

SMITH, CARL

**Några kanoter och erfarenheter af dem :  
[Undert.C.S:th]**

Stockholm  
1906

# EOD – Miljoner böcker bara en knapptryckning bort. I mer än 10 europeiska länder!



## Tack för att du väljer EOD!

Europeiska bibliotek har miljontals böcker från 1400-till 1900-talet i sina samlingar. Alla dessa böcker går nu att få som e-böcker – de är bara ett musklick bort. Sök i katalogen från något av biblioteken i eBooks on Demand- nätverket (EOD) och beställ boken som e-bok – tillgängligt från hela världen, 24 timmar per dag och 7 dagar i veckan. Boken digitaliseras och blir tillgänglig för dig som e-bok.

## EOD bokens fördelar!

- Få samma utseende och känsla som med originalet!
- Använd ditt standardprogram för att läsa boken på skärmen, zooma och navigera genom boken.
- Skriv ut enstaka sidor eller hela boken.
- *Sök:* Använd fulltextsökning för enskilda fraser.
- *Klipp & klistra:* Kopiera bilder och delar av texten till andra applikationer (t.ex. ordbehandlingsprogram).

## Villkor för användning

Genom att använda EOD-tjänsten accepterar du de villkor som ställs av biblioteket som äger den aktuella boken.

- Villkoren på svenska: <http://books2ebooks.eu/odm/html/nls/sv/agb.html>

## Fler e-böcker

Redan nu erbjuder 30 bibliotek från 12 europeiska länder denna service.

Mer information finns tillgängliga via <http://books2ebooks.eu> alla boken.

- <http://search.books2ebooks.eu/>

SMITH, C. E.

Sjöström.  
Sjöfast  
(1891)

# Kanotidrott

---

---

MED UNDERSTÖD AF  
SVERIGES CENTRAL-  
FÖRENING FÖRIDROT-  
TENS FRÄMJANDE

UTGIFVEN AF

FÖRENINGEN FÖR  
KANOT-IDROTT

PRIS: 25 ÖRE



1906.



## Några kanoter och erfarenheter af dem.

»**E**n kanot bör vara gjord för sin ägare lika väl som hans rock», sade på sin tid John Mac Gregor, den förste som kanotade i svenska farvatten, ja för öfrigt den förste som använde det slags farkost vi nu för tiden kalla kanot i civiliserade länder. Visserligen finnas många, som måste nöja sig med kanoter sådana de kunna komma öfver dem, liksom med färdigjorda kläder, men äfven för dessa, om än mindre än för dem som kunna beställa nytt efter egna mått, kan det vara bra att ha några typer att välja ibland, och därför framställas här åtskilliga sådana.

Någon modejournal äro dessa rader icke ämnade till, och ultra moderna äro icke häller de framställda kanoterna, ty för den som mest gör afseende på modet är det ju aldrig fråga om hvad som är bra och praktiskt, hvarken hos båtbyggaren eller hos skraddaren. »Är det modernt?» är hans enda fråga, och han tager ej emot några erfarenheter — icke ens den, att hvad som är modernt i år blir omodernt det nästa, men det som aldrig är riktigt modernt blir heller aldrig riktigt omodernt. Med kanoter liksom med kläder är det dock icke endast fråga om det som passar smaken, utan äfven om användningen, ty lika litet som samma plagg passar att gå på bal eller arbeta i båt med, lika litet passar samma kanot för täflingar eller för långfärder. Jag skall därför vid framställandet af kanoterna här angifva, hvartill de användts och hur pass lämpliga de visat sig därtill.

Är det endast fråga om att begagna kanoten till kortare turer, förnämligast under paddel, då kan man godt nöja sig med en segeldukskanot ungefär sådan som den i fig. 1 framställda. En dylik kostar i regeln endast en tredjedel af hvad en lika omsorgsfullt gjord träkanot skulle betinga, och kan bli ändå billigare, om man bygger den själf, hvilket ofta gjorts. Nog ha dukskanoter många gånger användts till ganska långa och äfventyrliga färder, t. ex. turen Stockholm—Paris i fjor, men de hafva också, såsom just under den färden, visat sig för ömtåliga vid ovarsam behandling. Äfven är duken ovaraktig, om den icke skötes väl, luftas ofta och får torka ut för hvar gång kanoten användts, innan den upplägges för längre tid.

Skötes en dukskanot väl, så kan den dock hålla länge. Det bevisades af en som hette »Kajaka»,  $4 \times 0.74 \times 0.22$  \*), nästan lik fig. 1, bygd år 1887 med stomme af gran och klädsel af prima tältduk, mycket omsorgsfullt målad endast utvändigt, vikt 29 kg fullt klar. »Kajaka» användes under tolf år, visserligen endast på dagturer, men i alla väder, mest under paddel och någon gång med ett loggertsegel om 2.5 kvadratmeters area. Kryssa kunde hon ej, ty hela stommen vred sig för frestningen af seglet, men fördevind tålde hon bra nog segel. Dock var hon egentligen paddelkanot, och såsom sådan alldeles förträfflig. Med omkring 20 dubbeltag i minuten af en 2.3 meters paddel gjorde hon ledigt 4 knops fart i labert väder. Emot hård motvind



FIG. 1.

kunde hon hålla 2.5 knop och dock gå nästan torr. Som bevis på »Kajakas» varaktighet [kan anföras, att hon tolf år gammal deltog i »Antarctics» Grönlandsexpedition år 1899 och gick åt först när hon vid resans slut jämte samlingarne kördes upp till Vetenskapsakademiens museum, där hennes jordiska kvarlevor visst finnas ännu. Stackars gamla »Kajaka»! Tolf års trogen tjänst stod hon ut med, strandbränningen vid Jan Mayen och isen i de grönländska fjordarne öfverlefdes hon, men hvad alla dessa strapatsar icke mäktat åstadkomma, det lyckades en Stockholmsåkare utföra på några minuter. Han lade henne på sin

\*) Alla här anförda mått på kanoter betyda i den ordning talen stå: längd öfver allt  $\times$  största bredd  $\times$  minsta djup från reling till köl; allt i meter.

vinkelaxelkärra, så att hon remnade längs botten. Frid öfver hennes minne!

En väl bygd träkanot står kanske till och med ut med en vinkelaxelkärra och är i alla händelser lämpligare till långfärder med växlande äfventyr. En sådan långfärdskanot stod på sin tid i Tidning för Idrott med beskrifning och ritning, efter hvilken hundraletals exemplar blifvit bygda. De sågo ut ungefär som fig. 2. En af dem »Helsa»,  $3.9 \times 0.76 \times 0.27$ , underkastades ganska grundliga prof, af hvilka jag skall anföra några. Ju tyngre en kanot är, desto långsammare takt bör man använda vid paddlingen för att få största möjliga utbyte af kraften. Som »Helsa» med sin 6 mm bordläggning af s. k. »yellow pine» och lika tjockt däck af mahogny vägde 46.7 kg med alla egna tillbehör och omkring 62 med full långfärdsutrustning för ett par dagar, så var hennes bästa paddeltakt betydligt långsammare än »Kajakas». Men med omkring 17 dubbeltag i minuten höll hon godt 3.5 knop i timal. Under segel däremot kom hon en gång ända upp till 5.43 knop med frisk vind på låringen. Då det under en långfärd med en verklig kanot aldrig är någon tidsvinst att kryssa i motvind, så hade »Helsa» ursprungligen en-



FIG. 2.

dast 5 centimeters köl och intet centerbord. Hon kryssade icke håller särdeles väl, men det blef litet bättre, sedan hon fått en lös-köl, som var 6 cm djup midskepps ock gick till intet vid ändarne.

Den som däremot kryssade väl var den på fig. 3 porträtterade »Deka»,  $3 \times 0.82 \times 0.26$ . Kryssning var just hennes starka sida, såsom det brukar vara med jämförelsevis breda kanoter. Hon gjorde visserligen icke särdeles stor fart, men tack vare sitt försvarliga centerbord dref hon icke alls, och vann därigenom till lovalt mera än åtskilliga större båtar. Under paddel var hon tung och för sin stora bredds skull obekvämt. Konstruerad särskildt för kortare segelturer på tämligen öppet vatten, visade hon sig äfven mycket lämplig härtill och var på det hela taget en hemtreflig kanot, om än icke vidare elegant, bygd som hon var helt och hållet af fur. Både i utseende och sätt erinrade hon om

uttrycket »en mycket väl uppfostrad flicka», som man brukar säga, när det icke är något vidare med henne.

En stadig och tung kanot, om än icke någon »väl uppfostrad flicka», var »Skramla»,  $4.16 \times 0.78 \times 0.25$ , lik fig. 4, som framställer en syster till henne. Så öfverlastad som systemen var aldrig »Skramla», men lastdryg var hon och oöm. Några andra förtjänster hade hon just ej. Hon var bygd af stålplåt och det var däraf hon fick sitt namn, ty ett förfärligt skrammel var det alltid i henne, när man skulle taga sig för någonting. Mycket för tungt bygd var hon äfven, så att endast tomma skrofvat vägde 45 kg.

»Skramla» användes bland mycket annat på en långfärd från Gefle till Söderhamn, och i synnerhet därunder ute i öppna



FIG. 3.

hafvet gaf hon flere erfarenheter varnande för dem som möjligen ämna företaga långfärder i kanoter med långa öfverhäng och mycket upprundad köl, fastän hon dock icke hade dessa drag så utpräglade som många s. k. moderna kanoter nu för tiden. Hon var i allmänhet mycket våldsam i sina rörelser och blöt, men i synnerhet vid paddling i motsjö var hon den obehagligaste af alla de här framställda kanoterna. Hon spottade och fräste som en ilsken katt och emellanåt tvärstannade hon liksom för att taga sig en funderare, om det var värdt att fortsätta längre. Men seglade gjorde hon ganska bra, och med en utvändigt påsatt adriftmotare kryssade hon lika bra som kanoter med centerbord bruka, fastän hon äfven då var ovanligt blöffärdig. En förtjänst hade hon likväl gemensam med moderna kanoter, nämligen

att hon styrde utmärkt väl. Rodret satt dock ungefär en half meter ifrån yttersta aktern in under kölen liksom på fenbåtar.

En annan plåtkanot var — eller rättare sagdt *är*, ty hon lever nog ännu någonstädes på vår västkust — »Sola»,  $4 \times 0.75 \times 0.23$ , fig. 5, bygd helt och hållet af mässing med 0.35 mm bordläggning och 0.15 mm däck. Det må förefalla bra klen, men »Sola» lever som sagdt ännu, ehuru 15 år gammal, och har dock användts ganska mycket. Tomma skrofvat väger blott 20.5 kg, men med centerbord, roder, luckor, bottenplan m. m. uppgår vikten af den fullt färdiga kanoten själf till jämnt 30 kg, och det är lättare, än den kan byggas af trä lika stark. Mycket dyrare än en träkanot blef hon icke håller, ty totalpriset med segel och allt uppgick till 437 kr. Och den stora fördelen har hon framför



FIG. 4.

träkanoter, att huru länge hon än får ligga obegagnad, blir hon dock aldrig otät.

»Sola» har användts på åtskilliga långfärder utom alla kortare segel- eller paddelturer och visat sig lika bra till allting. Hennes vanliga fart under paddling i timtal brukade vara omkring 3.5 knop och under segel kom hon ofta upp öfver 5 i frisk bris, men äfven i labert väder seglade hon märkvärdigt väl med sina små segel. Så t. ex. gjorde hon en långfärd från Stockholm till Rosersberg på 7 timmar, hvilket ger en medelfart af ungefär 3.6 knop, ehuru vindstyrkan stundtals icke öfversteg 2 efter tolfgradiga skalan.

»Dua»,  $4.5 \times 0.82 \times 0.31$ , fig. 6, var, såsom namnet antyder, afsedd för två personer, men har mycket sällan användts så och är verkligen icke håller bekväm därtill. Med en person och unge-

fär 30 kg ballast är hon däremot en alldeles förträfflig segelkanot och dock icke för svår att paddla fram äfven i hård motvind. Hon har flere gånger seglat om stora båtar både på kryss och med öppen vind, men vid den enda prissegling hon deltagit i gick hon miste om första priset, därigenom att centerbordstjärten sprang just straxt innan hon först af alla skulle passera målet. Det var också en erfarenhet värd att taga vara på, att i en kanot med tungt centerbord bör man ofta öfverse och vid ringaste misstanke förnya centerbordstjärten.

En annan värderik erfarenhet har »Dua» lämnat, nämligen med hänsyn till dubbel bordläggning, som nu för tiden ofta brukas i synnerhet på mindre kappseglingsbåtar. Men om en sådan är mycket tunn, så blir den bucklig, när båten legat i vatten nå-



FIG. 5.

gon tid, så att detta hunnit tränga in mellan borden. »Dua» bordläggning består af två lag 3 mm ask, och första året hon begagnades såg hon ut som om hon varit madrasserad, men det blef något bättre med tiden, sedan virket fått »härda sig», som båtbyggarna kalla det. Tämligen tät och stark är hon i alla fall.

Nu för tiden kallas många båtar för

kanoter, äfven om de äro ganska långa, tunga och för breda att paddlas, så att de ros med åror i stället. Många tycka att de verkliga kanoterna äro för sträfsamma att handtera och ha för liten förmåga att kryssa sig fram emot frisk bris med sjö, och det sistnämnda åtminstone kunna de då ha rätt i. Ett par sådana större *quasikanoter* framställas därför äfven här.

»Vindela»,  $4.85 \times 1.2 \times 0.35$ , fig. 7, var ursprungligen en öppen snipa, sådan som begagnas i Vindelälven (däraf namnet) för fiske. Hon var utställd såsom »ljustringsbåt, Öfvervindeln modell» på utställningen i Stockholm år 1897, och fick pris både för sina vackra former och det utmärkt omsorgsfulla byggnads-sättet, samt kanske icke minst för det utomordentligt billiga priset 35 kr. Af dessa skäl ansågs hon värd att apteras till *quasikanot*, fastän det var tydligt att det sistnämnda af dem skulle bekräfta den gamla erfarenheten, att ju billigare ett tomt båtskrof är vid

första inköpet, desto dyrare blir den fullt färdiga båten, ty desto mera återstår att göra och detta blir dyrare än om det gjorts i samband med byggandet af skrofvat. Hon kostade också öfver 500 kr. fullt klar.

Men en förträfflig quasikanot blef hon i synnerhet som seglare. Under rodd i smult vatten var hon också mycket bra, men så en gång under en långfärd i öppna sjön utanför Sandhamn profvades hon såsom roddbåt emot verklig hafsjö och då kommo hennes fel i dagen. De voro i korthet sagdt desamma som »Skramlas» förut omtalade, och de båda äro ju ganska lika hvarandra, som synes af en jämförelse mellan figurerna 4 och 7. Att det just är den utfallande fylliga bogen i förening med en flat



FIG. 6.

botten, som gör svårigheten att komma fram emot sjö, det har »Vindela» praktiskt bevisat, ty till följd af erfarenheterna i öppen sjö ombyggdes hela förskeppet på henne, så att öfverhänget för ut minskades ifrån 70 till 20 cm, hvarvid hon naturligtvis äfven blef mycket skarpare i vattenlinien. Sedan blef det helt annat. Nu skär hon tyst och mjukt igenom sjön och äfven under segel är hon mycket torrare än förr, ehuru hon till följd af den ökade vattenlinielängden gör betydligt bättre fart.

Fotografien, som är återgifven på fig. 7, togs före ändringen af förskeppet, och på den är hon framställd under stormsegel, ty det hade blåst hårdt förut på dagen. Men med just det seglet ensamt har hon en gång gjort 4.6 knop.

Såsom den torpedbåtliknande formen på fig. 8 antyder var

»Rara»,  $5.5 \times 1.2 \times 0.5$ , ursprungligen ämnad att göras till motorbåt, när ägaren skulle bli för gammal och stelbent för att segla henne och när han träffat på en tillräckligt liten och nätt motor, som han var riktigt nöjd med. Men intetdera har inträffat, så att ännu är »Rara» quasikanot, och såsom sådan det bästa man gärna kan hafva, vare sig till kappsegling, långfärder eller kortare segelturer äfven med två personer ombord.

I verklig prissegling har hon visserligen endast en gång fått deltaga, men det är icke hennes skuld, utan ägarens. Vid Vaxholms Segelsällskaps kappsegling för enmansbåtar år 1893 tog hon första priset, ehuru blott några dagar gammal och med så svåra medtäflare som ibland andra den beryktade fenbåten »Vi



FIG. 7.

Två». Sedan dess har hon fått nöja sig med att i allmänhet segla om allt hvad hon träffar, om det icke är alldeles »first class racer».

Såsom långfärdsbåt har »Rara» den stora fördelen, att hon är försedd med en liten hytt, i hvilken en man kan ligga både varmt och bekvämt; det är bevisadt praktiskt många gånger. För detta ändamål var det nödvändigt att offra centerbordet, som hon först hade, och hon fick i stället en blyköl om 166 kg, med hvilken hon är praktiskt okanterlig. Den rigg med hvilken hon är fotograferad har hon också fått utbytt emot gaffelsegel och stagfock. Efter många jämförande försök befans det att med loggertseglet gjorde hon visserligen bättre fart fördevind, helst i laber bris, men med gaffelsegel och stagfock kryssar hon mycket bättre,

hvilket ju är hufvudsaken. Båda segelställen ha lika stora areor, så att erfarenheten kan vara värd att uppmärksamma.

Beträffande den absoluta farten under segel kan nämnas, att

»Rara» den 20 Juni 1903 seglade kl. 4' 45<sup>m</sup> e.m. från Furusund och passerade Vaxholms fästning just när flaggan halades ned kl. 9, hvilket ger en medelfart af 5.7 knop. Men som man på många ställen får lä under land på den vägen, så måste »Rara» stundtals hafva gjort betydligt öfver 6 knop. Och ändå

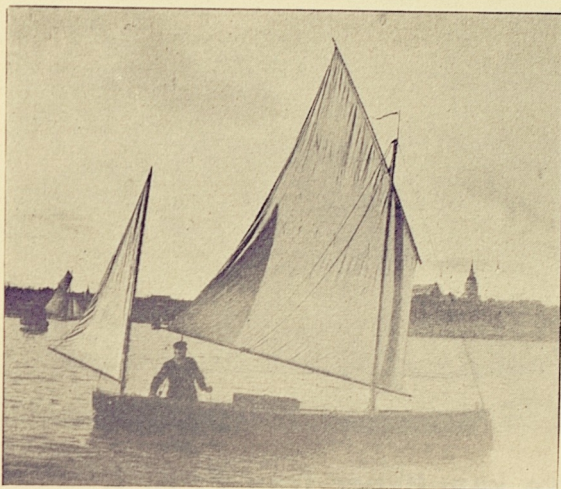


FIG. 8.

är hon icke tyngre att ro, än att hon utan vidare ansträngning roddes på en sommarnatt ifrån Öfverby utanför Vaxholm och upp för Norrström till Liljeholmsvarvet.

Nej, nu får det vara nog om »Rara».

Fig. 9 talar för sig själf; jag vill endast tillägga att ingen idrott passar bättre för en kvinna än kanotism. Ty dels beror därvid nästan allt på fin balans och däri är kvinnan med sitt lätt bygda öfverlif medfödt öfverlägsen, såsom man bäst ser vid lindans och annan



FIG. 9.

dans med; dels är den kvinliga dräkten ej till hindern i kanoten, där man icke behöfver röra benen. Så särdeles ung behöfver en kvinna icke håller vara för att kanota. Den kvinna, som jag senast såg i kanot, var moder till två och ett halft dussin ( $2 + 6 = 8$ ) barn.

C. S.th.



### Två nya kanotyper från F. K. I.

Den som kraftigast bidragit till kanotidrottens utveckling i Sverige är Kommendör Carl Smith. På de platser, där han vistats och verkat, såsom Stockholm och Gefle, har denna idrott fått ifriga utöfvare och i Stockholm finnes äfven den största sammanlutningen kanotister emellan, nämligen Föreningen för Kanot-Idrott (F. K. I.), som, bildad i December 1900, nu räknar öfver 40 medlemmar med lika många kanoter.

Dessa kanoter äro af vidt skilda typer, från »Upsalakanoten» till den öppna kanadensiska flodkanoten, från äldre, stadiga segelkanoter till den moderna slidningseat-kanoten. De flesta på sista tiden gjorda nybyggnader hafva till förebilder de af medlemmar inom föreningen konstruerade kanoterna »Svea» och »Solstrålen».

Sveatypen,  $4 \times 0,70 \times 0,26$ , konstruerad af J. E. Caréndi, är på samma gång lättpaddlad och särdeles rymlig inombords samt har visat sig som en god långfärdskanot. G. Nordin gjorde just färden Stockholm—Paris 1905 i kanoten »Svea». Omkring sitt-rummet är spänd duk från bottenplanet och skotten för- och akterut upp till däcköppningens sidor, hvarigenom kanoten i öfrigt ej är åtkomlig för vatten vid hård sjö eller haveri. En i främre skottet inpassad lucka lämnar plats för benen, då kanoten användes som liggplats. För segling för öppen vind finnes ett trekantigt segel på 2,75 kvm (på bilden är seglet af Bailey-typ) och roder med styrstång. Seglet kan sättas upp från sitt-rummet:



»SVEA».

en ring på rån häktas öfver en sprint i den låga mastens topp och en klo på bommen stödes mot masten.

Solstråletypen,  $4,20 \times 0,78 \times 0,25$ , konstruerad af G. Högborg, är en mycket god seglare, speciellt går den bra på kryss. Oak-

tadt sitt fylliga akterskepp är den likväl ej tung att paddla; så har den t. ex. vid en paddeltäfling på 9 km gjort en medelfart af 4 knop. Sittrummet är så stort att det kan användas som liggplats. Kanoten har centerbord och roder, hvars nedre del är fällbar för att ej vara till hinder vid paddling eller landning. Vid segling anbringas på däck ett tvärgående sittbräde, som skjuter något utanför relingarna, tack vare hvilket man får större kraft att balansera kanoten.



»SOLSTRÅLEN».

Seglen, samma som å bilden, äro 6,7 kvm och behöfva sällan refvas. Den synnerligen praktiska riggen är af amerikansk typ (Bailey).

Byggnadsmaterialet för båda typerna är segelduk på ribbstomme af furu.

Blåkopior af ritningarna till kanotyperna ifråga kunna erhållas genom Nordiskt Idrottslifs redaktion, Stockholm.

---

Med dessa blad vända vi oss till alla som bygga och bo vid å och sjö, vid älfvar och fjärdar för att inleda dem i frestelse att pröfva på kanotidrotten.

I få ord bjuder denna idrott på god kroppsrörelse i paddlingen, allt det för sinnet uppiggande som ligger i att söka behärska de mer eller mindre gunstiga naturkrafterna, ständigt frisk luft och tillfällen till bad och simning, äfven fiske och jakt, samt ett obegränsadt fält för studium och njutning af naturen.

Begif dig ut på kanotfärd! Hälsa och lifsglädje skola då aldrig vika från dig!



# KANOTER, Paddlar etc. etc.

tillverkas af

## J. E. CARÉNDI

NORRKÖPING

### OBSERVERA!

Sweaters  
Gymnastiktröjor  
Gymnastiskor  
Sportbyxor, olika färger  
Gymnastikbyxor  
Springskor (Kr. 7.— o. Kr. 8.— pr par)  
Tennisartiklar

### OBSERVERA!

Fotbollar (fr. Kr. 7.25 pr st. utan pol.)  
Fotbollspumpar  
Fotbollsskor (från Kr. 8.— pr par)  
Fotbollsnet  
Benskydd  
Fotbollsblusar (fr. Kr. 33.— pr duss.)  
Idrottsredskap

Billigast hos

## FRIMANS SPORTAFFÄR

Engelbrektsгатan 31 B · STOCKHOLM 5 · Allm. tel. 18312

*Begär priskurant!*

Hos **STOCKHOLMS FLAGGFABRIK,**

Riks 80 16      **39 Karlavägen 39,**      Allm. 85 77

finnes stor sortering af

## Svenska Flaggor

i ylle och bomull i de ljusa färger, som af oss demonstrerats, af **Konstakademien** förordats samt af **Riksdagen** antagits. Lagliga proportioner. Statens profningsanstalts protokoll öfver såväl sträckhållfasthet som färgäktetsgrad finnes till påseende i fabriken's försäljningsbod: **39 Karlaväg.**

## M. PETTERSON

STOCKHOLM

Rikstel. 56 01

Allm. Tel. 4 10

19 A Malmskilnadsgatan 19 A

Förfärdigar såväl STANSAR som

MEDALJER, i Guld, Silfver, Brons.

EMBLEMER, alla slag.

KLUBBMÄRKEN, förg., förs. och i Emalj.

*Allt till billigaste priser.*

# GEORG A. BASTMAN

12 Kungsträdgårdsgatan 12

STOCKHOLM

Väl sorteradt lager af alla sport- och idrottsartiklar, såsom Skjutvapen, Jaktartiklar, Fiskredskap, Fäktartiklar, Tennis, Fotboll, Hundartiklar m. m. till billiga priser.

## Om kanotsport

läses i

Ny TIDNING FÖR  
**IDROTTE**  
*Hälsa Kraft Mod*

och

NORDISKT  
**IDROTTSLIF**  
*Hälsa Kraft Mod*  
Jäntan är vår nära rådgivare

utkommer torsdagar

utkommer onsdagar

## Aktiebolaget Molinderska Konservfabriken

STOCKHOLM

Rikstelefon 21 13

Allm. telefon 39 79


38 Folkungagatan 38

Leverantörer till Kungl Flottan och Armén

Rekommenderar sina inläggningar af

**Grönsaker, Soppor, Fisk o. Köttretter, Fågel, Villebråd o. Sallader.**

**OBS.!** Molinders sportproviant för turistfärder och seglatser. Finnes i alla välsorterade speceriaffärer. Silvermedalj i Stockholm 1897.

*Använd* 

## GYLLENHAMMARS

Pat. Hafregryn och Hafremjöl.

Förstklassigt fabrikat, **rent, välsmakande, hälsosamt.**

[www.books2ebooks.eu](http://www.books2ebooks.eu)