällskapet anslog 250 kr. och från andra

håll insamlades en hel del, så att man slutligen kom upp till en summa av 1,200 à 1,300 kr., som slutligen efter många år, det var först 1923, överlämnades till K. S. S. S. för Visbypokalens anskaffande. Det blev en vacker pokal och om dess öden och Visbyseglingarna under K. S. S. S:s egid redogöres på annat ställe i denna skrift.

Otvivelaktigt var det upptagandet av dessa distanskappseglingar och sålunda de årliga besöken av stora jakter från Stockholm och andra håll som verkade stimulerande på seglarintresset här och 1926 kom den ännu fungerande styrelsen i Wisby Segelsällskap att sammankalla ett möte med intresserade på stadshotellet i Visby. Detta möte kom till stånd den 7 april 1926. De då kvarstående styrelseledamöterna direktör Knut Falck och bankkamrer Anton Petterson hade tyckt sig finna, att intresset för seglingen i Visby nu åter börjat taga fart och att därför möjligen segelsällskapet kunde ha utsikter att ånyo bli av betydelse för segelsporten här. Ett 15-tal personer hade samlats. Man beslöt återupptaga verksamheten och att sammankalla ett nytt sammanträde, vilket hölls den 20 april, då sällskapet konstituerade sig och utsåg styrelse. Direktör Falck undanbad sig återval och i hans ställe utsågs hamnkaptenen Nils Friberg, vilken sedermera framförde de närvarandes tack till den avgående styrelsen för vad den gjort för att hålla sällskapet vid liv under mellanåren. Bland annat hade sällskapets kapital under de gångna åren vuxit till c:a 750 kr. 26 nya medlemmar invaldes vid detta första ordinarie sammanträde i sällskapet, som sedan i augusti hade en första gemensam sällskapssegling till Fridhem, vilken avslutades med animerad supé på Kneippbyn.

Om åren sedan 1926 kunna vi fatta oss ganska kort, då de ju ligga ganska nära i tiden. Redan på första sammankomsten 1926 värdade dr Skoglar till styrelsen att tänka på ordnandet av bättre förtöjningsplatser i hamnen. Man tog också itu med förberedelser för såväl bättre anordningar där som landgångsbryggor vid Fridhem, Skälsö och Brissund. Redan 1926 kunde ordföranden meddela,

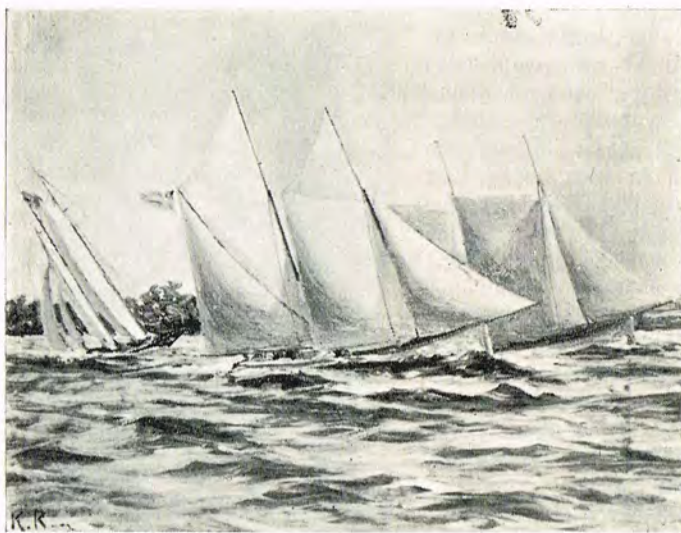
att han fått hamndirektionens medgivande att sträcka en wire i yttre hamnen och vid denna fästa bojar för sällskapets båtar. Under de sju år som sedan gått ha också flera bryggor utsatts vid Fridhem, men vind och sjö ha tagit dem efter längre eller kortare tid. Otvivelaktigt skulle man nog med vidlyftigare anordningar kunna få bryggan att stå — den gamla bryggan på den tid, då den lilla ångaren Aina trafikerade traden Visby—Fridhem, stod ju bra och ytterkistan finnes ännu delvis i behåll — men de anordningar, som i så fall skulle

vidtagas ha hittills övergått sällskapets ekonomiska möjligheter. Vid Brissund har sällskapet med biträde av fiskare på platsen ett par gånger bättrat på bryggan, och vidare har man vidtagit förberedelser för att även få en mindre brygga vid Skälsö.

På hösten 1926 hade sällskapet redan ett 50-tal medlemmar, bland vilka man också hade nöjet räkna direktör Carl Matthiessen i Stockholm, som även appmunttrade intresset genom att skänka ett silverskrin, vilket enligt sällskapets beslut skall gå som ständigt vandringspris till snabbaste båt i Visbyseglingen. Nytt mössmärke fastställdes och blev svart med W. S. S. i guld. Rörande verksamheten 1927 må antecknas att Fridhemsbryggan detta år kom ut, men blott stod kvar två veckor. Sällskapsseglingarna detta år torkade in enär båtägarna



En seglarekvartett på 1880-talet.
Fr. v. J. P. Eklund, Axel Wallin, Karl
Malmberg, Knut Falck.



En kappsegling på 1880-talet. Efter målning av K. Romin. Fr. v. P. B. Ströms skonertriggade »Marie-Louise», t. h. bokhandl. W. Nybergs »Svalan», i mitten troligen K. Romins Brage.

voro borta under sommaren. Endast en avslutningssegling ägde rum den 21 aug. Vid sammanträdet i april höll lotslöjtnanten kapten Rik. Boman ett intressant och instruktivt föredrag om Navigation och navigering, följt vid extra sammanträde i juni av ett andra och sista föredrag i samma ämne. Vid höstsammankomsten berättade dr Skoglar om sin och Böljas färd till Finland detta år. Sällskapsseglingen i augusti blev litet komplicerad men rolig. Det blåste friskt, men småningom ankrade dock båtarna i Fridhemsviken. Man hade emellertid icke hunnit mer än duka fram frukosten i det gröna, då himmelens slussar öppnades och ett skyfall höll på att dränka hela sällskapet. Det blev att krypa in i sekreterarens stuga, där det blev trångt, men där stämningen blev så mycket mera upprymd. Man skaffade gemensamt av vad som fanns, sjöng, höll tal och pratade. Då vädret såg ut att

icke bli bättre till eftermiddagen, riggades till med gamla segel på tomten utanför stugan och här improviserades ett större middagsbord. Dagen blev lyckad trots eller kanske tack vare ovädret. Hemseglingen blev idealisk, och då båtarna nalkades hamngattet, tändes en blue light på varje båt, vilket besvarades från piren med en raket, markerande seglarsångens avslutning.

1928 var första kappseglingsåret efter pånyttfödelsen med den första kappseglingen på mer än 30 år. Den fick litet hårt väder men gick lyckligt. 13 båtar startade av 14 anmälda. Denna sommar utlades en lördagsafton en boj i Fridhemsviken, vartill ordföranden konsul Friberg skänkt ett större ankare med kätting medan bojen erhöles till lån av Visby hamn. Den utbyttes följande år mot en mindre, som emellertid efter något år slet sig och drev till havs. Av de båda mätningmännen kapten Rik. Boman och handlanden S. Wahlgren förflyttades detta år den förstnämnde till Gävle, men sällskapet hade då tack vare honom fått en kappseglingsbana fixerad och kartlagd samt ensmärken för densamma uttagna, ett gott arbete, som också framhölls i ordförandens berättelse för detta år. Bokhandlare J. Ridelius överlämnade ett album med ett 60-tal fotografier som gåva till sällskapet. Sällskapsseglingen den 17 juni gick till Fridhem med middag i skogen och jazz på ordförandens veranda. Eftermiddagskaffet dracks gemensamt på »Storgatan i Buske». På höstkanten företogs en trevlig sällskapssegling till Brissund. Detta år hade ledamöterna Ant. Pettersson, J. P. Eklund och J. Ödin varit ledamö-



Fabrikör J. Ödin.



W. S. S:s »jakthamn» vid Prinsbryggan i Visby på senare år.

ter av sällskapet i 45 år medan ledamöterna A. P. Skoglar och Knut Falck hade varit med i 35 år. Samtliga kallades med anledning härav till sällskapets första hedersledamöter.

Följande år 1929 hölls kappseglingen den 30 juni med 13 båtar och efterföljande prisutdelning på Snäckgårdsbaden. Vid distanskappseglingen denna sommar om Visby-pokalen blåste det litet andra dagen, varför herrar stor-seglare vid lunchen på stadshotellets terrass ville ha starten uppskjuten. W. S. S:s medlem Karl Sedelius kom ofrivilligt att demonstrera för gästerna hurudant vädret var, då han med sin lilla Gotlandssnipa Blixten med fulla segel, två sprisegel, båda topparna och försegel, företog en tur på redan, vilket gjorde ett visst intryck på sällskapet på terrassen. Storseglarna fingo emellertid mildare fläktar, ty då starten skulle gå kl. 4 mojnade vinden ut alldeles och sista båt kom över startlinjen först kl. 6.

Wisby Segelsällskap företog detta år tre sällskapsseglingar. På hösten beslöts att till följande år anskaffa en utlottningsbåt och att resa en flaggstång vid Fridhem,



Kafferep på Storgatan i Buske 17 juni 1928. I mitten t. v. urskiljes farbror Anton och t. h. dr Skoglar, bredvid den senare segelhamnschefen i Visby, kapten Larsson.

där sällskapet sommartiden mest håller till. Dr Skoglar avled detta år och en annan hedersledamot, bankkamrer Ant. Pettersson fyllde 75 år.

K. S. S. S:s jubileumsår 1930 hade Visby besök av 22 stora segeljakter förutom motorjakter, och Visby stad och hamn beredde seglarna ett festligt mottagande med stor flaggning både på mur och i hamnen. I midsommarhelgen anordnade Wisby Segelsällskap stor kappsegling



Direktör Knut Falck.



Skottårsbalen 1932.



Strandhugg vid Fridhem.

i Fårösund, en särdeles lyckad midsommarsegling för övrigt och antagligen den största kappsegling som någonsin ägt rum vid Gotlandskusten. Den väckte också stor uppmärksamhet och mycket folk samlades i Fårösund och beundrade den vackra tavlan med de många seglarna på sundets glittrande vatten. Hela Fårösundsfärden, som tog tre dagar, gynnades av ett strålände väder. Klubbmästaren Karl Andersson fick här sitt elldop och förvärvade allas hjärtliga tacksamhet för utmärkta arrangemang. Men det var icke sista gången han fick tillfälle att med omtanke och fingerfärdighet sörja för sällskapets välförplägnad på utflykter och sammanträden. 1930 byggdes i Fårösund sällskapets första utlottningsbåt, en förträfflig Gotlandsnipa, som slutligen hamnade som lotsbåt i Burgsvik.

I Visby höllos detta år en kappsegling och tre sällskapsseglingar, varav den sista i augusti slutade med kräftsexa hos ordföranden vid Fridhem. I Fårösundsseglingen deltog 25 båtar och man gynnades där av god vind. Visbyseglingen åter hugnades med hård vind och grov sjö, varför banan måste läggas från gattet till Fridhemsbojen och åter, då inga märkesbåtar kunde utläggas. 1930 var ett jubileumsår för K. S. S. S. men blev också en dunderreklam för både seglingen och W. S. S. Medlemsantalet i sällskapet var nu uppe i 100-talet, och sällskapet hade vågat



Fridhemsbryggan, en av dem, med Måsen vid bryggan och flygplanet Uppland t. h. vid bojen.

sig på att inköpa fiskrökeriet i Badhusparken till framtida klubbhus.

Under 1931 fick sällskapet tillökning i sin flotta på så sätt, att tre nya båtar tillkommo, nämligen hr Nils Friberg ;rs Vivienne, hr Verner Olssons Evox och hr Karl Anderssons Aya, den sistnämnda en kraftig koster. Årets utloppningsbåt, en halvdäckad koster, byggd i Östergarn, vanns av en Visbybo, som sålde båten till Gnisvärd. För 1932 inköptes hr Anderssons goda koster Sunny, som försågs med nya segel från Syversens i Smöjen. Den 21 juni hölls den traditionella triangelkappseglingen i Visby. Även detta år blåste det så att flera båtar icke kunde starta, men seglingen genomfördes dock lyckligt. Dagen firades som seglardag med prisutdelning och diverse festligheter på D. B. V:s Paviljong. Flea sällskapsseglingar hölls under sommarens lopp, den sista den 30 aug. till Skälsö, varpå ett antal medlemmar samlades på stadshotellets terrass till kräftsexa. Man beslöt på höstmötet i november att ha extra sammankomst i februari 1932, men detta februarimöte ändrades sedan till en animerad skottårsbal, som blev en i högsta grad lyckad tillställning. Där förekom trevliga de-



Sommarsöndag i Fridhemsviken.

korationer och mycken god mat, kupletter och en den bästa stämning från början till slut. Klubbmästaren hr Karl Andersson lade ännu en seger till sina föregående. Hr Verner Olsson hade skaldat en kuplett, som föredrogs av hrr Löf och Bo Kolmodin.

Detta år tillkom en sjöscoutavdelning i Visby under ledning av hrr Carl Erik Ekman och Bo Kolmodin, och denna avdelning inköpte hr Emil Olssons yawl Humoresque, medan hr Olsson påföljande år köpte en efter amerikansk mätning som 6-metersjakt uppgiven båt från Finland, Mercedes, ett vackert flytetyg, som 1933 visade sig på styva linan i kappseglingarna.

1931 uppsattes flaggstången vid Fridhem och »klubbhuset» i Badhusparken flyttades till anvisad plats. Hamndirektionen beviljade välvilligt befrielse från tomthyra för huset och har för övrigt upprepade gånger genom stort tillmötesgående visat sitt intresse och vänlighet mot sällskapet och dess syften. För detta hamndirektionens visade vänlighet står sällskapet i den allra största tacksamhetsskuld.

Under fjolåret upprepade sällskapet sin kappsegling i

Färösund och densamma blev även detta år mycket lyckad. Flera sällskapsseglingar förekommo, men bristande »samarvar» föranledde sällskapet att utse en klubbkommitté, som fick ansvaret för att det blir litet mer sällskapsliv på sammankomster och utfärder. Seglingssäsongen — som naturligtvis också upptog kappsegling i Visby — avslutades med en synnerligen livlig kräftfest på Kneippbyn. 1932 års utlottningsbåt Sunny vanns av en Visbybo, som sedan sålde den till hr P. Lundkvist i Strängnäs, gammal medlem av vårt sällskap och gammal seglare. 1933 års utlottningsbåt byggdes vid ett varv på Runnö och har visat sig vara en god seglare och sjöbåt vid 1933 års seglingar.

1933 års segling om Visbypokalen II fick ju ett särskilt intresse genom att det i år var tionde gången och Ingun detta år firade 10-årsjubileum på distansen. Wisby Segelsällskap har i år haft sin vanliga triangelkappsegling i Visby men dessutom för första gången en distans-kappsegling Västergarn—Visby.

Under sommaren 1933 gjorde som vanligt en del av seglarna strandhugg på främmande kust. Femtioårsdagens firande uppsköts till på hösten och den 26 aug. ägde jubileumsfesten rum på D. B. V:s Paviljong. Vid extra sammanträde beslöt sällskapet enhälligt till hedersledamöter kalla konsul Carl E. Ekman och fabrikör Gustaf Pettersson i Visby samt direktörerna Alrik Sundén-Cullberg och Carl Matthiessen i Stockholm. Konsul Ekman har i en följd av år nedlagt ett förtjänstfullt arbete inom sällskapet, och även sedan på olika sätt visat sitt intresse för sällskapet och främjat segelsporten. Fabrikör Pettersson var i gamla tider en intresserad och aktiv seglare. Direktör Sundén-Cullberg och direktör Matthiessen ha på olika sätt understött sällskapet och seglingen.

Vid festligheten hade sällskapet glädjen se de gamla veteranerna mangrannt samlade, men därjämte hade infunnit sig t. f. borgmästaren rådman Löwenberg och stadsfullmäktiges ordförande redaktör Svedman, m. fl. Stämningen var hela kvällen den bästa. Ordföranden konsul Nils Friberg höll tal för sällskapet, sekreteraren hälsade gästerna välkomna och redaktör Svedman tackade för maten, samtidigt

önskande sällskapet all lycka i fortsättningen: seglingen är, sade tal., en sport, väl värd allt stöd den kan få. Klubbmästaren hr Andersson hade ordnat festen bra och trevligt och dansen gick så ofta den kunde. Däremellan var det prisutdelning för sommarens seglingar och dragning i lotteriet om utlottningsbåten. Det hela var en lyckad seglarfest.

Därmed äro vi framme vid innevarande år och denna korta och anspråkslösa historik skulle vara till ända. På samma gång jag ber om överseende med dess otvivelaktigt många bristfälligheter och dess torra ofullständighet, känner jag för min egen del ett behov av att rikta ett varmt tack till kamraterna i styrelsen samt till alla andra i och utom sällskapet, som på ett eller annat sätt dragit ett strå till stacken och i själva verket gjort det möjligt att få ihop materialet för boken. Mycket av vad som förekommer häri kan kanske synas obehövt och överflödigt, mycket fattas säkert, men flera omständigheter ha gjort att en viss begränsning måst läggas på omfånget av arbetet. Jag vill emellertid med tacksamt erkännande av det goda kamratskap, som rätt och råder inom Wisby Segelsällskap, uttala ett tack till medlemmarna av styrelse och sällskap samt till alla, som genom annonsering bidragit till lösande av de ekonomiska problemen vid årsskriftens utgivande. Samtidigt vill jag uttala förhoppningen om att sällskapet må, starkt och enigt, fortsätta på den inslagna kursen och efterhand med god hälsa passera den ena milstolpen efter den andra. Ske alltså.



Konsul Nils Friberg,
ordf. från 1926.

Visby i augusti 1933.

Sekreteraren.

När Wisby Segelsällskap bildades.

För 50 år sedan såg Visby hamn annorlunda ut än nu. Den gamla vågbrytaren hade visserligen blivit sammanbyggd med land, sålunda bildande ett skydd för yttre hamnen; men på dess östra sida fanns ingen kaj, där båtar kunde lägga till; blott vid den s. k. Prinsbryggan, som var byggd på träbockar, kunde man binda fast en båt. De seglarevänner, som voro nog djärva att skaffa sig båtar, måste fördenskull hava dem förankrade i yttre hamnen och hava en mindre jolle för att komma ut till dem. Detta var naturligtvis besvärligt både vid utseglingen och ännu mera vid inseglingen, då det fordrades stor manövreringsförmåga att svänga upp till och få tag i bojen. Därtill var det ganska riskabelt med båtarne på svaj, då de ofta kommo i drift.

Likväl fanns det några yngre entusiaster, som ej läto avskräcka sig av dessa hinder, utan skaffade sig segelbåtar; de flesta av dessa voro skeppsbåtar, som tillhört något på Gotland strandat fartyg, blivit sålda på auktion och därför kunde få köpas till rimligt pris; många slog sig tillsammans om köp av en sådan båt. Någon större, endast för lustsegling avsedd däckad båt fanns ej. Den enda kutter, man ibland kunde påräkna i Visby, var dr Lars Kolmodins Kindley, som han låtit bygga i Kyllay och med vilken han under sommarferierna seglade runt Gotland för att inspektera fiskehamnarna i egenskap av fiskeritillsyningsman. Då han någon gång var i Visby över en söndag, ställdes alltid till med en gemensam utfärd, antingen till Fridhemsbukten, Skälsö eller Snäckgärdet (beroende på vinden). Då provianterades med både vått och torrt för en hel dag; vid middagstid ankrade hela flottillen upp kring Lasse K. och ett gemytligt och glatt »sjeslag»

etablerades, ty Lasse K. var en överdådigt trevlig humorist och berättare.

Det var vid en sådan gemensam utflykt år 1883, som strandhugg gjordes i Brunbergs betning, och man kom överens om att bilda ett segelsällskap, antaga stadgar, m. m., och Wisby Segelsällskap kom till stånd.

Om dess senare öden, kappseglingar m. m. har talats på annat ställe i denna minnesskrift. Ett och annat, som ej står i protokollet, kan dock måhända vara värt att omtala.

De flesta båtägarna hade sitt dagliga arbete (någon semester visste man då ej av) och seglingen för dem blev därför vanligen om kvällarna samt om söndagarna; men då ville man gärna ut och samtidigt landa i någon hamn; men som vi veta finnes det icke många sådana i närheten av Visby, dit man kunde fara en söndag och vara säker om att komma hem till måndagen. Därför hade vi mycket arbete med att få Snäckgärdsviken i ordning att krypa in i; den skyddas ju av ett långt rev mot sydväst, och innanför var det lagom djupt för den tidens båtar; området kartlades, inseglingsprickar utlades om våren och längst in i södra delen anlades en brygga; vilket styvt arbete det var att med segelbåtar bogsera kistor och landgångsspiror från Visby ditut, kan man nog föreställa sig, ty några ångslupar eller »aktersnurror» funnos ej på den tiden. Enstaka utflykter till Klintehamn, Karlsö, Lickershamn, ja, ända till Färösund och Slite företogs dock ibland. Utom sällskapet fanns det en och annan som sedermera hade däckade båtar, såsom t. ex. Lotskapten Berggren, som hade en större kutter (om hans lustresa med biskopsparet skämtades ofta). Då dr Skoglar kom hit med sin Bölja fick vi också en till, men han gjorde ju alltid långfärder under sommarlovet, så han var sällan med S. S.

Ett annat minne från den gamla tiden kunde det kanske vara skäl att omnämna. Nöjena för stadsborna voro ej många på den tiden; för att åstadkomma något, som kunde intressera både båtägarna och den stora allmänheten, ställde man till med en regatta; en stilla och mörk afton gick budkavlen (obs. ej telefon) till båtägarna att skaffa sig

kulörta lyktor, kläda båtarna med dem, förse sig med fyrverkeripjäser, m. m. och sedan ro utanför hamnen längs strandpromenaden. Då gick man man ur huse för att se det vackra och för Visby ovanliga skådespelet.

För 50 år sedan stod båtseglingen på Gotland i sitt flor; kustfolket var mästare i segling; men huru är det nu? Det finns väl knappast någon fiskare, som ej har motor i sin båt. Ja, tiderna förändras.

Ant. Pettersson.



»Rina», J. P. Eklund, 1885—86.



Dr A. P. Skoglar.

Dr Skoglar var icke med i W. S. S. från begynnelsen, men tidigt lärde han sig älska seglingen och havet. Hans tjänst gav honom ju också tillfälle att utnyttja sommaren för långfärder, tillfällen som han till fullo utnyttjade. Nu har den gamle seglaren för alltid lämnat vår orosfyllda tid och seglat in i den sista hamnen, men hans kära »Bölja» lever än, om också beklagligt nog ett oblikt öde just i år, jubileumsåret, dömt henne att ligga överksam.

Under årens lopp hann Bölja och dess ägare, antingen ensamma eller med en eller annan person ytterligare i sällskap, företaga vidsträckta färder åt olika håll. Det är väl snart sagt ingen hamn i Östersjön som Bölja icke besökt. Fråga är kanske också om någon lärare vid Visbyläroverket — dr Kolmodin möjligen undantagen — haft sådant utbyte av sina sommarssemestrar som just dr Skoglar på Bölja. Han seglade ofta ensam och blev därvid förtrogen med både båt och hav, så förtrogen att

han icke drog sig för att helt enkelt surra rodret och gå till kojs, medan Bölja fick sköta sig själv. Hon gjorde det också utmärkt, men de som aldrig varit med om något sådant, hade givetvis svårt att sätta sig in i »skepparens» trygga förvisning om alltings goda utgång, både vad det gällde väder och vind som mötande fartyg. Det berättas bl. a. att en ung man en gång fick följa med och när det blev så dags, fick han order att gå till kojs. Han vaknade frampå morgonsidan och fann doktorn, det var bara de två ombord, tryggt sovande i sin koj. Bölja seglade snällt på egen hand. I tron att chefen somnat ifrån navigeringen purrade den unge mannen den sovande, men fick en ganska kort förmaning att »sov du bara, segla det gör Bölja».

Vid segelsällskapets sammankomster har Böljas chef vid ett par tillfällen berättat ett och annat från sina färder, och det var både roliga, lärorika och belysande skildringar vi då fingo till livs. Under åren efter sällskapets återuppvaknande gav sig doktor Skoglar tid att deltaga i sällskapets utflykter, särskilt vår och höst, nedskrivaren av dessa rader minnes honom särskilt från sällskapsseglingarna på höstarna 1927 och 28. Även efter det Böljas chef seglat in i den trygga hamnen och gjort fast för gott, har emellertid Bölja under hr Sune Skoglars befäl varit med i sällskapets sällskapsseglingar och kappseglingar.

I denna anspråkslösa publikation torde vi knappast kunna bättre hugfästa minnet av vår mest framstående långfärdsseglare och högt aktade hedersledamot än genom att återgiva ett avsnitt ur lektor Ernst Lundströms skildringar på hexameter av färden med dr Mustelins båt »Sjöfröken», det nämligen som handlar om »Sjöfrökens» möte med »Bölja» sommaren 1928. Hans karaktäristik av seglarveteranen synes oss nämligen lika träffande som hans seglingsskildring från »Sjöfrökens» färder, och då vi sålunda deklarerar skälet för vårt återgivande av dikten, hoppas vi på förhand att ha syndernas förlåtelse om vi bryta mot ev. eftertrycksförbud.

»Sjöfröken» hade en afton ankrat under Läckö slott vid Vätern och lektorn skildrar:

»Före 'Sjöfröken' låg för ankar i 'viken en speljakt.
Det var en liten yawl, vilken genast väckte intresse.
Litteratur togs fram, och linjerna granskades noga,
tills det blev uppenbart, att det allt var en farkost av
hög rang:

'Bölja' var det förvisst, lektor Skoglars 'Bölja' från Visby,
långfärdsbåten, som vallfärdat mer än någon i Norden.
Skeppsmännen kände en innerlig fröjd och prisade
Kairos,

tillfällets gud, som styrt deras stäv till viken vid
Läckö.

Skepparen gjorde besök ombord på 'Bölja' och inbjöd
lektor Skoglar med son till en aftontoddy på 'Fröken'.
Bjudningen antogs, och snart var ett samkväm im-
proviserat.

Sjuttiofyra år är han nu, den ryktbare seglarn,
Sveriges Mc Mullen benämnd, ty mest har han seglat
allena.

Fem och trettio somrar å rad har han färdats på 'Bölja',
snart sagt till varje tillgänglig vrå invid nordiska vatten,
och hans kurser ha följt var eviga grad på kompassen.
Aren ha intet förmått emot denne verkliga viking;
än med en ynglings själ drar han ut till holmgång med
haven,

och hormonernas ström går strid, när han sitter vid
rodret;
därför håller han ut under dygn efter dygn, om det
gäller.

Ensamseglaren var en sällskaplig man. Han förtalde
minnen från hamnar och hav med verkningsfull skild-
ringsförmåga,

och det skymtade vetande fram som en bakgrund till
orden.

Kvällen förrann med fart, och redan var midnatten inne,
innan samvaron bröts. För 'Sjöfröken' var det en
förmån

och förblir det en ära, att hon fick hälsa välkommen
seglingsidrottens grå veteran, solisten på 'Bölja'»

Följande morgon låg kamraten tyst medan »Sjöfröken» lättade ankar och genom sköna sund styrde ut emot västliga Vänern. Redaktionen av Svenska Kryssarklubbens årsbok, varur vi närmast tillåta oss taga texten, framhåller den otroliga mängden av vetande och fyndiga inpass, som lektor Lundströms skildringar innehålla, vägen går genom allehanda kunskapers labyrinter. Redaktionen påpekar också att författaren med här citerade ord på förhand ristat en älsklig minnesruna över »seglingsidrottens grå veteran, solisten på 'Bölja», som just 1928 var ute på sin sista sommarsegling med »Bölja». Dr. Skoglar avled som bekant i maj 1929. I lektor Lundströms ord om dr Skoglar instämde redaktionen av årsboken på kamraternas i Svenska Kryssareklubben vägnar. Hur mycket större anledning har icke Wisby Segelsällskap att med de här citerade orden återkalla i minnet bilden av dr A. P. Skoglar.



... låg för ankar i viken en speljakt.



En seglardag i Visby.

Wisby Segelsällskaps kappseglingar.

Den första kappseglingen

i Wisby Segelsällskaps historia ägde rum den 24 aug. 1884, alltså i höst för 49 år sedan. Som sekreterare fungerade då allas vår vördade och alltid intresserade Ant. Pettersson, vilken i sällskapets protokoll bevarat de närmare omständigheterna sagda dag. Då protokollet icke endast innehåller uppgifter om seglingens resultat, utan även andra data om omständigheter och båtar, återgiva vi här skildringen i sin helhet. Den finnes intagen i protokollet från sällskapets sammanträde den 29 nov. 1884, § 2.

»Sedan sista sammanträdet hade den då beslutade kappseglingen ägt rum söndagen den 24 aug. och emedan detta

var första gången, som sällskapet visade sig offentligt, och allmänheten tycktes visa ett stort intresse för detta här ej förut sedda skådespel, torde det vara på sin plats, att här i protokollet bevara minnet av denna sällskapets första kappsegling.

Till deltagande i seglingen hade följande båtar anmält sig:

	längd	bredd	sumfot
1. Maja, K. Romin,	15.0,	5.3,	20.3
2. Kare, Ch. May,	18.4,	6.9,	25.3
3. Irma, A. Löfveberg,	16.1,	5.3,	21.4
4. — —, Axel Pettersson,	18.1,	6.0,	24.1
5. Lotsbåt, C. Winberg,			omätt
6. Colibri, C. Ekman,	13.0,	5.0,	18.0
7. — —, Nygren,	21.0,	7.0,	28.0
8. Gerda, Ant. Pettersson,	27.5 ¹ / ₂ ,	7.4 ¹ / ₂ ,	35.0
9. Tärnan, K. Malmberg,	19.5,	6.6,	26.1
10. Ole Bom, A. F. Andersson,	21.0,	5.3,	26.3
11. Blekingseka, Olsson,	18.7,	8.4,	27.1
12. Norsk snipa, Winberg,			omätt

Genom lottning hade blivit bestämt att startningen skulle ske i nyssnämnda ordning; sällskapets ordförande, som genom sin bortovaro var förhindrad att deltaga i de förberedande åtgärderna till seglingen, anlände med sin »Kindley» till Visby morgonen för kappseglingen, så att han med sin båt, ehuru omätt, kunde deltaga i själva seglingen, om än icke i tävlingen.

Kl. 10 dånade signalkottet å vågbrytarens pir, och några minuter därefter seglade de med nummerflaggor försedda båtarna i förut bestämd ordning förbi pricken vid vågbrytaren, då ledamöterna Nyberg och Cramér antecknade avseglingstiden. Genom överlotsen Öbergs försorg hade en flaggbåt blivit förankrad rätt till sjös å c:a 2 min. distans (så att Nyrevsudda syntes) och som vinden var nordlig hade den andra märkbåten blivit forlagd nära stranden av Snäckgärdet, så att banan av den sålunda bildade triangeln beräknades till styva 7 distansminuter (egentligen 7,143).

Vinden var till en början frisk, så att den lilla flottiljen med vinden ett par streck in om styrbord sköt god fart mot det förankrade märket, som först kringsegglades av båten nr. 2 (Kare), därefter av nr. 1 (Maja), nr. 3, 5 och 8 kommo strax därefter samtidigt till märkbåten, men då denna av dem passerades började vinden mojna ut och en hög dyning göra sig kännbar, så att det såg svårt ut för deltagarna att kunna kryssa sig upp till det andra märket vid Snäckgärdet; också medförde dessa omständigheter en förändring i båtarnas dittills visade seglingsförmåga, i det att Tärnan och Blekingsekan (9 och 11), tack vare sina jämförelsevis större segelmassor, togo loven av de övriga, vadan det så småningom blev klart för deltagarna, att dessa båda skulle bli segervinnare.

Under tiden hade ångaren »Wisby», å vilken prisdömmaren, sjökapt. Thomsson, befann sig, med sina hundratal intresserade passagerare, gjort flera lovar kring seglingsbanan, och då båtarna, den ena efter den andra, hade dubblat märket vid Snäckgärdet och för fulla segel länsade i den svaga brisen mot vågbrytaren, började denna fyllas av nyfikna åskådare, ovana vid detta för dem nya och storartade skådespel.

Kl. 12,38 förkunnade signalkottet å vågbrytaren, att den första båten passerat piren, nämligen Tärnan, tätt följd av Blekingsekan; därefter kommo Kare och Gerda, 10 min. senare Irma, Kindley och Lotsbåten, 30 min. därefter Maja, Nygrens båt och Axel Petterssons båt. Sist, efter fyra timmars segling, kommo Colibri och den norska snipan. Nr. 11, Boms båt, hade vid vändning under land törnat mot en sten och måst begagna åror, vadan den måste avstå från tävlingen.

Resultatet av kappseglingen framgår av följande av starterna å vågbrytaren, W. Nyberg och E. Cramér, förda protokoll:

	Seglad tid	Ber. tid	Pris
1. Blekingseka	2.28.30	2.36.6	2.
2. Tärnan	2.29.08	2.35.53	1.
3. Gerda	2.37.20	2.51.30	4.
4. Kare	2.37.36	2.43.41	3.

	Seglad tid	Ber. tid	Pris
5. Kindley	2.45.11	*	
6. Irma	2.49.55	2.52.45	5.
7. Lotsbåt	2.51.51	*	
8. Nygrens båt	3.24.3	3.32.23	7.
9. Maja	3.25.20	3.27.15	6.
10. Ax. Petterssons båt	3.35.17	3.40.22	8.
11. Boms båt	3.48.10	**	
12. Colibri	4.02.48	4.02.48	9.
13. Norsk snipa	4.07.56	*	

7 På eftermiddagen samlades deltagarna i dagens tävlan jämte några inbjudna vid Paviljongen, där prisutdelning verkställdes och ett muntert samkväm ägde rum kring fyllda bålar, tal höllos för pristagarna, för prisdömarna, för sällskapet, för Ångbåtsbolaget Gotland, som skänkt ett extrapris av 10 kr., m. fl. De utdelade prisen voro: 1:a en kikare (Tärnan), 2:a 10 kr. (Blekingsekan), 3:dje en barometer (Kare), 4:de ett sjökort (Gerda), 5:te en bågare (Irma).

På aftonen hade några båtägare anordnat en regatta med fyrverkeri, bengaliska eldar och sång, vilket enligt åskådarnas vittnesbörd tog sig bra ut i den stilla kvällen.

Så slöt denna W. S. S:s första kappsegling, som förvisso skall bliva en bemärkelsedag i dess annaler.»

Kappseglingar höllos sedermera åren 1885, 1886, 1891 två seglingar, och 1893, liksom årligen från och med 1928, men utrymmet förbjuder oss tyvärr att närmare ingå på detaljerade redogörelser för dem, utan måste vi inskränka oss till korta uppgifter om resultaten. Vi ha därvidlag liksom i övrigt i boken tillåtit oss taga med detaljer, som vi trott kunna vara av intresse både rent historiskt och för jämförelsens skull.

* Ej mätta.

** Ej seglat hela banan.

Triangelkappsegling i Visby

den 4 september 1885.

Efter att två söndagar förgäves ha väntat på lämpligt seglingsväder, beslöts segla första lämpliga dag vilket blev tisdagen den 4 sept. Seglingen ägde rum efter alldeles samma anordningar som första seglingen. Båtarna hade dock ändrats något under vintern och hade därför ommäts. Båtarna hade uppdelats på två klasser, nämligen:

Klass I:	Maja, K. Romin,	19.2	sumfot
	Ellida, A. Enequist,	20.4	»
Klass II:	Aina, J. P. Eklund,	28.3	»
	Ekan, O. Olsson,	26.8	»
	Inez, Ax. Pettersson,	24.5	»
	Kare, J. May,	24.8	»
	Lotsbåt, K. Winberg,	27.8	»
	Anna, K. Nygren,	27.7	»
	Gerda, J. Ödin,	35.0	»
	Svalan, A. N. Vinberg,	32.8	»

Lotsbåten måste utgå då spriet sprang under seglingen. Resultatet av seglingen blev:

	Segl. tid	Ber. tid	
Gerda	1.47.25	1.55.44	båtkompass
Svalan	1.49.14	1.55.46	barometer.
Aina	1.59.25	2.02.16	revolver med amm.
Ekan	2.02.10	2.03.44	5 kr.
Ellida	2.24.04	2.24.04	båtkompass.

Prisdömarna voro kaptenerna Thomsson och Ludwigs-son, starter var bokhandlare W. Nyberg.

Kappsegling i Visby

den 8 aug. 1886.

Sällskapetets tredje.

Till deltagande hade anmält sig:

Kare, J. May.

Lotsbåt, K. Winberg.

Maja, K. Romin.

Svalan, H. Hejdenberg.
 —, Nygren.
 Tärnan, K. Malmberg.
 Bertha, K. Nygren.
 Aina, J. P. Eklund.

Resultatet blev:

	Seglad tid	Ber. tid	
Aina	2.18.52	2.24.40	barometer.
Svalan	2.22.12	2.33.43	reskök.
Kare	2.34.03	2.39.02	ett ankare.
Lotsbåt	2.33.39	2.40.06	
Tärnan	2.36.15	2.42.08	
Maja	2.43.33	2.43.33	

Bertha och Nygrens båt avstodo.

Prisdomare var överlotsen C. O. Öberg samt starter bokhandlare W. Nyberg och hr E. Cramér.



»Tärnan» i Visby hamn.

Kappsegling i Visby

den 13 sept. 1891.

Frisk VSV med rätt svår västlig sjö. Kryss från piren till en utanför Vible kvarn placerad märkbåt, sedan läns tillbaka. Distansen totalt 9 dist.-min.

Avd. I (mindre båtar):

	Seglad tid	Ber. tid
Svalan	1.27.36	1.35.03
Tärnan	1.40.02	1.40.02
Gärda	1.40.13	1.46.18

Avd. II (däckade båtar):

Fritjof	1.25.07	1.31.44
Albertina	1.26.51	1.29.22
Dana	1.33.26	1.33.26
Louise	1.36.14	1.40.55

Svalan, ägare bokhandl. W. Nyberg, fick i avd. I i pris, 10 kr., Albertina och Fritjof resp. I:a 15 och II:a 10 kr. Prisdomare och tidtagare bankbokhållaren Ant. Pettersson, kapten Molander och hammästare Vessman. Prisutdelning med middag på Paviljongen.

Kappsegling i Visby

den 20 sept. 1891.

Ungefär samma väder och förutsättningar som föregående söndag, den 13 sept. Vinden något mindre frisk.

Avd. I (odäckade båtar):

	Seglad tid	Ber. tid
—, K. Romin,	2.15.08	2.15.08
Svalan, W. Nyberg,	2.01.36	2.21.00
Gärda, Nygren,	2.13.02	2.30.02
Tärnan, S. Jonzon,	2.30.48	2.40.12
Edla, Nygren,	2.49.46	2.59.46

Avd. II (däckade båtar):

	Seglad tid	Ber. tid
Albertina, Södergren,	1.49.57	1.53.18
Vega, Södergren,	1.44.00	1.56.04
Dana, Svensson,	1.58.21	1.58.21
Fritjof, Paulsen,	1.49.06	2.12.06
Louise, Ström,	2.08.52	2.24.52

Första pris erhöilo K. Romin och Södergren (10 kr.),
andra pris W. Nyberg och Södergren (5 kr.).

Kappsegling i Visby

den 27 aug. 1893.

Till denna kappsegling hade anmält sig icke mindre än 21 båtar. Vädret var emellertid hårt och en del avstodo från att segla. Till en början såg det ut som om hela seglingen skulle få inställas, men mot förmiddagen klarade det och 9,23 hissades avseglingsflaggan. Vid dessa tidigare kappseglingar startade man så, att båtarna i bestämd ordning passerade startlinjen, varvid respektive starttider antecknades.

Från seglingen avstodo:

Laxbåt, Olsson och Högqvist,
d:o, Ahlqvist,
d:o från Skälsö,
d:o, Bohm,
Bylgia, Snöbohm, Klintehamn, (försökte kvällen förut att ta sig upp till Visby, men måste för överhändigt väder vända vid Västergarnsholm),
Brage, Romin,
—, Cederström.

Dåvarande löjtnant Zetterling startade med sin tvåmastade snipa, som till och med förde toppsegel. Båten kantrade utanför vågbrytaren men Z. räddades av en roddbåt, och hans två besättningsmän bärgades av hr Knut Falck, som därigenom nödgades avstå från seglingen.

En prick hade nu förankrats c:a 2 dist.-min. NV om

vågbrytaren, en annan i Fridhemsviken, varför hela banan blev ungefär 9 dist.-min.

Seglingen gav följande resultat:

1:a avdelningen: däckade fiskebåtar:

	Sumfot	Segl. tid	Ber. tid
Axel, Axel Svensson, större dubbelkikare.	34.5	2.13.53	2.16.11
Vega, Södergren, större barometer.	43.7	2.12.22	2.24.32
Laxbåt, Nyström & Wallin, mindre barometer.	36.5	2.42.17	2.46.41
Najaden, Johansson,	32.3	2.53.01	2.53.01

2:a avdelningen: däckade lustfartyg:

Bölja, Skoglar, större bågare.	31.5	2.31.58	2.31.58
Louise, Ström, extra pris, bågare.	44.7	2.26.10	2.40.01

3:dje avdelningen: öppna båtar över 25 sumfot:

Svalan, Ödin, större kompass.	31.9	2.27.00	2.32.53
Gärda, Nygren, bågare.	30.8	2.53.50	2.59.54

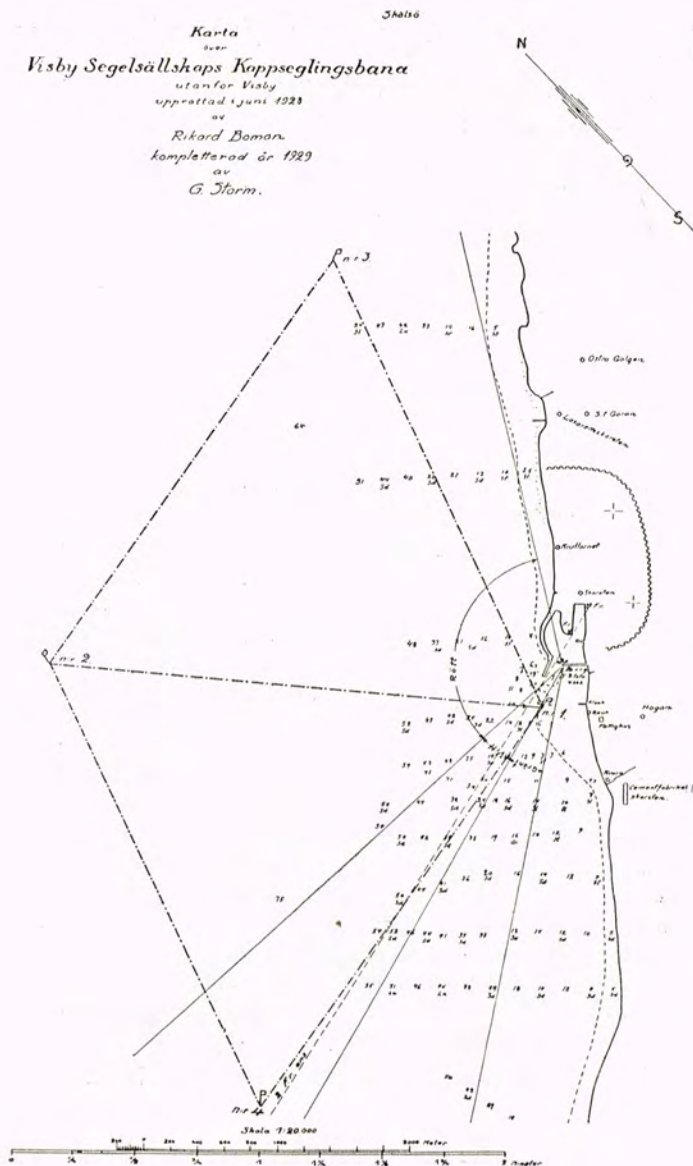
Tärnan, Pettersson,	26.3	2.59.36	2.59.36
—, Nygren d. y.	26.3	4.04.00	4.04.00

4:de avdelningen, öppna båtar under 25 sumfot:			
—, Johansson, bågare.	23.2	3.46.15	3.46.15

Herr Falck ett sjökort som extrapris på grund av de goda seglingsegenskaper båten eljest visat sig äga och de ädla skäl som denna gång avhöll dess förare att deltaga i tävlingen.

Prisdomare voro kaptenerna Frans Molander och C. P. Landström. Kappseglingsskommittén bestod av hrr P. B. Ström, Karl Romin och Carl E. Ekman, vilken senare även fungerade som starter.

Rörande båtar och båtägare se slutet av boken.



En stilla kappsegling.

Triangelkappsegling i Visby.

Den 1 juli 1928.

Vinden: SV—S. Styrka: 6—12 sek.-met. Banans längd: 12 dist.-min.

		Mätn.-tal	Seglad tid	Ber. tid
Klass I:	1. Jim	37.19	2.39.23	2.41.09
	2. Lillan	35.92	2.45.44	2.43.57
Klass II:	1. Irma	32.50	3.22.13	3.26.31
	2. Skum	29.42	3.58.27	3.54.08
Klass III:	1. Nisse	24.17	2.28.15	2.28.15
Klass IV:	1. Ilka	26.25	2.00.29	2.07.15
	2. Dullen	17.25	2.28.25	2.22.35
	3. Spiten	16.58	2.31.22	2.24.35
	4. Jungfrun	21.42	3.29.35	3.29.35
	Kalle	utgick		
	Svanen	24.83	utgick	
	Svalan	17.25	utgick	
	Havsörnen	18.42	utgick	

Rideliuss' hederspris till dagens snabbaste båt: Jim, V. Svanborg, jämte första inteckning i Carl Matthiessens vandringpris. Gotlands Allehandas hederspris för dagens bästa seglarprestation till Jungfrun, Knut Ekman.

Triangelkappsegling i Visby.

Den 30 juni 1929.

Bana: Kl. I, II, III 12, IV 6 dist.-min. Väderlek: Disigt senare klart. Vind: NV—V—SV. Styrka: 2—10.

		Mätn.-tal	Seglad tid	Ber. tid
Klass I:	1. Lillan	35.92	3.08.32	3.06.45
	2. Jim	37.19	3.20.17	3.22.03
Klass II:	1. Irma	32.50	3.26.08	3.27.53
	2. Humoresque	34.33	3.30.13	3.37.05
	3. Skum	29.42	3.49.01	3.40.08
Klass III:	1. Jullan	23.66	3.49.16	3.42.36
	2. Björn	26.42	3.49.35	3.50.38
	3. Ilka	27.08	4.05.26	4.08.20
	4. Svanen	28.42	4.10.19	4.16.58
	5. Gull	24.42	4.54.56	4.50.23
Klass IV:	1. Blixten	18.75	2.32.14	2.31.22
	2. Dullen	17.24	2.42.22	2.39.34
	3. Vägen	21.25	3.04.36	3.07.24

Startpriset, Cassells hederspris, till Lillan, som också fick Matthiessens skrin för året.

Triangelkappsegling i Fårösund.

Den 23 juni 1930.

Bana: Kl. I, II o. III 10,4 kl. IV 5,2 dist.-min. Väderlek: Klart. Vind: N—SSO. Styrka: 4—7 sek.-met.

		Mätn.-tal	Seglad tid	Ber. tid
Klass I:	1. Lillan	35.92	3.38.10	3.36.38
	2. Jim	37.19	4.03.29	4.05.01
Klass II:	1. Irma	32.50	4.22.04	4.20.57
	2. Bölja	36.50	4.19.15	4.27.50
	3. Sunny	35.17	4.23.33	4.28.54
	4. Skum	29.42	4.46.25	4.37.50
	5. Pelle	35.00	4.38.05	4.43.02
	6. Humoresque	34.50	4.46.41	4.50.26

Klass III:	1. Eira	23.33	5.04.12	4.51.40
	2. Nalle	26.25	4.59.25	4.53.58
	3. Särila	33.66	4.41.50	4.54.22
	*4. W.S.S. 1930	29.42	5.00.30	5.03.43
	5. Allen	29.25	5.01.57	5.03.47
	6. Monika	26.25	5.14.48	5.09.22
	7. Björn	26.42	5.15.05	5.09.28
Klass IV:	1. Lisa	20.33	2.32.39	2.33.13
	2. Blixten	18.75	2.43.29	2.42.07
	3. Vivan	18.08	2.45.46	2.43.36
	4. Bidevind	21.41	2.42.30	2.44.22
	5. Ulla	21.50	2.43.00	2.44.58
	6. Vindspel	23.42	2.54.07	2.58.25
	7. Jacken	16.33	3.03.11	2.58.53

Startpriset till Lillan.

Löfveberg & Peterssons vandringspris för året till Bölja.

Kappsegling i Visby.

Den 29 juni 1930.

Bana: Visby—Fridhem—Visby, 6 dist.-min. Väderlek: Klart. Vind: VSV—SV. Styrka: 12—8 sek.-met.

		Mätn.-tal	Seglad tid	Ber. tid
Klass I:	1. Lillan	35.92	1.35.00	1.34.07
	2. Jim	37.19	1.36.49	1.37.42
Klass II:	1. Sunny	35.17	1.47.29	1.46.33
	2. Irma	32.50	1.57.59	1.55.11
	3. Bölja	36.50	2.02.01	2.04.49
	4. Pelle	35.00	2.20.55	2.20.13
	5. Humoresque	34.50	2.30.23	2.30.23
	6. Eos	34.92	3.29.25	3.28.49
Klass III:	1. Särila	33.66	2.09.27	2.16.27
	**2. W.S.S. 1930	29.42	2.21.38	2.22.42
	3. Jullan	23.66	2.34.52	2.27.52
	4. Ilka	27.08	3.06.10	3.03.58
Klass IV:	1. Blixten	18.75	2.43.31	2.43.31

Startpriset till Jullan.

Matthiessens skrin för året till Lillan.

* Seglades av Leo Wennberg och G. Harding.

** Seglades av A. Harding och G. Löfquist.

Triangelkappsegling i Visby.

Den 21 juni 1931.

Bana: Södra, 12—6 dist.-min. Väderlek. Klart och soligt, svalt. Vind: SV—VSV. Styrka: 6—10 sek.-met.

		Mätn.-tal	Segl. tid	Ber. tid
Klass I:	1. Jim	37.19	2.08.00	2.08.00
Klass II:	1. Wynny	30.50	2.19.34	2.11.10
	3. Irma	32.50	2.22.02	2.19.14
	4. Bölja	36.50	2.16.22	2.24.46
	5. Humoresque	34.50	2.23.48	2.26.36
Klass III:	1. Jullan	23.66	2.44.40	2.35.20
	*2. W.S.S. 1931	27.00	2.43.13	2.43.14
	3. Ilka	30.33	2.43.31	2.52.51
	4. Kickan	28.42	3.12.01	3.16.01
Klass IV:	1. Blixten	18.75	1.30.52	1.30.52

Startpriset till Wynny.

Löfveberg & Peterssons vandringspris för året till Wynny. Matthiessens skrin för året till Wynny.

Triangelkappsegling i Fårösund.

Den 25 juni 1932.

Banan: 10.4—5.2 distansminuter. Vind: S—SSV. Styrka: 4—6 sek.-met. Väderlek: tjocka, senare halvklart.

		Mätn.-tal	Segl. tid	Ber. tid
Klass I:	1. Jim	37.19	3.12.42	3.12.42
Klass II:	1. Laila	29.00	3.21.12	3.07.51
	2. Wynny	30.50	3.39.14	3.29.31
	3. Evoe	38.50	3.31.03	3.40.46
	**4. W.S.S. 1932	35.17	3.42.56	3.44.33
	5. Vivienne	35.50	3.47.03	3.49.28
	6. Aya	40.00	3.41.54	3.55.15
	7. Irma	32.50	4.13.18	4.08.27
	8. Pelle	35.00	4.12.19	4.13.32
	9. Humoresque	34.50	4.34.45	4.34.45

* Rorsman: A. Harding.

** Rorsman: P. Lundqvist.

		Mätn.-tal	Segl. tid	Ber. tid
Klass III:	1. Speed	24.00	4.09.08	3.58.14
	2. Eira	23.33	4.23.12	4.10.40
	3. Särila	33.66	4.07.09	4.19.41
	4. Björn	26.42	4.32.10	4.27.08
	5. Nalle	26.25	4.35.26	4.30.00
	6. Kuttingen	29.25	4.48.52	4.50.42
	7. Hanik	22.40	2.30.38	segl. 1 varv
Klass IV:	1. Blixten	18.75	2.30.29	2.28.34
	2. Senta	20.33	2.57.54	2.59.49
	3. J. 6.		3.23.00	—

Löfveberg & Peterssons vandringspris till Laila.

Snabbaste båt i klass III, oavsett regeln: hederspris till Särila.

Hederspris till äldsta båten i seglingarna: till Pelle.

Triangelkappsegling i Visby.

Den 3 juli 1932.

Bana: 12—6 dist.-min. Väderlek: Halvklart. Vind: SO—SV. Styrka: 4—6 sek.-met., stiltje mot slutet.

		Mätn.-tal	Segl. tid	Ber. tid
Klass I:	1. Jim	37.19	1.31.12	1.31.12
Klass II a:	1. Laila	29.00	1.30.35	1.23.56
	2. Evoe	38.50	1.32.02	1.38.41
	3. Wynny	30.50	1.43.54	1.39.21
Klass II b:	1. Irma	32.50	1.33.28	1.28.37
	2. Aya	40.00	1.31.20	1.36.59
	3. Vivienne	35.50	1.43.54	1.43.15
	4. Bölja	36.50	1.44.05	1.44.50
	5. W.S.S. 32*	35.17	1.50.30	1.49.24
	6. Humoresque	34.50	4.02.36	4.00.33
	7. Amy	31.92	6.04.00	5.58.21

* Rorsman P. Lundqvist.

		Mätn.-tal	Segl. tid	Ber. tid
Klass III:	1. Mona	30.06	1.41.22	1.42.56
	2. Ilka	30.33	2.39.52	2.40.58
	3. Spray	28.42	5.52.10	5.50.36
	4. Dullen	—	—	—
Klass IV:	1. Blixten	18.75	4.02.16	4.02.16

Startpriset till Irma.

Carl Matthiessens vandringspris till Laila.

Snabbaste båt (seglad tid) i kl. II a och b: Laila.

Triangelkappsegling i Visby.

Den 18 juni 1933.

Bana: 12 dist.-min., 6 dist.-min. Väderlek: Soligt och klart. Vind: OSO—OstS. Styrka: 7—10 sek.-met.

		Mätn.-tal	Segl. tid	Ber. tid
Klass I:	1. Jim	37.19	2.17.21	2.11.33
	2. Mercedes	41.33	2.16.45	2.22.33
Klass II a:	1. Laila	29.00	2.27.44	2.14.26
	2. Wynny	30.50	2.44.16	2.35.10
	3. Evoe	38.50	2.26.32	2.39.50
Klass II b:	1. Irma	32.50	2.36.05	2.28.40
	2. Vivienne	35.50	2.32.40	2.34.25
	3. Sunny	35.17	2.34.16	2.35.05
	*4. W.S.S. 1933	29.75	2.50.02	2.35.41
	5. Aya	40.00	2.22.47	2.37.08
	6. Lola	31.92	2.49.04	2.40.47
Klass III:	1. Ilka	30.33	3.11.39	3.13.51
	2. Mona	30.66	3.20.32	3.23.40
	3. Spray	28.42	3.31.53	3.28.45
Klass IV:	1. Blixten	18.75	1.58.30	1.58.30

Startpriset till Irma.

Carl Matthiessens vandringspris till Laila.

Löfveberg & Peterssons vandringspris till Laila.

* Rorsman O. Nettrén.

Distanskappsegling Västergarn— Visby.

Den 25 juni 1933.

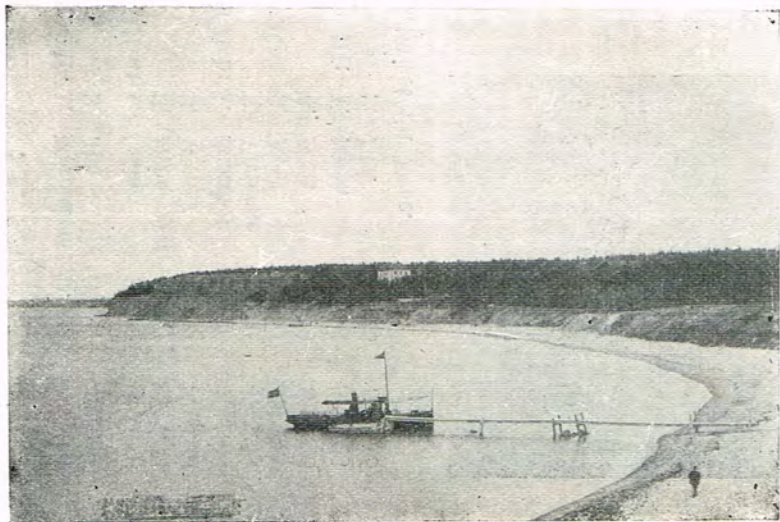
Distans: 16 dist.-min. Väderlek: Klart, sol, mot kvällen regn. Vinden: NV—N—SO—V. Styrka: 6—8 sek.-met.

		Mätn.-tal	Segl. tid	Ber. tid.
Klass I:	1. Mercedes	41.33	4.25.50	4.33.34
	2. Jim	37.19	4.43.30	4.35.46
Klass II a:	1. Laila	29.00	4.42.40	4.24.56
	2. Evoe	38.50	4.41.45	4.59.29
	3. Wynny	30.50	5.16.40	5.04.32
Klass II b:	1. Sunny	35.17	4.44.00	4.39.58
	2. Vivienne	35.50	4.48.55	4.46.07
	3. Aya	40.00	4.42.45	4.56.45
	4. Irma	32.50	5.20.23	5.06.23
Klass III:	1. Mona	30.66	5.08.23	5.09.00
	2. Ilka	30.33	5.23.15	5.22.38

Startpriset till Evoe.



»Seglingsnämnden».



»Aina» vid gamla bryggan i Fridhemsviken.

En kappsegling.

Sista båten i mål fick första pris.

Och det begav sig i den tiden, när man var ung och svärmade för segling i alla dess former, att jag och Calle Johansson köpte en båt tillsammans. Inte vissångaren Calle Johansson i Nyköping, förstås, utan Calle Johansson i Visby, han som sedan blev snickaremästare och välbeställd ägare till Pressjärnet vid Wallérs plats.

Han hade fått nys om, att lotsarne hade en gammal båt att sälja för den orimligt billiga penningen av fyrtio riksdaleros, och då var det både åror och två master och segel till och allt sånt. Vi skramlade tillhopa summan, och lyckligare grabbar funnos inte i Visby år 1893 än vi två.

Båten var bra, för all del, och det borde den ju också vara, när den i ett otal år tjänstgjort som lotsbåt.

Det var bara det lilla felet, att det behövde blåsa halv storm, för att den över huvud taget skulle behaga röra på sig alls.

Så annonserades det i tidningarna, att Wisby Segelsällskap skulle anordna kappsegling i slutet av augusti.

Calle blev eld och lågor.

— Den ska vi vara med på, du... Vi kniper oss ett pris, säkert som aldrig det.

— Med den båten? Som behöver storm, om den skall gå ifrån en simmare.

— Du är dum. Det blåser alltid här på hösten. Och för resten ska vi be Nicken Näsström vara med. Han kan få den båten att gå, må du tro. Han seglade med mig i söndags, och det gick så det bara susade i luften.

Nåja, jag var inte svår att övertala, och så drogo vi lott om, först och främst i vilkens namn den skulle anmälas, och sedan vem som skulle få behålla det eventuella priset. Calle vann naturligtvis båda lottdragningarna, för jag har nästan alltid en förblindad otur i lotteri.

Den stora dagen var inne. Calle fick rätt: det blåste skarpt som sjutton av nordvästen. Calle gnuggade sina händer, men Nicken, såsom mera sakförständig, såg en smula betänksam ut.

— Ökar hon, så kan vi inte föra fullt. Och ska vi minska, då kan vi lika gärna stanna hemma.

Men både Calle och jag tyckte, att hade vi givit oss in på äventyret, så borde vi se det till slut.

Seglingen skulle gå i fyra klasser. Vi tillhörde den fjärde: odäckade båtar.

Nere vid hamnen, där liv och rörelse rädde från arla morgonstund, granskade vi med bekymmer våra medtävlare.

Där var Chasse May. Hans båt var en bra båt, och allmänt känt var, att Chasse kunde sköta den fint. När allt kom omkring, kanske vi inte hade så stora chanser.

Så var där en liten fin båt, vars ägares namn jag nu glömt bort. Men båten skulle seglas av Nygrens sork, det mins jag. Och Nygren — numera gubben Nygren — ansågs på den tiden kunna trolla båtar genom vattnet. Våra aktier sjönko ytterligare ett par poäng.

Nej, håll i mej! Den återstående båten i klassen var löjtnant Zetterlings. Den karlen var ju en vildhjärna av rang, och han hade också klappat på ett extra toppsegel av fantastiska dimensioner, vilket lyste vitt och hotande, när solen ibland stack fram för att några ögonblick belysa den måleriska tavlan. Och när vi så fingo veta, att han som gast skulle ha en annan äkta galenpanna, sergeant Fredin, ja då sjönk vårt kurage ner i stövelskaften, och Nicken idisslade sitt »gärna stanna hemma».

Den ena klassen efter den andra startade, och så blev det vår tur.

Zetterling först, så Chasse May, så Nygren, och till sist vi.

Zetterling med sin vidunderliga topp var redan halvvägs till den västliga rundningspricken, när vi hade hunnit femton famnar från vågbrytarpiren.

Det var förlorat spel från början, men när vi ändock voro i gång, så kunde vi så gärna segla banan, tyckte vi alla i båten.

Nicken satt till rors och tog saken filosofiskt. Med sin örnblick följde han våra lyckligare medtävlare. Plötsligt reste han sig till hälften från toften och gav till ett rop:

— Zetterling har kantrat!

Jag fram med kikaren på momangen. Ja sannarligen! Där låg löjtnantens båt på sidan och släpade den fina toppen i den grova sjön, och jag kunde till och med se, huru några huvuden bobbede upp och ned kring den kapsejsade.

Nicken hämtade hem lite på skotet och satte kurs på olycksplatsen.

Men det behövdes icke. Chasse May, som låg närmast, var redan framme vid olycksplatsen, och Knut Falcks båt, som seglade i en annan klass, skyndade också till hjälp.

Nygren och vi fortsatte alltså på vår bana och rundade i sinom tid pricken under ett väldigt skumpande.

Sen gällde det att hålla ned till Fridhemsbukten, där en vaktbåt var utlagd, vilken man skulle runda, varefter man skulle gå så rakt som möjligt till målet, vågbrytar-knuten i Visby.

På länsen förlorade vi icke så värst mycket på Nygren, utan vi höllo oss på ett ganska tillfredsställande avstånd. Men vi visste alla, att när det kom till kryssen hem, då hade vi ingenting att säga till om.

Calle satt med kikaren som fastspikad för ögonen och stirrade på den lyckligare rivalen. Den var nu vid vaktbåten.

— Den gick innanför båten, ta mej så många som flyger och far! Det skall anmälas!

— Jag såg det också! kom det sävligt från Nicken, som för resten bara valkade bussen över på andra sidan.

Man må tro, att det blev ett kackel i vår båt. Seglingsreglerna voro klara och tydliga, att man skulle gå runt omkring vaktbåten och inte stjäla fläsk genom att gå på insidan. Orsaken till den mystiska manövern har så vitt jag vet aldrig blivit upplärd, och syndabockarna tego efteråt som muren.

Men nu hade vi i alla fall en chans. Skulle det delas ut någon pokal i vår klass, så skulle vi naturligtvis ha den, ty vi voro ensamma kvar. Under förutsättning att vi hunno till mål, innan maximitiden var utlupen, vilket var den stora frågan.

Mer nu var det tre glada gossar som hjälptes åt att segla som den gamla lotsbåten aldrig blivit seglad förr. En öste och den andre halade och släckte på skoten efter rorsmans kommando så kvickt som om det varit en örlogsmän.

Vägen till Visby från Fridhem var den gången förfärligt lång. Vi försökte med små slag, vi försökte med stora slag, men alltjämt tyckte vi det gick som en lus på en tjärad näver.

Men det underbara hände: Vi krånglade oss in till piren, innan tiden var utlupen. Då hade visserligen de flesta prisdömarne gått hem, och kappseglarne med, och det var ingen jublande folkmassa, som välkomnade vikingarne.

Men det fanns i alla fall så många funktionärer kvar, att man underrättade oss, att Nygrens felmanöver observerats, varigenom den båten var ur spelet, och att vi finga vår lilla silverbägare som pris. Den överlämnades till och med efter ett mycket vackert tal, där Kalliopes blomster till någon liten del voro invirade uti ironiens gräppapper.

Men vad gjorde det?

Vi hade segrat!

Flx. D-n.



Östersjön på dåligt humör.

I vått och torrt med W. S. S.

Ett par av sällskapet äldre medlemmar, hrr J. P. Eklund och Knut Falck ha välvilligt fäst på papperet några minnen från sällskapet äldre tid. Båda ha särskilt pingstfärden 1887 i livligt minne. Direktör Falck har ordet.

»Pingstnården» med thy åtföljande regnskurar gav just inte de bästa utsikter för den planerade pingstseglingen, och att »hon» mojnade något mot pingstaftonens kväll och regnet efterträtts av tjocka, förbättrade just inte saken. Vid hållet skeppsråd beslöts att koja till midnatt, och då se till, hur det skulle bli. Vid den tiden hade det lättat och vinden stod sig, varför bestämdes att vi inte skulle spjärna mot udden, utan ta Klintehamn i stället för Kappelshamn, som ursprungligen var meningen, till mål, och så startade Aina och Tärnan medan Kares besättning föredrog att sova under sotad ås den natten.

Det blev en trevlig seglats. Visserligen stod regnet som spön i backen, när undertecknad efter några timmar i kojen kom på däck, men undan gick det och det hade nog inte varit så olämpligt att bärga »stopparna», men gästen Måns — Klintepojke — förklarade, att »det skär ingenting i den här blötan». Kan du lotsa över revet så att vi få ligga bidevind och lite närmare att möta byarna, så må det vara hänt, men kom i håg, att törna vi med den här farten, så är det slut med gamla Tärnan. All right! och kl. 6 på pingstdagens morgon angjorde vi Klintehamns brygga. »Gubben Sunne», som tog emot, ruskade på huvudet och mente att Magnus blivit galen, som i så'n vind kom över revet med tupprågen till men gudskelov, att det finns en de därars förmyndare!

Efter en stund kom Aina högtidligt in stora leden, och sen blev frågan, vart vi skulle ta vägen, då regnet fortfarande strömmade ned och våra båtar under slika förhållanden just inte inbjödo till någon längre vistelse. Med Måns som ledsagare och iförda särdeles skiftande persedlar knogade vi med provianten upp till gästgivaregården och bankade där på stora dörren. En kvinnlig tjänstemande kom och öppnade, men när hon fick se det brokiga sällskapet smällde hon dörren igen och det var först efter lång betänksamhet, som man föll undan för Måns' köksvägen förda underhandlingar och släppte in oss i ett stort, otapetserat och med öppen spis försett rum.

Där blev det oss ljuvligt att vara, sedan en flammande brasa börjat sprida sin sköna värme till våra tämligen avkylda lemmar. Av med kläderna, så de få torka, och i paradiskostym åto vi en frukost, härligare än de flesta. Middag blev det också och på kvällen sken solen. Annandagen blev det varpkastning i Wallaskogen, och på kvällen började kryssen mot Visby.

Vi lämna nu ordet till skepparen på Aina, som om utseglingen har enahanda att berätta som chefen på Tärnan. Han fortsätter:

Till Klintehamn kommo vi vid 7-tiden på pingstmorgon tack vare att M. M. var lokaliserad och tjänstgjorde som

lots. Men då blåste det nog 10—12 sekundmeter och regnet öste ner. Under sådana förhållanden kunde man inte gärna vistas i båtarna, utan det var att förtöja dem med den bästa ändan ombord och sen ta sig i land och försöka få tak över huvudet. Men det var minsann inte det lättaste, så som vi sågo ut och på pingstmorgonen till, då folket knappast hunnit vakna.

Vi fingo gå ända upp till gästgivaregården, som låg uppe i närheten av kyrkan. Där måste de släppa in oss och det första vi rekvirerade var en duktig brasa. När brasan var färdig klädde vi utav oss de blöta kläderna och hängde dem till tork samt fingo det efterlängta kaffet. Sen var det att röka sin pipa, berätta historier och sjunga (de som kunde) samt beställa in mat var gång vi blevo hungriga och till sist krypa till kojs i gästgivarens sängar. Så förgick hela pingstdagen inomhus, ty regnet höll i sig liksom vinden.

Annandagen var det uppehåll med regnet, men vinden stod fortfarande nordlig och blåste tämligen. Vi kunde emellertid nu vara ute och se på Klintehamn och något på våra båtar, där litet av varje behövde komma på tork. På middagen kom ångaren »Klintehamn» in och vi interPELLERADE kapt. W. om vi kunde få bogsering till Visby. Är ni galna pojkar, sade W., om jag har en tillräckligt stark bogsertröss, så ha ni inte tillräckligt starka båtar för en sådan färd, och jag vill inte ha er död på mitt samvete. Ni skall veta att det står ett »himla hav» ute efter kusten.

Vad var nu att göra? Vi skulle vara i jobbet på tisdagens morgon. På eftermiddagen gävo vi oss emellertid från Klinte och kommo på kvällskräken fram till Västergarns utholmes brygga. Då tog vinden slut och där träffade vi »Kare», som hela tiden legat i Västergarn. Fyren på Utholmen besågs och sen kröpo vi till kojs i väntan på vind och att sjön skulle lägga sig. När vi på tisdagsmorgonen purrade ut, hade det varit så kallt på natten, att det var skare på vattnet och så var det blick stilla. Emellertid riggade vi på och under tiden kom det en liten käre så vi började hoppas. Emellertid började min

passagerare bli orolig. Han hade nämligen något att ut-
rätta vid rådhusrätten den dagen. Vi blevo tvungna signa-
lera efter en båt när vi kom upp under Gnisvärd. Med den
kom han i land och fick sen ta sig till stan med skjuts.

Nu voro vi bara två kvar i båten och vinden dog ut
så småningom, så det var att ta till »granseglen» i den
tungrodda båten och mot en otäck dyning. Från Nyrevs-
udde till stan var det att hala och dra bara. Höll man
uppe en minut drev båten tillbaka lika mycket som man
vunnit på fem. I Fridhemsbukten ankrade alla tre bå-
tarna för en välbehörlig middagsrast, och slutligen vid sju-
tiden på kvällen kommo vi till Visby, på eftermiddagen näs-
tan stekta av en brännande sol. Samtalet vid hemkomsten
förbigå vi med tystnad. Den resan glömmar jag aldrig.

Till Skälsö.

Vår gamle vän och beprövade seglarbroder J. P. Ek-
lund skulle flytta sina penater över havet, men dessför-
innan måste naturligtvis W. S. S. bringa honom sin hyl-
ning, och detta skedde med en sällskapssegling till Skälsö,
strandhugg där och några muntra timmars samvaro i land.
Det var frid och fröjd, som alltid inom W. S. S. och syn-
nerligast, när den uppburne ordföranden magister K. var
med i laget.

Emellertid hade inte magistern sin egen Kindley i stan
utan befälstecknet var hissadt på Bölja. I Skälsöbukten
kunde vi inte komma i direkt förbindelse med land, utan
måste ankra, och så kommo de hjälpsamma Skälsöborna
med sina båtar och hämtade oss i land, och på samma sätt
satte de oss ombord igen till hemfärden. Och signalerna
»Lätta ankar» samt »Köllinie» gingo till väders efter vart
annat, och så ropade magistern: »Nå ska vör vesä Skälsö-
boar, lains herrar sjäglar». Sagt och gjort, ty i samma
ögonblick hade Bölja, som var åtskilligt kvickare i vänd-
ningen än Kindley, snurrat runt och placerat sin storbom
under magisterns akter, som tillsammans med hela överdelen
gick över bord. Redaren fick emellertid fatt i magisterns ben
och snart var han bärgad. Jo, så kan det gå, »när her-
rar segla».

Eskadersegling

skulle det bli, men vindarna strejkade. Vi väntade ett par
timmar, men Kajsa ville inte. Så fick vi se Kindley un-
der bogsering mot gattet signalerande köllinie. Det blev
att ta till granseglen, och när båtarna kommit atom våg-
brytaren fingo vi se chefsfartyget förtöjt vid yttre bojen
med signal »fartygscheferna kallas till eskaderchefen» his-
sad. Där samlades alla båtar, det blev skaffning, och vi
hade ogement roligt ett par timmar, och därtill beredde
magisterns tokiga upptåg de goda Visbyborna, som från våg-
brytaren bevittnade denna »eskadersegling», ett billigt
söndagsnöje.

Seglare bruka ju i allmänhet sommartid segla och må
på böljorna de blå, men på vintertiden tar man fram foto-
grafierna från sommarens seglingar och lever om den här-
liga sommaren. Man avundas ibland de människor, som
disponera så gott som hela sommaren, kunna kasta loss
strax på försommaren och komma hem, mätta och belättna
på segling lagom till dess höststormarna börja ryta. De
som blott ha frikvällar, söndagar och semestrar att ägna
åt seglingens eller sjösportens i övrigt ljuvliga tillvaro,
ha i det fallet ett särskilt gott öga till lärarekåren, som
ju har speciella möjligheter att utnyttja sommaren på lång-
färder.

När man så på vintern sitter och går igenom loggböc-
kerna — apropos ja, huru många är det egentligen av våra
båtehefer, som orka med att föra anteckningar om färder
och upplevelser under somrarna? — och med sommarens
fotografier för ögonen lever om dagarna till segels eller
ankars, i havets svala böljor eller under strandhugg på
främmande kust, då minnes man både den ena och den
andra roliga episoden.

Går man i tankarna tillbaka till de senast gångna åtta
åren, har det ju också varit en tid av både glada och min-
dre glada stunder, man bör ju inte säga tråkiga stunder,
för det har det väl aldrig varit. Försöker man minnas
några särskilda episoder kan ju hända att man får i tan-
karna också en del, som inte precis lämpa sig att komma

i tryck, men som inte varit mindre roliga för det. En del händelser från de senare åren kunna måhända förtjäna att antecknas.

Den första sällskapsseglingen efter rekonstruktionen 1926 avslutades med stor och rolig fest på Kneippbyn. Det blåste så att båtarna omöjligt kunde ankra utanför Kneippbyn, som från början var avsett, utan man seglade hem till staden och tog bil ut till restaurangen, där man roade sig av hjärtans lust. Fyrverkeri skulle det också vara, men klåsten kom från fel håll och det hade sina svårigheter att få raketerna dit man ville. Ångaren Visby svarade emellertid med några raketer då den gick sin vanliga tur till fastlandet. Den sällskapssegling, som slutade med trängsel i en av stugorna vid Högklint, är förut omnämnd i historiken, men fråga är väl om man egentligen har roligare än när man såsom då tvingas till improviserade förhållanden. Vid det nämnda tillfället blev hela sällskapet en enda stor familj, man åt av varandras mat, drack, pratade och åt hela dagen, medan regnet utanför för det mesta stod som spön i backen. Middagen under uppriggade segel gick i samma anda, men när man skulle hem blev det fint väder och det hela blev en vacker avslutning på säsongen. Sedan dess ha vi haft flera roliga kräfteppor, både i staden och ute hos ordföranden i villan på Högklint, där stämningen varit god och hög.

Midsommaren 1930 i Färösund kommer säkert att stå som ett av de trevligaste sommarminnena från den senare perioden. Ett gudabenådat väder rädde hela tiden, seglingarna gingo bra, klubbmästarens och gästgivaremorans ansträngningar med mathållningen kröntes med storartad framgång och den allra bästa stämning var rådande. I hamnen var ett rörligt liv och det var det för resten litet varstädes i Färösund, mest hela midsommarnatten. Men de som från pensionatets veranda fingo se solen gå upp över Färölandet denna midsommardags morgon, glömma säkert aldrig den synen. Sekreteraren för sin del får säga, att han aldrig sett maken under 20 år på Gotland. Färösundsseglingen 1932 blev mera jäktig, ehuru allt gick bra i lös även då och stämningen var god.

Ett år närmade det sig till kappsegling här i Visby, men Stuxberg i Rute såg ut att komma försent. Han var på bröllopsresa, men motiga vindar och sjögång gjorde att han på lördagskvällen inte kommit längre än till Irevik. Den alltid snälle klubbmästaren gick då ut med sin båt och kom tidigt på morgonsidan på söndagen inbogserande till Visby med Wynny på släp. Det var ju inte utan att man sedan tyckte synd om Kalle när Wynny rakade hem snart sagt allt silver som fanns att få i prissamlingen, och av vilket åtminstone en god del i Wynnys frånvaro skulle kommit på den vänlige hjälparens lott. Men sådant är livet.

En kappsegling i Visby kom att äga rum under en friskande vind, som satte hjärtat i halsgropen på seglingsnämnden på piren. Det fanns nämligen en del små båtar med och ett par av dem försvunno, rätt vad det var, ur sikte. Stora lotskuttern patrullerade på banan och kustflottans pansarskepp hade för övrigt mobiliserats för vakt-hållning — signalofficeren ombord, som varskotts om evenemanget och märkte att det blev hårt väder, hade givit order om särskild utkik efter seglarna, men man var orolig ändå. Oron var emellertid onödigt, ty de saknade hade gjort det enda rätta och gått direkt i land vid Snäckgården, då det var omöjligt kryssa ned till gattet.

En sommar slutade med en kräfteppa, som på grund av många samverkande omständigheter slutade synnerligen fuktigt. Man skulle nämligen avverka de överblivna kräftepporna ombord, men om det nu var jollarna, som voro mer än vanligt ostadiga eller kräftepporna längtade hem, alltnog de dekorerade rätt länge botten, där man skulle gått ombord. Men Östersjön är ju känd för att kräva sin tribut ibland. Vid sista distanskappseglingen — den var för resten också den första sedan 1926 — blev det chanssegling och det gällde att räkna ut varifrån bästa vinden skulle komma. Irma och Wynny höllo före att den skulle komma långt ute, varför de stucko till havs. Men det blev pannkaka. Fläskpannkaka nämligen, ty Irma fick så god tid på sig till målet, att chefen hann med, sägs det, baka flera, flera stycken pannkakor.

Att Östersjön icke alltid är att leka med ha våra Visby-seglare fått lära sig under årens lopp, ty då havet legat på in genom gattet, har det för det mesta blivit ganska livligt i seglarflottiljerna vid Prinsbryggan och södra vågbrytaren. Hamnen blir då som en gryta och båtarna ligga och stampa i sjön, som ofta ryker över Prinsbryggan. Fler än en gång har det hänt, att båtarna fått skavanker, men med god vilja och förståelse för varandras intressen och åtgärder har allt ordnat upp sig till belåtenhet. Den lilla bild, som avslutar denna axplockning av små seglarerfarenheter, är tagen en sådan stormdag. Det är en synnerligen expressionistisk bild av yttre hamnen en sådan dag, fast fotografien kanske kan i någon mån tillskrivas båtägaren-fotografens nervositet. Minnesskriftsredaktören kan sålunda gå i god för att den icke förskriver sig från någon kräftsexa eller dylikt, så mycket mer som flera andra fotografier i denna bok härstamma från samma tjänstviliga men då stadigare hand.

Må dessa rader avslutas med ett fastslående av det faktum, att sällskapets medlemmar — sekreteraren talar nu för egen del om tiden 1926—33 — alltid hållit ihop och att det alltid rått ett gott kamratskap, som man bara kan önska måtte få bestå — i glädje och gamman.



Oroligt i hamnen.



En vacker start från Visby i Visbypokalseglingarna.

Seglingarna om Visbypokalerna

kunna i viss mån sägas ligga utanför ramen för detta blygsamma arbete, men då dessa seglingar otvivelaktigt stimulerat intresset för segling i Visby och torde vara den indirekta orsaken till Wisby Segelsällskaps pånyttfödelse, bör några korta data om båtar och om dessa i år för tionde gången företagna seglingar kunna påräkna intresse.

I början av seklet byggde — om vi icke äro felunderrättade — Knut Mark i Göteborg en segeljakt efter tämligen nya principer och jakten fick namnet San Toy. Den skulle delta i Kielregattan (1904?) och gjorde så också med påföljd att den lätt och lekande seglade förbi kejsarjakten Meteor och på så sätt nödgade kejsaren att till

San Toys ägare överlämna det charmanta priset, en jättepokal. Några år senare köpte bankir H. Kyhlberger jakten, och hur det sedan gick till, när man kom överens om kappseglingen till Visby 1907, det är oss förborgat. Faktum är dock att ägaren av yawlen Hesper, grosshandlare William Olsson, utmanade bankir Kyhlberger på en kappsegling från Dalarö Skans till Visby och åter. Seglingen gällde ett vad på 2,000 kr., vilka skulle fördelas så, att Stockholms sjömanshem skulle erhålla 700 kr., Skepparegillet i Visby 300 kr. (som för resten överlämnades redan dagen för starten), den segrande båtens besättning skulle få 500 kr. och den segrande båtens ägare likaledes 500 kr. för inköpande av en minnespokal. Starten ägde rum den 4 sept. 1907 från Dalarö och ombord på Hesper befann sig då bl. a. W. S. S:s nuvarande ordförande, konsul Friberg, då lotsförman i Visby, som skulle medfölja i egenskap av lots. San Toy seglades av gamle beprövade fabrikör John Carlsson, Glas-Kalle, och som tidtagare och funktionär i Visby anmodades lotslöjtnant Bamberg att fungera. Den 5 sept. kl. 9,59,22 svepte San Toy in i hamnen med alla klutar till och lade till vid kajen och kl. 10,20,55 kom Hesper, som bärgade seglen i gattet och ankrade i hamnen. Starten hade ägt rum vid Dalarö kl. 10 på kvällen förut och Hesper var sålunda 21 minuter efter här i Visby, men hade av de 21 förlorat 17 redan på kryssen från Dalarö till Landsort. Redan kl. 3,20 på e. m. den 5 sept. startade jakterna från Visby och San Toy tog omedelbart åter ledningen. Vinden var blott svag västlig och jakterna fingo under uppseglingen även stiltje. Först kl. 4,02,20 andra eftermiddagen anlände San Toy till Dalarö och Hesper var då så långt efter, att den inväntades först vid 8-tiden på kvällen. San Toy, den moderna segeljakten, hade alltså vunnit striden, och grosshandlare Olsson fick punga ut med slantarna.

Påföljande år, 1908, blev det större konkurrens. Då startade nämligen icke mindre än 10 jakter från Nynäs-hamn kl. 5 på morgonen den 4 juli. Det var skralt med vinden och den stora Hesper, på vilken Gotlands Allehandas nuvarande chef direktör Ax. Danielson medföljde, kom

totalt på efterkälken. Det ändrade sig emellertid och den fick småningom vind och passerade hela sällskapet för att sedan ännu en gång under resan se ett par av de andra gå förbi sig, då vinden mojnade. Emellertid lyckades Hesper komma in som etta till Visby kl. 7,28,37. Tiderna för övriga jakter voro: Hjördis, ägare gotlänningen konsul Otto Åkerman, 7,35,55, Borghild 7,36,5, Psyche 7,39,53. Owaissa 7,41,43, Mignon 7,50,46, Esperanza 7,52,10, Astarte 7,54,6, Varuna 7,54,41 och Tarantella 8,10,9.

Tre timmar efter ankomsten startade jakterna från Visby på kvällen den 4 juli, men under natten blåste det upp ett hejdundrande oväder och eskadern sprängdes. Esperanzas chef, grosshandlare C. Werner, tog vid starten förståndigt nog in ett par rev medan de övriga jakterna hade alla klutar till. Det dröjde emellertid icke så länge förr än även de fingo reva och snart seglade båtarna för i stort sett bara revade storsegel och ett försegel. Man höll nedåt Häradsöskär och Arkö för att sedan slå sig uppåt Landsort, men under fastlandskusten hade sjön varit mycket svår. Först kl. 7 på andra kvällen, alltså den 5 juli, skar Hesper mållinjen, tätt följd av Esperanza, 7,02. Ankomsttiderna voro för de övriga båtarna: Owaissa 7,25, Mignon 8, Psyche 9, Tarantella 10,32, Astarte 12-tiden. Borghild sökte hamn vid Hävringe, Hjördis och Varuna startade icke från Visby. Segrare i respektive klasser blevo Hesper, Tarantella, Esperanza och Owaissa. Det blev stor fest på kvällen, då deltagarna i seglingen hyllades och K. S. S:s förre ordförande amiral Hägg, som fungerat



Startskotte har gått.

som seglingschef i Visby, fick sällskapetets guldmedalj. Sv. D. skrev sedan, att: »Ökad erfarenhet av båtarna och deras förmåga, liksom skärpta insikter och ökad praktik i verkligt sjömanskap är en bestående vinst av denna K. S. S. S:s första långa distanskappsegling till havs».

Det var alltså, så långt vi ha oss bekant, den första upprinnelsen till Visbyseglingarna. Emellertid måtte inte stämningen för dylika seglingar ha varit så stor inom K. S. S. S., ty ehuru inom Wisby Segelsällskap redan 1908 tillsattes en kommitté för insamling av medel till en pokal för en Visbysegling, vilken insamling omhändertogs av nuvarande majoren A. Zetterling och gav ett ganska gott resultat, var det först 1923, som pokalen blev verklighet och den Första seglingen om densamma arrangerades av K. S. S. S. Som redan på annat ställe framhållits, voro emellertid dessa distanskappseglingar av stor betydelse för segelsportens främjande i Visby, och här har man alltid med största intresse följt seglingarna, icke minst i pressen. Även Visby stad och Visby hamn har upprepade gånger visat sitt intresse såsom 1930, jubileumsåret, då Rosornas stad iklädde sig rik flaggskrud, K. S. S. S. till ära. För Wisby Segelsällskap har det varit en glädje att i år, sällskapetets eget jubileumsår, kunna om än i all enkelhet hedra en av K. S. S. S:s allra trognaste och populäraste seglare assuransdirektör A. Sundén-Cullberg, då han i år med Ingun för tionde gången deltog i Visbypokalseglingen till Visby. Även Inguns gast hr C. E. Jansson blev vid seglarnas besök här i år föremål för en utmärkelse i det att W. S. S. i samråd med Inguns chef överlämnade en minnespokal i silver med inskription till hr Jansson.

Om som här ovan citerats omdömet från 1908 var, att K. S. S. S:s första distanskappsegling till havs gav goda erfarenheter och var av stor betydelse, torde detsamma kunna sägas om de som sedan följt åren 1923—1933. Visbys seglare följa dem med det största intresse och önska de framstående seglarbröderna från det stora sällskapet ett alltid lika varmt och hjärtligt välkomna åter. Ändamålet med seglingen är ju detsamma, antingen man seglar med en 12:a eller med en Gotlandssnipa, seglingen är sig

själv nog, men organisationerna ha dessutom det stora målet, att vidmakthålla och uppliva intresset för den vackraste av alla idrotter, de vita vingarnas sport.

Vi återgiva här nedan resultaten av Visbypokalseglingarna och distanskappseglingarna under de gångna 10 åren (1931 seglades som bekant icke till Visby) och siffrorna angiva: de romerska den uträknade placeringen på de resp. distanserna, de vanliga siffrorna kortaste, resp. längsta seglade tiden på samma distans.

1923: 5—7 aug.:

Sandhamn—Visby, Visby—Nynäshamn:

Ingun III — VI; Ebella V — IV; Signe VII 15.31.45 — VII 18.30; Britt-Marie II — II; Beduin II, IV — V; Miranda VI — III; Mariska I 13.47.29 — I 9.40.57.

Mariska vann pokalen för året, första inteckningen.

Major A. Zetterling, nu i Tingstäde, tilldelades detta år K. S. S. S:s minnesplåt i silver för hans insatser i arbetet med pokalmedlens insamlande.

1924: 3—5 aug.:

Sandhamn—Visby, Visby—Nynäshamn:

Ebella V — II 11.19.24; Ingun IV — III; Britt-Marie III — I; Beduin II, I 21.07.16 — VI; Lackavanna II — VII 12.53.46; Primrose VII 32.30.44 — V; Mariska VI — IV.

Beduin vann pokalen för året, första inteckningen.

1925: 27—29 juni:

Nynäshamn—Visby, Visby—Kalmar:

Mariska I 14.54.39 — I 15.23.42; Beduin II, II — II; Ingun IX 26.40 — III; Afa-Lill III — IX 18.21.54; Dafne V — IV; Gerdny VII — VI; Fylgia VIII — V; Majken II, VI — VIII; Jeritza IV — VII.

Mariska vann pokalen för året, andra inteckningen.

1926: 4—6 juli:

Elfsnabben—Visby, Visby—Nynäshamn:

Mariska IV — I 20.5.10; Primrose X — IX 23.10.49; Ebella IX — X; Ingun VIII — VIII; Beduin II VI 11.5.8 — III; Kitty V — IV; Refanut I — II; Roxane III, III — VII; Vivian II — V; Majken II, VII 12.34.54 — VI.

Mariska vann pokalen nr 1 för alltid och uppsatte till nästa år en ny pokal.

1927: 31 juli—2 aug.:

Nynäshamn—Visby, Visby—Sandhamn:

Ingun IX — X; Beduin II, IV — VIII; Britt-Marie I 15.58.47 — II 26.31.54; Kerma X — XI 31.2.45; Esperanza VII — VII; Roxane III, II — I; Aavoryn III — III; Majken II, VI — VI; Karin VIII — V; Ranja V — IV; Saga XI 24.7.0 — IX.

Britt-Marie vann Visbypokalen II för året, första inteckningen.

1928: 5—7 juli:

Nynäshamn—Visby, Visby—Sandhamn:

Mariska IX 9.59.24 — IV 13.55.38; Beduin II, VIII — V; Ingun XII — IX; Britt-Marie II — XI; Kerma IV — XII; Roxane III, III — XIII 19.20; Dafne VII — X; Refanut XI — III; Esperanza X — VIII; Mignon XIII — VII; Aavoryn I — I; Majken II, V — II; Ranja VI 12.7.39 — VI.

Aavoryn vann pokalen för året, första inteckningen.

Mariska seglar ej om Visbypokalen II.

1929: 12—15 juli:

Dalarö—Visby, Visby—Sandhamn:

Mariska IX 15.48.08 — XII 17.33.10; Beduin II, XI — XI; Ingun X — IX; Britt-Marie IV — X; Roxane III, III — V; Westa VIII — VI; Dafne VI — VIII; Refanut II — IV; Mignon XII — VII; Aavoryn I — II; Yötra XIII 22.13.15 — XIII 20.27.27; Ranja VII — III; Sylvia V — I; Esperanza utgick.

Aavoryn vann pokalen för året, andra inteckningen.



En förnämlig jachtsamling i Visby hamn: deltagarna i Visbypokalseglingarna 1930.

1930 (K. S. S. S:s jubileumsår) 5—8 juli:

Sandhamn—Visby, Visby—Sandhamn:

Allona XXII — XXIV; Mariska III 21.19.35 — XIX; Princess Svanevit I 21.22.50 — IX 14.07.44; Primrose XXI — XXI; Ingun XIX — XVIII; Wendula XII — XII; Roxane III, X — VII; Aitanga XV — VI; Westa II, XI — X; Refanut II — II; Kerma VII — V, Vivian XVII — XIV; Mignon XX 26.30.13 — XVI; Alice XVI — XXV 18.03.33; Itaka VIII — XXIII; Esperanza IX — IV; Aavoryn V — I; Majken II, XIV — XIII; Ranja IV — VIII; Tulla XVIII — XV; Ergekå VI — III; Wanda XIII — XVII; Beatrijs — XXII; Iyruna (utom tävlan) — XX; Marianne III, — XI.

Refanut vann pokalen för året, första inteckningen.

1931 seglades icke om Visbypokalen II.

1932: 22—24 juli:

Sandhamn—Visby, Visby—Barösund:

Princess Svanevit 24.43.16 —, Ingun, Aitanga, Roxane III, Westa II (endast Sandhamn—Visby), Alice, Mignon, Refanut, Aavoryn, Ranja, Ergekå, Laila — 9.05.56, Gunilla 29.33.57 — 11.21.

Princess Svanevit vann Visbypokalen II för året, första inteckningen.

Siffrorna ange kortaste och längsta beräknade tiderna.

1933: 28—31 juli:

Barösund—Visby, Visby—Sandhamn:

Refanut 7.39.24 — 17.42.00, Aitanga, Ergekå, Ingun (tionde gången i Visby-seglingarna), Aavoryn, Laila, Roxane III, Ranja, Majken II, 9.04.02 — 19.03.45.

Ergekå erövrade pokalen för året.

Siffrorna angiva kortaste och längsta seglade tiderna på de olika distanserna.



Åssurandsdirektör A. Sundén-Cullberg tionde gången med Ingun till Visby 1933.
Minnesplakett i silver från W. S. S.

Deltagande jakter

i dessa Visbypokalseglingar ha varit:

- Ingun, A. Sundén-Cullberg, 120:a, 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1932, 1933.
Ebella, A. Lindahl, 120:a, 1923, 1924, 1926.
Signe, G. Kassman, 120:a, 1923.
Britt-Marie, E. Åkerlund, 95:a, 1923, 1924, 1927, 1928, 1929.
Beduin II, O. Botolfsen, 12 m. R., 1923, 1924, 1925, 1926, 1927, 1928, 1929.
Miranda, E. Forsberg, kutter 220 kvm., 1923.
Mariska, C. Matthiessen, yawl, 15 m. R., 1923, 1924, 1925, 1926, 1928, 1929, 1930.
Lackavanna, Ch. Magnusson, 150:a, 1924.
Primrose, G. Wrangle, skonert, 248 kvm., 1924, 1926, 1930.
Afa-Lill, E. Åkerlund, kutter, 199 kvm., 1925.
Dafne, Edv. Ericsson, 95:a, 1925, 1928, 1929.
Gerdny, C. W. Andersson, 1925.
Fylgia, Erh. Carlsson, 75:a, 1925.
Majken II, B. Wadström, 75:a, 1925, 1926, 1927, 1928, 1930, 1933.
Jeritza, O. Palmqvist, 75:a, 1925.
Kitty, C. F. Hellman, 10 m. R., 1926.
Refanut, J. Wallenberg, 10 m. R., 1926, 1928, 1929, 1930, 1932, 1933.
Roxane III, F. Dahl, 95:a, 1926, 1927, 1928, 1929, 1930, 1932, 1933.
Vivian, J. N. Sandblom, 75:a, 1926.
Kerma, E. Grafström, 95:a, 1927, 1928, 1930.
Esperanza, Ivar Stafsing, 150:a, 1927, 1928, 1930.
Aavoryn, H. Bruu, 10 m. R., 1927, 1928, 1929, 1930, 1932, 1933.
Karin, Anker Larsen, 1927.
Ranja, Gösta Olsson, 8 m. R., 1927, 1928, 1929, 1930, 1932, 1933.
Saga, O. Elg, 6 m. R., 1927.
Mignon, C. H. Sjöstedt, 120:a, 1928, 1929, 1930, 1932.
Westa II, Sten Westerberg, 10 m. R., 1929, 1930, 1932.

Yolra, B. Josephson, 75:a, 1929.
 Sylvia, J. N. Sandblom, 8 m. R., 1929.
 Allona, L. Norström, kutter, 54 ton, 1930.
 Princess Svanevit, E. Åkerlund, 12 m. R., 1930, 1932.
 Wendula (ex. Britt-Marie), J. Sjödahl, 95:a, 1930.
 Aitanga, B. Eisner, 95:a, 1930, 1932, 1933.
 Alice, C. L. Schönmeyr, 95:a, 1930, 1932,
 Itaka, S. Engwall, 10 m. R., 1930.
 Ergekå, M. Wallenberg jr., 8 m. R., 1930, 1932, 1933.
 Wanda, H. Nachmansson, 8 m. R., 1930.
 Beatrijs, C. N. Hin, (holländsk), 1930.
 Iyruna, Sir William Burton, 12 m. R. (engelsk), 1930.
 Marianne III, F. Brinckman, (tysk), 1930.
 Tulla, N. Bratt, 9 m. R., 1930.
 Vivian, F. Kette, (lettländsk), 1930.
 Laila, S. Rosenlund, 8 m. R., 1932, 1933.
 Gunilla, E. V. Thuresson, 75:a, 1932.

Spärrat årtal anger att jakten vunnit pokalen detta år.

Till f.d.Lotsförmannen, senare Hammästaren på Kylley J. P. Östergren.

Dr Lars Kolmodin var icke endast läroverks-
 lärare och intresserad seglare, han var också
 fiskeritillsyningsman, och besökte som sådan öns
 hamnar hela somrarna. Han var också en säll-
 skapsmänniska som få och stor humorist, varom
 nedanstående må utgöra ett litet prov.

Frisk blåser en västan från backar och höjder
 På Kylley och gör mig i själen förnöjder.
 På sjön synas komma de »knaggarna små»,
 Som ständigt och jämt emot bogen månd' slå,
 Så skummet det yr över däckets från backen,
 Ja, stundom sig letar en skvätt uti nacken
 På gubben, som själv där till rors man ser sitta
 Och rätt upp mot lovart ses grina och titta
 På molntappar svarta, som raskt synas gå
 På himlen och styvare kuling ju spå. —
 Fast »snigelhuset» har lågt under taket
 Man ligger dock torr i det trånga gemaket,
 Och tryggt man där röker samt groggen ock tar,
 Om saltskum och sprut över däckets än far!

Varför har Du aldrig mig följt uppå färden?
 Min kurs låg ju icke till ändan av världen!
 Till Slite blott ville jag med mig dig ha,
 Där älderman Petter emot oss månd' ta,
 Men Du, min käre hammästareknyffel,
 Har blott stannat hemma! Varför? Jo, med skyffel

Och kvast skall Du feja din brygga från lort,
 Som Kylley kossor på den hava gjort!
 Och sen den med rödfärg och tjära bestryka
 Du tänker — så att man sig grundligt måst' byka,
 Om renlig och snygg man i land där vill gå.
 (Av såpa en fjärding knappt månde förslå
 Till byken). Men re'n jag en klagoskrift skrivit
 Till landskontoret och där dig angivit,
 Ej blott för allt ofog med bryggan Du gjort,
 Men mest för att sådan en kruka och lort
 Du blivit, att Du ej till sjöss vågar fara
 Med mig, utan stannar bland landkrabbors skara.

L. K.



»Bylgia», E. Snöbohm, Klintehamn.



På »varvet». Vårarbetet har börjat. F. v. Bölja, Sunny, Humoresque, Jim, Måsen, Irma.

Mättningsregeln.

Att för ett sällskap som Wisby Segelsällskap med ett så varierande båtmaterial som här förekommer, kunna åvägabringa en mättningsregel, som gör full rättvisa åt båtarna, är nästan otänkbart. Sällskapet använde vid sina första kappseglingar en mättningsregel, som av allt att döma har gamla anor och som också rätt bra skilde båtarna åt. Då sällskapet 1928 återupptog kappseglingssamheten, gjordes en del utredningar, varvid man tyckte sig finna att man kunde ännu bättre och rättvisare skilja båtarna genom att komplettera den gamla mättningsregeln med ett tillägg, varvid resultaten enligt gamla mättningsregeln justerades genom en ny omräkning. En ny regel enligt denna idé fastställdes och gäller ännu.

Styrelsen under de senaste åtta åren har sökt med ljus och lykta efter en enklare och rättvisare regel än den

använda, men förgäves. Många anmärkningar ha gjorts mot den använda regeln, och en del ha bl. a. gjort gällande, att full rättvisa endast kan ernås genom segelareans inräknande i mätningstalet. Möjligt är att de ha rätt, men få fram formeln — det är ej så lätt.

Enligt regeln få båtarna ett mätningstal, som både av traditionella och andra skäl bibehålles i fot—sumfot. Mätningstalet erhålles genom att längden i vattenlinjen mellan de yttersta punkterna adderas till bottenmättet, taget på det ställe av båten, där den är bredast och djupast, från vattenlinjen under kölen till vattenlinjen på andra sidan. Summan av dessa två mått anses angiva båtens relativa storlek. Om kölens höjd överstiger $\frac{1}{3}$ av båtens djupgående, ökas bottenmättet med $\frac{1}{3}$.

Enligt gamla regeln multiplicerades banans längd — B. — med 7 — antagligen efter en gammal Smiths regel — och resultatet i sin tur multiplicerades med sumfotskillnaden — S — på så sätt, att minsta båten i varje klass bibehöll sin sumfot oförändrad, men de större båtarna erhöilo skillnaden i sumfot mot den minsta båten, som tillägg. Det blir alltså

$$7 \times B \times S.$$

Resultatet lägges som minuter och sekunder till den seglade tiden och man får så den beräknade tiden.

Alltså: i klass I vid en segling har

Jim sumfot 37.19

Lillan » 35.92, skillnaden är 1.27, som tillägges den större båten. Räkningen blir sålunda — banan är 12 dist.-min. — $7 \times 12 = 84 \times 1.27 = 106.68 = 1$ min. 46.7 sek. De seglade tiderna voro:

Jim 3.20.17.

Lillan 3.08.32.

Lillan har sin seglade tid kvar som beräknad tid, men Jim får lämna Lillan 1 min. 46.7 sek. respit på grund av sitt större mätningstal. Resultatet blir alltså:

Jim: segl. tid 3.20.17, tillägg 1.46.7, ber. tid 3.22.37.

Lillan: segl. tid 3.08.32, tillägg — — ber. tid 3.08.32.

Enligt den nya, modifierade regeln fortsätter man räkningen. Skillnaden i sumfot tillägges nu de mindre bå-

tarna i klassen, medan den största har sin beräknade tid enligt gamla regeln kvar som beräknad tid även enligt den modifierade regeln. Skillnaden är bara att resultatet av $7 \times B \times S$ i andra räkningen tillägges de mindre båtarna och resultatet subtraheras — i stället för enligt gamla regeln adderas — som minuter och sekunder från den enligt gamla regeln erhållna beräknade tiden. Alltså: (se ovan):

Jim ber. tid 3.22.37, ber. tid enl. nya regeln 3.22.37.

Lillan ber. tid 3.08.32, ber. tid enl. nya regeln 3.06.45.

Som man ser vållar den nya regeln i detta fall ingen omplacering — i vissa fall kan den göra det — exemplet är neutralt och avser endast att visa uträkningens gång. Den intresserade kan med ledning av protokollen själv göra jämförande beräkningar.

Sällskapet vandringspris.

Carl Matthiessens ständiga vandringspris tilldelas i W. S. S:s Visbysegling den båt, som för dagen seglat banan på kortaste tid enligt regeln. Priset får förvaras av vinnaren mot kvitto till dess styrelsen återfordrar detsamma.

Löfveberg & Peterssons vandringspris: Om priset seglas en gång om året vid kappsegling, som seglingsnämnden bestämmer. I segling om priset deltaga endast båtar, tillhörande W. S. S. och inregistrerade i dess rulla samt tillhörande klasserna II eller III, i den senare klassen dock endast rena Gotlandssnipor, odäckade.

Banan skall vara minst 10 dist.-min. och priset tillfaller den båt, som visar sig vara dagens snabbaste enligt regeln. Hr Gösta Löfveberg tävlar icke om denna pokal. Priset tillfaller för alltid den vinnare, som hemfört detsamma tre gånger under en femårsperiod. Pokalen får förvaras av vinnaren mot kvitto till dess styrelsen återfordrar densamma.

Marianne Sundén-Cullbergs Minnespokal.
Vandringspris. Bestämmelser ännu ej fastställda.

Seglarnas dag

D. B. V:s Paviljong

Lörd. 26 . 8 . 1933.

Och vågorna sjunga sin eviga sång
med röst av brusande vind,
och mäsarna gunga i vajande tång.
på strand står bugande lind.

Där ute nu blåser en seglande vind
med ton av frihetens röst,
och seglarn han lyssnar med saltstänk på kind.
Av längtan fylles hans bröst.

Sträck ut, du mitt segel, på rullande våg,
där himmelen speglar sitt blå!
Sträck ut ifrån land, där trälarna gå!
Sträck ut till ett vikingatåg!

Hur härligt på havet att välja sin ban'
i frihet och glädje och lust,
att brottas med vågen och gyckla med Ran
och styra mot främmande kust.

Men ha från seglatsen vi kommit igen,
låt bågarn gå runt i vårt lag!
Blås Kajsa! Blås ut! Blås lilla vän,
ty i dag är seglarnas dag!

Till Wisby Segelsällskap från

En landkrabba.



I Fårösund 1930.

Den gamla signalcoden

i W. S. S. användes i praktiken med hissandet av särskilda nummerflaggor med triangulära eller rektangulära fält av blått eller rött tyg, placerade på flaggans olika sidor med olika betydelse. Sällskapetets nya signalcode grundar sig på användandet av det internationella signalsystemets flaggor, varvid för den hittills fastställda coden uttagits sådana flaggor, som medlemmarna ev. utan större svårighet själva kunna sy. Genom att använda internationella signalflaggor och de som vilja kosta på ett helt signalställ kunna också utan vidare använda Internationella signalboken, K. S. S:s signalbok, eller annan code.

I den gamla tidens eskaderseglingar övades ofta seglingsexercis och signalcoden hade uppgjorts med särskild

tanke härpå. Numera förekomma evolutioner och manövrer för det mesta icke alls vid seglingarna, och den nya coden är därför enklare. Då den gamla emellertid är rätt »värtalig», tillåta vi oss att här återgiva densamma, dock utan flaggorna:

1. Hämta order.
2. Fartygscheferna samlas ombord hos eskaderchefen.
3. Gör klart att gå till segels, ankra eller förtöja.
4. Gå till segels, ankra eller förtöj.
5. Signalerat fartyg kallas till eskaderchefen.
6. Samling kring chefsfartyget.
7. Köllinje (eller -linjer om eskadern ligger på dubbelkolonn).
8. Håll av på stället på en gång (i samma riktning som ledaren).
15. Vänd genom vinden på stället på en gång.
16. Enkelkolonn (el. köllinje).
17. Dubbelkolonn, (jämna n:r falla av ner i lä om näst föreg. udda n:r). Från frontlinje (linjer) till kolonn (resp. dubbel): ledaren stagvänder, lovar eller faller tills närmaste n:r är rätt akterut; de övriga fartygen följa samma manöver.
18. Frontlinje (linjer) med ledaren om styrbord.
25. Frontlinje (linjer) med ledaren om babord.
Från köllinje eller kolonn, antingen genomvindsvändning eller avhållning tills ledaren kommer tvärs (beroende på läget).
26. Observera bättre segelordning.
27. Signalerade fartyg byta n:r och plats.
28. Eskadern håller sin kurs utan avseende på chefsmanövrer.
35. Minska segel!
36. Öka d:o!
37. Ligg back!
38. Hälsa med flaggan samtidigt med eskaderchefen.
45. Manöverfrihet.
46. Vill Ni ha bogsering?
47. Signalerat fartyg lämnar bogsering.

48. Kappsegla till ställe som herefter signaleras samt notera avgångs- och ankomsttiderna.
51. Se upp för byar!
52. Skaffning!
53. Extra förplägning.
54. Skål.
61. Önskar tala med Eskaderchefen.
62. Önskar avgå från eskadern.
63. Signalerande har sin frihet.
64. Eskadern upplöses.
71. Allmän kappsegling.
72. Kappseglingen upphör.
73. » inställes tills ny order gives.
74. » uppskjutes till annan dag.
81. Jag önskar bogsering eller hjälp.

Orts signaler:

Svensk flagga	över	1	=	Skälsö.
»	»	2	=	Snäckgårdsviken.
»	»	3	=	Visby.
»	»	4	=	Viblebukten.
»	»	5	=	Fridhemsviken.
»	»	6	=	Ygneviken.
»	»	7	=	Gnisvärd.
»	»	8	=	Västergarns utholme.

Den nya signalcoden.

Internationella signalstället användes och K. S. S. S:s signalbok men för Wisby Segelsällskaps egen del användes endast signalerna

bokstäverna A B E G H K L O Q U
motsvarande siffrorna 1 2 5 7 8 11 22 55 77 0
samt codestandert.

U, codestandert samt därunder siffror:

Segla till:	1	Skälsö
	2	Brissund
	5	Snäckgårdsviken

- 7 Visby
- 8 Viblebukten
- 11 Fridhemsviken
- 12 Ygneviken
- 15 Gnisvärd
- 18 Västergarn
- 22 Lickershamn
- 55 Ihrevik
- 77

Codestandardt över n:r:

- 1 A Hämta order.
- 2 B Fartygscheferna samlas hos ledaren.
- 5 E Gör klart att gå till segels, ankra eller förtöja.
- 7 G Samling hos ledarefartyget.
- 11 K Jag önskar bogsering.
- 18 AH Signalerat fartyg kallas till ledaren (numret hissas nästa hiv.)
- 21 BA Se upp för byar.
- 22 L Gå till segels, ankra eller förtöj.
- 55 O Vill Ni ha bogsering?
- 57 EG Skäl.
- 77 Q Köllinje.
- 180 AHU Skaffning.
- 185 AHE Eskadern upplöses.
- 220 LU Manöverfrihet.
- 277 BQ Minska segel.
- 550 OU Extra förplägnad.
- 711 GK Hälsa med flaggan samtidigt med ledaren.
- 722 GL Fartygen klädas med flaggor efter förtöjningen.

Codestandardt = Svarssignal.

Distanstabell

för gotlandskusten.

Siffrorna — ungefärliga — angiva: yttersiffrorna avståndet från först angivna punkt till de olika platserna i gruppen, de inre siffrorna avståndet mellan de olika platserna i gruppen. Avstånd i distansminuter kortaste vägen utmed kusten utanför landgrundningen.

Visby—Salvoref—Gotska Sandön.

Visby—	2.5	40.1
2.5 2.5 Snäckgårdsbaden	1.5	37.6
4.0 1.5 Skälsö	1.6	36.1
5.6 1.6 Brissund	2.0	34.5
7.6 2.0 Lummelunds bruk	5.0	32.5
12.6 5.0 Stenkyrkehuk	2.1	27.5
14.7 2.1 Lickershamn	2.6	25.4
17.3 2.6 Ihrevik	2.2	22.8
19.5 2.2 Häftings klint	4.0	20.6
23.5 4.0 Haruddsrevet	1.7	16.6
25.2 1.7 Hallshuk	2.8	14.9
(Hallshuk—Kappelshamn bga 4.9)		
28.0 2.8 Enrevet	1.3	12.1
29.3 1.3 Saxhammarsudd	3.9	10.8
33.2 3.9 Svingrund	1.8	6.9
(Svingrund—Färösds n. gätt 1.8)		
(Svingrund—Färösunds bga 4.6)		
(Svingrund—Bungeör 7.5)		
35.0 1.8 Lutterhorn	2.4	5.1
37.4 2.4 Digerhuvud	2.7	2.7
40.1 2.7 Långhammars hammar		
(Långh. hr—Norsholm 1.6)		
(Långh. hr—Tornbullshällan 5.4)		
(Långh. hr—Salvoref bojen 7.8)		
(Långh. hr—Gotska Sandön Hammudden 20.3)		

(Långh. hr—Sandön NV udden 23.5)
 (Långh. hr—Sandön Kyrkudden 22.2)
 (Hallshuk—Sandön NV udden 32.0)

Visby—Hoburgen.

	Visby—	2.0	50.7
2.0	2.0 Kneipp-byn	1.6	48.7
3.6	1.6 Högklint	3.3	47.1
6.9	3.3 Stavs klint	0.7	43.8
7.6	0.7 Blåhäll	1.5	43.1
9.1	1.5 Nyrevs udde	1.8	41.6
10.9	1.8 Gnisvärd	0.7	39.8
11.6	0.7 Skarlakansgrund n. ball.	3.1	39.1
	(Gnisvärd—ut till d. ball. 1.6)		
14.7	3.1 Skansudde	4.0	36.0
	(Skansudde—Västergarns brygga ca 1.6)		
18.7	4.0 Klinte (rännans börj.)	7.8	32.0
	(Skansudde—Klintehamns bga 5.1)		
	(Klintehamn—L:a Karlsö 6.0)		
	(Klintehamn—St. Karlsö, Norderhamn 9.3)		
26.5	7.8 Hammarudden	2.4	24.2
28.9	2.4 Silte kka tvärs	3.3	21.8
32.2	3.3 Vaktudden	1.3	18.5
33.5	1.3 Holmuddar	1.7	17.2
35.2	1.7 Deppo	3.6	15.5
38.8	3.6 Näsrevets kummel	1.5	11.9
40.3	1.5 Bockstigen d. ball.	1.3	10.4
	(Bockstigen db.—Valar 2.6)		
	(Valar—Burgsviks bga 1.4)		
	(Bockstigen—Burgsviks bga 4.0)		
41.6	1.3 Killingsholmen	1.5	9.1
43.1	1.5 Grumpvik	1.7	7.6
44.8	1.7 Klasens fiskläge	2.9	5.9
47.7	2.9 Refudden	1.0	3.0
48.7	1.0 Hoburgsref	2.0	2.0
50.7	2.0 Hoburgsbojen.		

Hoburgen—Östergarnsholm.

	Hoburgsref—	1.8	44.9
1.8	1.8 Barshagaref d. ball.	1.2	43.1
3.0	1.2 Flytan	3.1	41.9
6.1	3.1 Heligholm	2.3	38.8
8.4	2.3 Lillgrund	1.1	36.5
9.5	1.1 Espebådan d. ball.	2.9	35.4
12.4	2.9 Faludden	6.8	32.5
	(Faludden—Grötlingbo udde stg 7.6)		
	(Faludden—Ronehamn s. vägen 11.6)		
19.2	6.8 Grötl.-boudde stg. tv. i NV	2.0	25.7
21.2	2.0 Söderbritten	7.4	23.7
28.6	7.4 Närs fyr	4.9	16.3
	(från kurslinjen Söderbritten—När till Ronehamn n. vägen 5.0)		
33.5	4.9 Lausholmar d. ball.	7.0	11.4
	(Lausholmar—Ljugarns brygga 4.1)		
	(Sysneudde—Ljugarns brygga 6.5)		
40.5	7.0 Sysneudde	2.9	4.4
43.4	2.9 Herrviksudde	1.5	1.5
44.9	1.5 Östergarns västra fyr.		
	(Herrviksudde—Östergarns östra fyr 2.6)		
	(Herrviksudde—Briternas boj 4.4)		
	(Östergarns västra—Herrvik 1.8)		
	(Östergarns västra—Katth.-vik 4.0)		

Östergarnsholm—Salvoref.

	Östergarnsh. västra fyr—	3.9	17.3
3.9	3.9 Anesbådar	4.8	13.4
8.7	4.8 Gothem kka tvärs	6.4	8.6
15.1	6.4 Magö båk	2.2	2.2
17.3	2.2 Slite brygga		
	(Magö—Skenalden 2.6)		
	(Magö—Grauterna 6.7)		
	(Slite bga—Grauterna 9.0)		
	Östergarnsh. östra fyr—	17.1	27.1
17.1	17.1 Grauterna	2.1	10.0
19.2	2.1 Rute grund tvärs i SO	1.4	7.9

20.6	1.4	Rute Missloper stg.	3.4	6.5
24.0	3.4	Bungeör	1.4	3.1
25.4	1.4	Skarfgrund	1.7	1.7
27.1	1.7	Färösunds bga.		
		(Grauterna—Lörje	2.6)	
		(Grauterna—Kylley	3.0)	
		(Grauterna—Furillens fyr	3.2)	
		(Grauterna—Vallevik	4.5)	
		(Rute Missloper—Bungenäs bga	3.2)	
		(Rute Missloper—Södergrund d. ball.	3.7)	
		Bungeör—	3.1	14.0
3.1	3.1	Södergrund d. ball.	3.9	10.9
7.0	3.9	Lavergrund	2.5	7.0
9.5	2.5	Digerhuvud	4.5	4.5
14.0	4.5	Färö fyr.		
		(Färö fyr—Tornbullshällan	2.6)	
		(Färö fyr—Salvoref bojen	7.8)	
Visby—				
		Kappelshamn	30.1	
		Färösunds brygga	37.8	
		Gotska Sandön, fyrplatsen,	54.2	
		Västergarns brygga	16.3	
		Klintehamns brygga	19.8	
		Stora Karlsö	24.1	
		Burgsvik	44.3	
		Hoburgsref	48.7	
Färösunds brygga—				
		Färö fyr	17.1	
		Slite brygga	19.0	
		Östergarnsholm	27.1	
Slite—				
		Östergarnsholm	17.3	
		Katthammarsvik	16.9	
		Ljugarn	28.0	
		Ronehamn	41.5	
		Faludden	49.8	
		Hoburgsref	62.2	

Wisby Segelsällskap

1933.

Styrelse:

Ordf.: Nils Friberg. V. Ordf.: Gösta Löfveberg.
 Konsul, Hamnkapt. Köpman.
 Skattmäst.: O. Nettrén. Sekr.: Gösta Storm.
 Kapt. Journalist.
 Klubbmästare: Karl Andersson.
 Stadsbokhållare.

Suppleanter:

Th. Nygren. A. Harding.
 Posttjänsteman. Lotsförman.

Utlottningsbåtskommittén:

Kontorschef J. P. Eklund, Kapt. Oscar Nettrén,
 Lotsförman A. Harding och Stadsbokhållare Karl Andersson.

Klubbhuskommittén:

Lotsförman A. Harding, Bokhandlare J. Ridelius och
 Tullkontorist John Ahlberg.

Klubbkommittén:

Stadsbokhållare Karl Andersson, Lotsförman A. Harding och
 Kapt. E. Antonsson.

Mätningmän:

Köpman S. Wahlgren och Lotsförman A. Harding.

Minnesskriften enligt uppdrag redigerad av Gösta Storm.

	Ordf.	V. ordf.	Sekr.	Skattmäst.	Klubbmäst.
1926	Nils Friberg.	Gösta Löfveberg.	Gösta Storm.	Oscar Nettrén.	Carl Lindström.
1927	D:o	D:o	D:o	D:o	D:o
1928	D:o	D:o	D:o	D:o	D:o
1929	D:o	D:o	D:o	D:o	Karl Andersson
1930	D:o	D:o	D:o	D:o	D:o
1931	D:o	D:o	D:o	D:o	D:o
1932	D:o	D:o	D:o	D:o	D:o
1933	D:o	D:o	D:o	D:o	D:o

Styrelsesuppleanter ha varit:

1926	H. Löwenberg.	A. Lyth.	1927	H. Löwenberg.	A. Lyth.
1928	Karl Andersson.	D:o	1929	Thure Nygren.	D:o
1930	Thure Nygren.	Emil Olsson.	1931	D:o	A. Harding.
1932	D:o	A. Harding.	1933	D:o	D:o

Wisby Segelsällskaps styrelse

har under de gångna femtio åren bestått av följande personer:

År.	Ordf.	V. ordf.	Sokr. o. skattmäst.	Suppleanter.	
1883	Lars Kolmodin.	Ant. Pettersson.	K. Romin.	W. Nyberg. M. Klintberg.	
1884	D:o	D:o	D:o	D:o J. P. Eklund.	
1885	D:o	D:o	Fr. Andersson.	D:o A. V. Berggren.	
1886	D:o	D:o	K. Romin.	D:o J. P. Eklund.	
1887	E. Cramér.	D:o	J. Ludvigsson.	D:o D:o	
1888	D:o	J. P. Eklund.	K. Malmberg.	J. Ödin. Ant. Pettersson.	
1889	— —	— —	— —	— —	
1890	E. Cramér.	J. P. Eklund.	J. Ödin.	Ant. Pettersson. K. Cedergren.	
1891	D:o	D:o	Carl E. Ekman.	D:o J. Bachér.	
1892	D:o	D:o	D:o	D:o P. B. Ström.	
1893	Ant. Pettersson.	D:o	D:o	Karl Romin. D:o	
1894	J. H. Bachér.	J. Ödin.	D:o	Knut Falck. A. P. Skoglar.	
1895	Knut Falck.	Gust. Pettersson.	A. P. Skoglar.	Hj. Klint. Karl Romin.	
1896	D:o	D:o	D:o	D:o D:o	
1897	D:o	D:o	F. Dellgren.	A. P. Skoglar. G. Klint.	
1898	D:o	A. P. Skoglar.	D:o	Ant. Pettersson. Karl Romin.	
1899	D:o	D:o	D:o	D:o D:o	
1900—1926.	Gamla styrelsen fungerade ehuru sällskapet icke bedrev någon verksamhet.				

W. S. S. medlemmar.

1883—1933.

Hedersledamöter:

Eklund, J. P., Kontorschef. Stiftare. Inv. 1883.
Falck, Knut, Direktör. Inv. 1893.
Pettersson, Ant., f. Bankkamrer. Stiftare. Inv. 1883.
Skoglar, A. P., Dr. Inv. 1893. Död 8/5 1929.
Ödin, J., Fabrikör. Stiftare. Inv. 1883.
Ekman, Carl E., Konsul. Inv. 1886.
Pettersson, Gustaf, Fabrikör. Inv. 1890.
Matthiessen, Carl, Direktör, Sthlm. Inv. 1926.
Sundén-Cullberg, A., Assuransdirektör, Sthlm. Inv. 1933.

Ständig ledamot:

Björkander, C. G., Konsul. Inv. 1930.

Ledamöter:

	Inv.
Andersson, Karl, Stadsbokhållare. Klubbmästare sedan 1929. Äger kostern Aya.	1926.
Ahlberg, John, Tullkontör. Äger gotlandssnipan Spiten.	1927.
Antonsson, E., Kapten.	1929.
Alyhr, H., Fabrikör, Äger skgdskr. Jim.	1931.
Bengtsson, Aug., Köpman.	1926.
Brising, Eric, Grosshandlare.	1926.
Boman, Rik., Lotskapten, Umeå.	1926.
Böttiger, Valter, Journalist.	1928.
Borgström, Simon, Övermaskinist.	1929.
Berggren, K., Tullförvaltare.	1930.
Bergström, H., Banktjänsteman.	1931.
Björkkvist, Tage, Målare.	1932.

Carlsson, J. W., Kontör.ist.	1931.
Danielson, Ax., Direktör.	1908.
Dahlqvist, W., Ingeniör.	1926.
Dahlbäck, Vilh., Lots.	1927.
Dassow, Felix, Agent.	1931.
Dahlqvist, Helge, Folkskollärare, Kappelshamn. Äger kuttern Måsen.	1932.
Eklund, Arthur, Köpman.	1927.
Ekman, Carl-Erik, Kontör.ist.	1929.
Engström, H. G., Köpman. Äger blek.-ekan Wynny.	1933.
Friberg, Nils, Konsul. Ordf. sedan 1926.	1908.
Friberg, Nils G., Köpman. Äger kostern Vivienne.	1926.
Fagerlund, Folke, Herr, Valleviken, Rute.	1931.
Gustafsson, Carl, Järnhandlare, Lärbro.	1926.
Gottberg, Folke, Kontör.ist.	1929.
Gutenwik, Nils, Köpman.	1932.
Gisslén, Nils, Tandläkare.	1932.
Harding, A., Lotsförman, Styrelsesuppleant sedan 1931. Mätningman. Äger centerb.-båt. Mona.	1926.
Harding, Gösta, Laborant.	1927.
Högvall, J., Frisör.	1927.
Hallgren, Oskar, Fabrikör.	1929.
Hallberg, Axel, Direktör, Motala.	1929.
Hellström, Gösta, Tapetserare.	1930.
Hultman, Sven, Advokat.	1930.
Ihre, H., Bankdirektör, Konsul.	1930.
Jacobsson, Justus, Landsfiskal, Klintehamn. Äger segelbåten Bris.	1926.
Johansson, Bengt, Kontorsbiträde.	1931.
Johansson, D., Montör. Deläg. i kostern Lola.	1931.
Johansson, Hilbert, Direktör.	1932.
Kolmodin, Bo, Kontör.ist.	1928.
Karlsson, Frank, Fabrikör.	1929.
Kyhlberg, H., Kapten.	1930.
Kolmodin, C. I., Konsul.	1930.
Kolmodin, Carl-Olof, Kontorschef.	1933.

Löfveberg, Gösta, Köpman. Vice ordf. sedan 1926.	
Äger kostern Irma.	1926.
Löfqvist, Gust., Fabrikör.	1926.
Lundqvist, Pontus, Verkmästare, Strängnäs. Äger spidsgattern Sunny.	1926.
Löwenberg, Harald, Rådman.	1926.
Larsson, O., Sjökapten.	1927.
Lindström, B., Sjökapten.	1930.
Lundberg, Erik, Köpman.	1930.
Larsson, Bengt, Kontorist.	1931.
Löf, Ossian, Kontorschef.	1931.
Lindberg, Rune, Kontorist.	1932.
Lundqvist, J. M., Urmakare.	1933.
Malmqvist, E., Grosshandlare, Stockholm.	1926.
Malmgren, Nils A., Köpman.	1929.
Nettrén, Oskar, Kapten. Skattmästare sedan 1926.	1926.
Nygren, Thure, Posttjänsteman. Sty.-suppl. sedan 1929. Äger gotlandssnipan Ilka.	1926.
Nilsson, A., Sjökapten.	1927.
Nilsson, Olof, Handelsbiträde.	1929.
Olsson, Emil, Verkmästare. Äger 6 m. R.-jakten Mercedes.	1926.
Olsson, John, Handelsbiträde, Slite. Äger kostern Laila.	1928.
Olofsson, E., Handlande.	1930.
Olsson, Gösta, Kamrer.	1930.
Olsson, Verner, Kontorsskrivare. Äger blekingsekan Evoe.	1931.
Pettersson, Axel, Handelsbiträde.	1926.
Pettersson, Emil, Lots.	1929.
Palm, Harry, Telefonreparatör.	1930.
Pettersson, Bengt, Kontorist.	1931.
Ridelius, John, Bokhandlare. Äger motorjakten Mäsen.	1927.
Rickner, Karl, Löjtnant.	1930.

Storm, Gösta, Journalist. Sekr. sedan 1926.	1926.
Svanborg, V., Konduktör.	1926.
Svanborg, V., Bagaremästare.	1926.
Skoglar, Sune, Teknolog. Äger yavlen Bölja.	1929.
Stuxberg, E., Snickare, Rute. Äger skgdskr. Savoy.	1930.
Stengård, Hans, Köpman.	1931.
Svensson, A., Godsägare, Vestkinde. Äger kostern Wyoming.	1931.
Sedelius, E., Snickare. Äger gotlandssnipan Blixten.	1932.
Snöbohm, Birger, Kapten, Lidingö.	1933.
Smitterberg, Tore, Folkskollärare, Hellvi.	1933.
Säiner, Gösta, Handelsbiträde, Färösund. Äger halvdäckade kostern Yola.	1933.
Uddin, Gustaf, Handelsbiträde.	1930.
Vennberg, Leo, Köpman. Äger gotlandssnipan Svalan.	1926.
Wahlgren, Sam., Köpman. Mättningsman.	1926.
Wahlgren, J., Kontorist.	1927.
Wiedercrantz, A., Kontorschef.	1927.
Westman, Per, Banktjänsteman. Äger kuttern Spray.	1933.
Ågren, Knut, Herr, Färösund. Deläg. i blek.-ekan Ramona.	1933.
Ågren, Bertil, Herr, Färösund. D:o.	1933.
Ödin, Rolf, Fabrikör.	1926.

Sällskapetets äldre ledamöter voro:

Invalda 1883:

Lars Kolmodin, Fil. dr., Läroverksadjunkt, Fiskeritillsyningsman.

Ant. Pettersson, Bankbokhållare.

Karl Romin, Rektor, 1883, utgick sedermera och återinträdde 1892.

Wilh. Pettersson, Jägmästare.
 Joh. Ödin, Fabrikör.
 J. May j:r, Trädgårdsmästare.
 J. P. Eklund, Handelsbiträde.
 Eric Falck, Handelsbiträde.
 H. Hejdenberg, Handelsbiträde.
 Rudolf Kolmodin, Handlande.
 Wilh. Nyberg, Bokhandlare.
 Edv. Cramér, Kontorist.
 M. Klintberg, Lektor.
 H. A. Lindsström, Järnhandlare.

Invalda 1884:

A. N. Winberg, Hamnmästare.
 Carl Winberg, Lots.
 Charles May, Trädgårdsmästare.
 A. V. Berggren, Lotskapten.
 C. O. Öberg, Överlots.
 G. T. Hägg, Handlande.
 A. F. Andersson, Apotekare.
 C. Degerman, Grosshandlare.
 C. Malmberg, Kontorist.
 H. Nyman, Handelsbiträde.
 Axel Pettersson, Hamnkassör.
 Arvid Löfveberg, Handelsbiträde.
 John Munthe, Handlande.

Invald 1885:

Anton Levin, Veterinärelev.

Invalda 1886:

J. G. Sandelin, Handlande.
 Aug. Smitterberg, Sjökapten.
 J. Ludwigsson, Sjökapten.
 C. Cedergren, Järnhandelsbiträde.
 O. Pettersson, Apotekare.
 Carl E. Ekman, Kontorist.

Invalda 1887:

R. Wahlström, Notarie.
 C. A. Carlsson, Disponent.

Invalda 1890:

P. B. Ström, Löjtnant, ägde jakten Louise.

S. Jonzon, Stadsfiskal.
 Karl Berger, Bryggmästare.
 Gust. Pettersson, Målaremästare.
 Hj. Klint, Kontorist.
 John Bachér, Länsbokhållare.

Invald 1891:

C. A. Samsioe, Tandläkare.

Invalda 1893:

E. Eggertz, Redaktör.
 O. Hvenmark, Tullkontrollör.
 Hj. Nordeman, Tandläkare.
 C. Häggström, Guldsmed.
 E. Snöbohm, Handlande.
 B. Rosén.
 Hugo Lindbohm, Apotekare.
 Emil Ehnbohm, Handelsförest.
 Knut Falck, Färghandlare.
 Ernst Ekman, kontorist.
 A. P. Skoglar, Läroverksadjunkt.

Invalda 1894:

Emil Sjöström, Handlande.
 Aug. Weström, Redaktör.
 I. Törnstrand, Läroverksadjunkt.

Invald 1895:

John G. H. Wessman, Nav.-lär., Reservlöjtn. i flottan.

Invalda 1896:

Vilhelm Cramér, Kronofogde.
 F. Dellgren, Tullkontrollör.
 Knut Curman, Lotslöjtnant.
 C. A. Häglund, Navigationsskol.-förest.
 C. J. Mährbeck, Handlande.
 S. Schenholm, Handlande.
 Ernst Wijkmak.
 Carl Prien, Fältskär, Handlande.
 P. Lilja, Fabrikör.
 A. Nyquist, Tandläkare.
 O. Weström, Kontorist.

L. J. Gabrielsson, Skomakare.
 R. Nilsson, Handlande.
 E. Elfner, Folkskollärare.

Invalda 1897:

Hj. Winblad, Läroverksadjunkt.
 H. Peters, Byggmästare.
 Allon de Jounge, Disponent.
 E. F. Wennberg.
 Algot Sandberg, Redaktör, Författare.
 Emil Smitterberg, Klintehamn.
 Frans Degerman, Slite, Grosshandlare.
 E. Nyström, Grosshandlare.
 O. Öberg, Fyrmästare.

Invalda 1898:

Karl Malmberg, Grosshandlare, Skeppsklar.
 Math. Arweson, Slite, Handlande.
 Gustaf Hägvall, Handlande.
 Emil Westöö, Kapten.
 Henrik Rubarth, Kammarskrivare.
 Sven Rosman, Teckningslärare.
 Hugo Hansén, Grosshandlare.
 Hakon Cronstedt, Löjtnant.
 Lars Sellergren, Major.

Invald 1899:

Rich. Fahlström, Järnhandlare.

Invalda 1908:

Nils Friberg, Lotsförman.
 Magnus Arweson, Apotekare.
 G. W. Pedersen, Verkmästare.
 G. Staberg, Disponent.
 G. Svedman, Redaktör.
 Ax. Danielson, Redaktör.
 Hj. Bamberg, Lotslöjtnant.
 A. F. Lindbom, Apotekare.
 Sigurd Melin, Bankdirektör.
 Hj. Larsson, Kamrerare.
 Arvid Zetterling, Kapten.

Båtregister.

För fullständighetens skull medtaga vi här en förteckning på sällskapets äldre båtar, så långt uppgifter finnas om dem i sällskapets papper eller eljest stått att erhålla.

Aina.	Ägare J. P. Eklund, Visby. Skeppsbåt, klinkbyggd, kutterriggad. Sumfot 28,3. Söld till fastlandet.
Brage.	Ägare K. Romin, John Bachér, Lindbom och Cedergren, sedermera av K. Romin och Knut Falck. Skeppsbåt från ett på Gotlandskusten förlöst franskt fartyg och inköpt till Visby från Klintehamn. Två sprisegel. Sedermera under namnet
Nurre	ägd av Knut Falck och då omriggad med storsegel, yawl och ett försegel. Sålde till apotekare Arweson i Stockholm.
Bylgia.	Ägare E. Snöbohm, Klintehamn. Koster.
Colibri.	Ägare Carl E. Ekman. Gotlandssnipa med ett sprisegel och ett försegel. Lv 13 fot, B 5 fot. Sumfot 18. Söld till Neustadt.
Gerda.	Ägare Anton Pettersson. Skeppsbåt, kravellbyggd, med två sprisegel, toppsegel och två försegel. Lv 27,5 fot, B 7,4 fot. Sumfot 35. Söld till fastlandet.
Inez.	Ägare Axel Pettersson. Skeppsbåt. Sumfot 24,5.

- Irma. Ägare A. Löfveberg.
Gotlandssnipa från Östergarn. L 16,1 fot,
B 5,3 fot. Sumfot 21,4.
- Kare. Ägare Ch. May.
Skeppsbåt, klinkbyggd, kutterriggad. Lv
18,4 fot, B 6,9 fot. Sumfot 25,3.
- Kindley. Ägare Lars Kolmodin.
Kutter, klinkbyggd, kutterriggad.
- Louise. Ägare P. B. Ström.
Skonertriggad kutter. Sumfot 44,7. Sald
till Stockholm.
- Maja. Ägare Karl Romin.
Gotlandssnipa med ett sprisegel, topp-
segel och försegel. Lv 15 fot, B 5,3 fot.
Sumfot 20,3 — 19,2.
- Svalan. Ägare A. N. Winberg, såld till V. Nyberg,
J. Ludwigson, J. Ödin och Edw. Cramér.
Skeppsbåt, klinkbyggd, två sprisegel,
toppsegel och två försegel. Sumfot 32,8
— 31,9.
- Tärnan. Ägare K. Malmberg, sedermera S. Jonzon
och senare Gust. Pettersson.
Skeppsbåt från skonertskeppet Gärd, kra-
vellbyggd, två sprisegel och toppsegel.
Lv 19,5 fot, B 6,6 fot. Sumfot 26,1.

1926—1933.

Mått i meter.

- Aya. P. nr 6. Ägare Stadsbokhållare Karl An-
dersson, Visby.
Öresundskoster, marconirigg 42 kvm.
segel. Lö 7,56, Lv 7,00, B 2,80. Dj 1,25.
Mätningstal 40,0. Utombordsmotor 3,5
hkrs Archimedes. Byggd 1928 i Lands-
krona hos Gustafsson & Söner.

- Elixten. P. nr 16. Ägare Snickare E. Sædelius,
Visby.
Gotlandssnipa. Två sprisegel, toppsegel,
försegel. Lö 5,0, Lv 4,30, B 1,60, Dj
0,35. Mätningstal 18,75.
- Bölja. P. nr 3. Ägare Teknolog Sune Skoglar,
Visby.
Yawl 37 kvm. segel. Lö 8,00, Lv 6,45,
B 1,80, Dj 1,20. Mätningstal 36,5.
Bensinmotor 1 hkr. Byggd av Carl Smith
i Göteborg 1893.
- Bris. Ägare Landsfiskal Justus Jakobson,
Klintehamn.
Däckad segelbåt med sprisegel och fock.
L c:a 6,00. Byggd 1918 i Ronehamn som
centerbordsbåt för grosshandlare Eric Bri-
sing, inköpt av nuvarande ägaren 1931.
- Evoe. P. nr 8. Ägare Kontorist Verner Olsson,
Visby.
Däckad blekingseka, gaffelrigg, 33 kvm.
segel. Lv 6,78, Dj 1,39. Mätningstal
38,5.
- Gull. Ägare Kontorist Bo Kolmodin, Visby. Sald
1932 till Agne Rickner, Visby.
Halvdäckad eka, marconisegel. Lö 4,80,
Lv 4,27, B 1,54, Mätningstal 24,42.
Byggd av Hammarström, Färö, 1927.
- Humoresque. P. nr 7. Ägare Visby Sjöscouter, ledare
Carl Erik Ekman och Bo Kolmodin, Visby,
som inköpt båten 1931 av yerkmästare
Emil Olsson, Visby.
Yawl, 50 kvm. segel. Lö 8,95, Lv 6,25,
B 2,18, Dj 1,08. Mätningstal 34,5. Byggd
1917 i Finland.

- Irma.** P. nr 5. Ägare Köpman Gösta Löfveberg, Visby.
Koster, gaffelriggad, 50 kvm. segel. Lö 7,48, Lv 6,60, B 2,69, Dj 0,90. Mätningstal 32,50. Bensinmotor, 2 cyl, 8 hkr. Byggd i Danmark 1922.
- Ilka.** P. nr 11. Ägare Posttjänsteman Thure Nygren, Visby.
Gotlandssnipa med dubbla sprisegel, toppsegel och försegel. C:a 30 kvm. segel. Lö 6,61, Lv 6,13, B 1,82, Dj 0,83. Mätningstal 30,33. Byggd av Olsson i Gotthem, året obekant.
- Jim.** P. nr 1. Ägare Fabrikör H. Alyhr, Visby, som 1931 köpt båten av hr V. Svanborg.
Skärgårdskryssare, gaffelrigg 40 kvm. segel. Lö 8,33, Lv 6,25, B 2,30, Dj 1,38. Mätningstal 37,19. Byggd 1908.(?).
- Jullan.** Ägare Laborant Gösta Harding, Visby.
Snipa med centerbord. Sprisegel och försegel. Lö 4,89, Lv 4,26, B 1,56, Dj (m. centerb.) 0,90. Mätningstal 23,66. Byggd 1927 av Broberg, Färösund. Sald 1932 till Konsul C. G. Björkander, Visby.
- Kickan.** Se Svanen.
- Laila.** P. nr 2. Ägare Kontorist John Olsson, Slite.
Koster, marconirigg, 20 kvm. segel. Lö 6,75, Lv 6,25, B 2,20. Mätningstal 29. Byggd 1930 av Gustafsson & Söner i Landskrona.
- Lillan.** Ägare Kontorist John Olsson, Slite. Sald 1931 till Stockholm.
Skärgårdskryssare. Bermudasrigg. Lö 8,55, Lv 6,50, B 1,68. Mätningstal 35,92.

- Mona.** P. nr 9. Ägare Lotsförman A. Harding, Visby.
Centerbordsbåt. Sprisegel. L. c:a 6 meter. Mätningstal 30,66. Byggd av ägaren i Visby 1932.
- Mercedes.** P. nr 14. Ägare Verkmästare Emil Olsson, Visby.
6 m. R.-jakt (amerikansk mätning). Bermudasrigg, 48 kvm. segel. Lö 9,90, Lv 7,12, B 2,22, Dj 1,63. Mätningstal 41,33. Byggd på Westins båtvarv i Finland 1917.
- Måsen.** Ägare Folkskollärare Helge Dahlqvist, Kappelshamn. Inköpt från Norrland.
Moderniserad koster. Bermudasrigg, 42 kvm. segel. Lö 8,15, Lv 7,47, B 2,84, Dj 1,75. Mätningstal — Bensinmotor Archimedes 2 cyl., 5 hkr.
- Måsen.** Ägare Bokhandlare John Ridelius, Visby. Inköpt från Stockholm 1927.
Ruffad motorbåt. L 8,20, B 1,60. Motor: Penta Marin 4 cyl., 10 hkr. Fart c:a 7,5 knop. Byggd i Nynäshamn 1920.
- Ramona.** Ägare Herrar Knut och Bertil Ågren, Färösund.
Däckad blekingseka, gaffelrigg, c:a 35 kvm. segel. Lö 7,0, B 2,5, Dj 1,5. Inköpt från Dalarö 1932.
- Savoy.** Ägare Snickare Edvin Stuxberg, Rute. Inköpt från Nynäshamn och tidigare inregistrerad i S. S. Göta i Stockholm och Nynäshamn S. S. 22 kvm. skärgårdskryssare. Marconirigg, 20,84 kvm. segel. Lö 10,35, Lv (5 cm. ovan linjen) 8,23, B 1,70. Dj 1,20. Byggd 1925. Utombordsmotor, 2 cyl. Archimedes 2,5 hkr.

- Skum. Ägare Stadsbokhållare Karl Andersson, Visby. Söld 1930 till Herr Erik Degerman, som sedermera sålt båten till Stockholm. Koster, Bermudasrigg, 18,25 kvm. segel. Lö 5,80, Lv 5,55, B 1,90, Dj 0,85. Mätningstal 29,42. Bensinmotor, Göta, 1 cyl., 2,5 hkr. Byggd i Borstahusen 1921.
- Spray. P. nr 12. Se Svanen.
- Svalan. Ägare Köpman Leo Wennberg, Visby. Gotlandssnipa med två sprisegel och fock. Utombordsmotor. L c:a 20 fot.
- Svanen. Ägare Bokbindare Sven Westberg, Visby. Söld 1929 till Herr Per Gutenvik, Visby, såld 1933 till Banktjänsteman Per Westman, Visby. Namnet ändrat till Spray. Skeppsbåt, gaffelrigg. Lö 5,68, Lv 5,46, B 1,85, Dj 0,82. Mätningstal 28,42.
- Spiten. Ägare Tullkontorist John Ahlberg, Visby. Gotlandssnipa med ett sprisegel och fock. Bensinmotor Göta, 2 hkr. Mätningstal 16,58.
- Sunny. P. nr 19. Ägare Stadsbokhållare Karl Andersson, Visby. Söld 1932 till W. S. S. som utlottningsbåt detta år, vunen av Herr E. Dahlström, Visby, och såld 1933 till Målaremästare Pontus Lundqvist, Strängnäs. Norsk spidsgatter, gaffelrigg, 36 kvm. segel. Lö 7,34, Lv 6,38, B 2,11, Dj 1,20. Mätningstal 35,17. Byggd i Norge, året obekant, har förr tillhört major Ivan Aminoff (Radscha).
- Vivienne. P nr 4. Ägare Köpman Nils Friberg jr, Visby. Koster, gaffelrigg, 35 kvm. segel. Lö 7,0, Lv 6,0, B 2,10. Mätningstal 35,5. Byggd i Tyskland.

- Wynny. P. nr 15. Ägare Snickare Edv. Stuxberg, Rute. Söld 1933 till Köpman H. G. Engström, Visby. Däckad blekingseka, gaffelrigg, 25 kvm. segel. Lö 6,47, Lv 5,29, B 2,10, Dj 1,07. Mätningstal 30,5.
- Wyoming. Ägare Godsägare A. Svensson, Vestkinde. Utsjökoster med gaffelrigg och Bolindermotor.
- Yola. Ägare Handelsbiträdet Gösta Säiner, Färösund. W. S. S:s utlottningsbåt 1933, inköpt från vinnaren hr F. Dassow, Visby. Halvdäckad koster, byggd av furu och ek 1933 å Erikssons varv, Runnö. Marconirigg, 24 kvm. segel. Lö 6,8, B 2,40.

Båtar

som deltagit i W. S. S:s kappseglingar men ej äro inregistrerade i sällskapet (i ordning som de deltagit åren 1928—33):

	Mätn.-tal
Jungfrun, Gotlandssnipa, Knut Ekman, Gnisvärd.	26.25.
Svalan, Gotlandssnipa, Carl Erik Ekman, Visby.	17.25.
Dullen, E. A. Wulff, Gotlandssnipa, Visby.	17.25.
Havsörnen, Eka, Bo Kolmodin, Visby.	18.42.
Nisse, Skeppsbåt, G. Harding, Visby.	24.17.
Björn, Gotlandssnipa, J. N. Stuxberg, Färösund.	26.42.
Vågen, Skeppsbåt, Lars Magnusson, Visby.	21.25.
Bris, Kanot, Edvin Stuxberg, Rute.	26.67.
Nalle, Gotlandssnipa, Hans Smitterberg.	26.25.
W. S. S:s utlottningsbåt 1930, Gotlandssnipa.	29.42.
Vivan, Gotlandssnipa, Einar Westerberg, Färösund.	18.08.
Bidevind, Gotlandssnipa, Gustaf Lind, Färösund.	21.41.
Jacken, Gotlandssnipa, Folke Stuxberg, Fd.	16.33.
Vindspel, Gotlandssnipa, R. Dahlström, Fd.	23.42.

J. RIDELIUS Bok- & Pappershandel

Fotografiskt magasin.

Förlag av Gotlandslitteratur.

S:t Hansgatan 22. Tel. 52.

Vyer, Etsningar, Planscher med Visbymotiv
Kartor och Ortsbeskrivningar. Framkall-
ning och Kopiering mottages. Försäljning
av originalfotos i storlekar 5×7, 6×9, 7×11
(Omtyckta bilder.)

Stil och kvalitet
är det på

Kappor, Ulstrar o.
Imp. Rockar från
OLOFSSONS

KAPPAFFÄR.

Adelsgatan 30.

Hanna Hedströms

Specialaffär i

Dam- och

Herrunderkläder
rekommenderas

S:t Hansgatan 28.

Telef. 354, 913.

H A N S A

STOCKHOLM

Aktiekapital och reservfond

Kr. 6,000,000

FÖRSÄKRING

Generalagent i VISBY:

Grosshandlare C. I. Kolmodin. Tel. 47.

	Mätnt.
Ulla, Gotlandssnipa, Axel Broström, Fd.	21.50.
Lisa, (Senta), Centbbåt, Edmund Stuxberg, Fd.	20.33.
Pelle, Koster, Carl Carlsson, Slite.	35.00.
Särla, Skeppsbåt, Rob. Myrsten, Slite.	33.66.
Allen, (Kuttingen), Centbbåt, K. E. Dahlbäck, Slite.	29.25.
Monika, Centbbåt, Karl Erik Dahlbäck, Slite.	26.25.
Eira, Gotlandssnipa, Sven Lyth, Slite.	23.33.
Eos, Koster, Carl Jacobsson, Visby.	34.92.
W. S. S. 1931, Halvdäckad koster.	27.00.
Hanik, Centerbordsbåt, K. E. Dahlbäck, Slite.	22.04.
Speed, Gotlandssnipa, E. Högberg, Slite.	24.00.
Lola (Amy), D. Johansson—H. May, Visby.	31.92.

Seglarpris och andra Idrottspris

alltid bäst och billigast hos

Ernst Swenson,

Juvelerare.

S:t Hansplan.

Visby.

A. WAHLGREN

S:t Hansgatan 24

Första klass skoaffär

och

Reparationsverkstad

Telefon 9.

Aktiebolaget
Gotlands Bank

Visby—Stockholm
Klintehamn—Hemse—Havdhem
Roma—Lärbro.

Syversens Segelmakeri

Smögen.

Tel. 21.

Erkänt förnämsta segelmakeri.

Personer och företag

som skänkt priser till sällskapet seglingar 1928—1933
i den ordning de förekomma i prislistora:

Löfveberg & Petersson, A.-B.
Gotlands Allehanda.
Konsul Axel Lundberg.
Grosshandlare Carl Degerman och Aktiebolaget Carl
Degerman.
Konsul Nils Friberg och Fribergs skeppshandel.
Kapten A. Lyth.
Fröken Ada Danielson.
F:a Hj. Stengård.
Direktör Carl Matthiessen.
Bokhandlare J. Ridelius.
F:a Oscar Almers.
A.-B. Sylve Norrbys bokhandel.

Forts. sid. 107.

Svenska flaggor

ylle och bomull.

Fiskredskap. Tågvirke. Stållinor.
Regnkläder och Sjömansutrustningar.

Alltid förmånligast i

Fribergs Skeppshandel.
Strandgatan. Tel. 463.

Presenningar, tält och flaggor uthyras.

D. B. V:s Paviljong

den gamla traditionsrika

Sommarrestaurangen

Fullständiga rättigheter.

Gott kök. Moderata priser.

Dans minst tre gånger i veckan.

Abonnenter mottagas. Innehavare: John Nilsson.

Telefoner 832 och 833.

Bevisen ligga i öppen dag.

Varenda affärsman vet sedan länge att annonser i den av så gott som varje gotlänning lästa tidningen löna sig bäst.

A n n o n s e r a
därför i

Gotlands Allehanda.

Handlande Leo Wennberg.
F:ä Cloetta.
Fabrikör Gust. Löfquist.
Grosshandlare C. I. Kolmodin.
Fru A. Langborg.
Herr E. Cassell.
Snäckgårdsbadens A.-B.
Boråslagret.
Kopparsviks Kvarn
Liljeholmens Ättiksfabrik.
Kapten Fr. Nyström.
Handlande Elias Krokstedt, Slite.
Handlanden Per Albin Jacobsson, Slite.
F:ä Pehr Fr. Stengård & Son, Färösund.
Fyris Chokladfabrik.
Hr Knut Ekman, Gnisvärd.
A. Wahlgrens skohandel.

Forts. sid. 109.

Provianten ombord

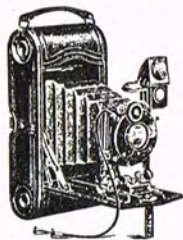
spelar en oerhört stor roll. Den, som vill proviantera med goda, förstklassiga varor, torde ihågkomma oss.

Specialité: Konserver m. m. lämpliga att medtaga på längre eller kortare utfärder.



Löfveberg & Petersson A.-B.
Södertorg, Wallérs plats, Visborgs slätt.
Tel. 710-666. 867. 489.

Kameror, Films, Plåtar.



Största sortering,
Framkallning!
Kopiering!
Förstoring!
Bästa arbete.

D. HOLMERT Pappershandel, Fotografiskt
Magasin, Adelsgatan 32, Visby. Tel. 649.

Nordisk Yachtassurans

tecknar

Yacht- & Bil- försäkringar.

15 Birgerjarlsgat. 15, 1 tr.

Tel. 20 63 36, 20 63 37 och 20 81 00.
Stockholm.

Ombud i Visby: Hamnkapt. N. Friberg.

Sista resursen

att få **tobak**
tidningar
toalettartiklar
innan ni går ombord har ni

i

A. Langborgs
Cigarraffär. Hamnplan.

Skjortor,

Slipsar,

största sortering.

Almers.

Ljusne Plywood

(Kryssfänér)



Bästa byggnads-
och Snickerimateriel.

Utmärkt till rums- o. båtinredningar.
Huvudförsäljare:

O. S. Björkman & Co A.-B.

Tel. 259. VISBY. Tel. 1089.

A.-B. Klintebys Konservfabrik

Tel. 25 & 40. KLINTEHAMN. Tel. 25 & 40.



KUNGL. HOFLEVERANTÖR.

Vid behov av frukt-, grönsaks-, sill-,
fisk-, och köttkonserver, efterfråga
våra förstklassiga inläggningar.

I minut hos varje välsorterad speceri-
handlare på Gotland. Billiga priser.

A.-B. Gotlands Kalkverk.

F:ra V. Svanborg.

A.-B. C. J. Björkander & Son.

O. S. Björkman & Co. A.-B.

D. B. V:s Paviljong, dir. John Nilsson

Fru Ester Löfveberg.

A.-B. Visby Cementfabrik.

A.-B. H. A. Lindsström.

Knut Falcks Eftr.

Gotlands Järnhandel.



Gotlänningar



böra endast använda

ANKARE och övrigt **BÅTSMIDE**

från

A.-B. JÄRNFÖRÄDLING. Hälleforsnäs.

En pålitlig motor



"KARL-ERIK"
 Storlekar: 4, 5, 8 och 18/32 hkr. Goda betalningsvillkor. Begär katalog
LINDÅS GJUTERI- & FORMFABRIKS A.-B., Lindås

Blåkläder

i flottans modell,
bästa marintvills.

L. K., T. K. & Vargens
märken.

God sortering hos

Hjalmar Stengård.

Proviantera

hos

H. G. Engströms H. A. B.

Fart, distans och tidberäkning.

En nautisk mil eller distansminut är 1,852 meter. Just detta mått har icke tagits på en slump utan har sin egen historia. Avståndet mellan ekvatorn och polen är 10,000,000 meter och samma avstånd är $90^\circ = 90 \cdot 60 \text{ min.} = 5.400$. Alltså 1 dist.-min. = $\frac{10.000.000}{5.400} = 1.851,85$ eller närmare 1.852 meter.

Distanser på ett sjökort mätas i minuter, lika med grader på kortets latitudskala, den å kortets lodräta sidor befintliga. En kabellängd är 185 meter = $\frac{1}{10}$ dist.-min.

Knop är endast beteckning för fart pr timme.

Då man känner distansen och tiden i timmar, erhålles farten genom formeln $f = \frac{d}{t}$. För att finna farten då man gått en nautisk mil på känd tid i sekunder, dividerar man 3.600 med sekundantalet så blir kvoten lika med farten.

Forts. sid. 113.

KNUT FALCKS EFTR.

Tel. 90. VISBY. Tel. 90.

Platsens största lager av:

Kemikalier, sjukvårds- o. förbandsart.

Renhållnings- o. toalettartiklar.

Tapeter, bårder, guldlistor.

Färger, oljor, fernissor.

Penslar, borstar, papp.

<p>A.-B. Th. Petterson, Skoaffär, Adelsgatan Telef. 170. Bästa skor till billigaste priser.</p>	<p>Carl E. Wingvists Möbleringsaffär Adelsg. 13, Visby. Telefon 202. Bostad 539. Allt i branschen.</p>
<p>Vita Segeltröjor, » Byxor » Strumpor » Mössor Visby Beklädnadsaffär. Stora Torget.</p>	<p>Kopparsviks "Special" bästa mjölet ger de bästa bullarna. Finnes överallt.</p>
<p>C. A. HULTGREN Specerier Konserver Fruktar m. m. Tel. 92 & 905.</p>	<p>En välsorterad affär är LINDBLADS Bosättningsmagasin.</p>

Reservoirpennor

i alla prislägen och i alla spetsar.
Största urval i

A.-B. Sylve Norrbys Bokh.
Visby.

Vill man finna farten efter att hava gått en distans, uttryckt i meter och tiden i sekunder, får man farten i knop genom att dividera distansen med antalet sekunder och multiplicera med 1.944.

För att få reda på farten i km. då farten i knop är känd multiplicerar man 1.852 meter med farten i knop.

Farten i tim./km. då man känner farten i nautiska mil under en viss tid, uttryckt i minuter, erhålles genom att multiplicera distansen i naut. mil med 111.¹² och dividera med tiden i minuter.

Om man önskar beräkna distansen i nautiska mil då farten är i knop och tiden i timmar multiplicerar man farten med tiden. För att få distansen i tim./met. då farten är i knop och tiden i sekunder blir formeln $d = 0.514 \cdot s \cdot f$. Vill man slutligen ha reda på den tid i timmar som åtgår för att med viss angiven fart befara en viss distans dividerar man distansen med farten.

Grammofonskivor.

Extra billiga.
Film
Framkallning
Kopiering

Nils Gutenwik & Co.
S:t Hansgatan 28.

H. Ahlyrs Tel. 714.
Cyklar
Motor-
cyklar

Motorer o. tillbehör

i parti o. minut.

FILTAR

Tingströms.

Slite.

Visby.

J. Sandelin

Färg- & Tapetaffär.

Mellangatan 29.

Tel. 242.

Tapeter, Bårder och Tapetlister,
Färger och Fernissor.

Distansen är från Visby till:

Aarhus	380	Gotska Sandön, fyren,	54
Borgholm	75	Göteborg	400
Bornholm N	188	Hangö	191
Bremen	765	Helsingfors	264
Dagerort	140	Huvudskär	80
Falsterbo FSK.	245	Hävringe	67
Gamleby	64	Kalmar	92

Forts. sid. 117.

Seglarkostymen

sys bäst av

Drags cheviot

hos

**Östergren &
Arvidsson,**

Adelsgatan. Tel. 339.

Campinggrejor

för Edra strandhugg.
Tält, Filtar, Kojdynor,
Segelduk, Flaggor,
Vimplar,
Kokkäril m. m.

**Gust. Löfquists
Möbleringsaffär,
Adelsg. 7.**

Handskaffären.

S:t Hansgatan 28. Tel. 354.

BETTY NILSSONS Effr.

Rekommenderar sina
utsökta kvalitéter i

**Handskar, Vantar,
Strumpor,
Korsetter.**

Philips radio

till lands

och sjös
från

**APPELQUIST,
Adelsgatan.**

Båtlack, Kopparfärg
Båtskrapor, Yachtfärg.
Mönjefärg, Oljefärg m. m.

bäst hos

Färgaktiebolaget
International
Göteborg.

Avdelningskontor:
Stockholm. Malmö.
Skeppsbron 42 a. St. Varvsgratan 2.

Karlskrona	145	Oxelösund	74
Kronstadt	396	Pillau	195
Landsort	68	Reval	240
Leningrad	408	Riga	227
Libau	147	Sandhamn	103
Malmö	271	Stockholm:	
Memel	170	Skagen	415
Norrköping	106	via Landsort	138
Norrtelje	167	via d:o o. Nynäs	140
Nyköping	80	via Huvudskär	132
Nynäshamn	78	via Sandhamn	135
Oskarshamn	62	via Södertelje	120

Forts. sid. 119.

Provianten

för utflykten

hos

ARTHUR F. ERLUND.
Smedjeg. 1. Tel. 46.

Westrings

Garn- o.
Manufakturaffär
rekommenderas.

Hattar och
mössor

finnas i största sortering
 hos

Danielsons
 Wallérs plats.

Färger, Fernissor,
Ljus, vacker
trätljara m. m.

till lägsta pris.

Carl Johanssons Eftr. Norr.

"Använd

Cement, tegel o. staketstolpar

från

A.-B. Visby

Cementfabrik.

A k t i e b o l a g e t

Carl Degerman, Visby.

Spannmål, Gödningsämnen,
Foderämnen, Socker, Såpa,
Stearinljus, Gryn, Mjöl m. m.,
Utsädesvaror från
A.-B. Carl Engström i Eslöv.
Nederlag av Svensk-Engelska
Mineralolja A.-B:s Stockholm,
oljor.

Swinemünde	259	Ölands norra udde	42
Söderarm	142	Öregrund	188
Söderköping	89		
Södertelje	97	Landsort—Nynäsh.	10
Västervik	54	Nynäsh.—Sthlm	62
Valdemarsvik	63	Huvudskär—Sthlm	52
Verkeback	59	Sandhamn—Sthlm	32
Windau	128	Södertelje—Sthlm	23
Ystad	212	Hävringe—Norrköping	40
		Ölands n. udde—Kalmar	50

Bad- och
Toalettartiklar
Tobak och
Tidningar

Priens
S:t Hansplan.

O. Hötzelt
Charkuterifabrik,
Andersro. Tel. 689.

Affärer:
Adelsgatan 36. Tel. 696.
Stora Torget. Tel. 266.
Rekommenderas.

Ombord bör alltid finnas

Andelsmejeriets

välsmakande och hållbara

STERILISERADE

G R Ä D D E.

Innehållsförteckning.

Wisby Segelsällskap, historik	3.
När Wisby Segelsällskap bildades. Av Ant. Pettersson.	24.
Dr. A. P. Skoglar	27.
W. S. S:s kappseglingar 1884—1893	31.
D:o 1928—1933	41.
Kappseglingar i Visby	40.
En kappsegling. Av Ax. Dn.	49.
I vått och torrt med W. S. S.	53.
Seglingarna om Visby-pokalerna	61.
Deltagande jakter i d:o	69.
Nidvisa till hammäst. Östergren på Kyllay. Av L. Kolmodin	71.
Mättningsregeln	73.
Sällskapets vandringpris	75.
Seglarnas dag. Av En landkrabba.	76.
Signalcoderna	77.
Distanstabell för Gotlandskusten	81.
Distanstabell: från Visby till	115—119.
W. S. S:s styrelse och kommittéer 1933	85.
W. S. S:s styrelser 1883—1933	86.
Medlemsförteckning	88.
Bätregister	95.
Båtar utom sällskapet	101.
Personer och firmor som skänkt pris	105.
Fart-, distans- och tidberäkning	111.
Annonser	102—119.

Visbyseglarne

hålla naturligtvis alltid sina
möten, samkväm och
prisutdelningar å

Visby Stadshotell eller
Snäckgårdsbaden.

Telefon Namnanrop.

N

Olycksfalls-, Sjuk-, In-
brotts-, Rån-, Vattenledn-
skade-, Ansvarighets-,
Resgods-, Glas-, Motor-
fordons-, Trafik-, Brand-
o. Avbrottsförsäkringar

NORDEN

Ombud i Visby:

Konsul Axel Lundberg, tel. 253 & 823.
(Samtliga branscher utom brand)

Inspektör Georg Ahlberg, Mellangat. 31.
(enbart brandförsäkring)



Bensin

Brännolja

Motorfotogen

Smörjolja

Bästa driv- och smörjmedel
för båtmotorer.

A.-B. C. J. BJÖRKANDER & SON.

Systembolagets Restauranter

I, II och III klass

vid Stora Torget, Visby

Tel.: I klass Tambur 1003, Kassan 43.

REKOMMENDERAS

Pris 3 kr.