

SKÄRGÅRDSKRYSSAREN

Informationsorgan för Svenska Skärgårdskryssare Förbundet, SSKF

nr 4 1980 årg. 7



Två gedigna hantverk
KANONSEGEL och SKÄRGÅRDSKRYSSARNA
En oslagbar kombination.



Kanonsegel i bra position inför Skärgårdskryssarpokalen 1979

Under en följd av år har de framgångsrikaste jakterna från 22-55kvm varit utrustade med



KANONSEGEL



Peder Cederschiöld AB
Segelmakeri

Galärvarvet

Box 24027 100 57 Stockholm

Tel: 08/605505

SKÄRGÅRDSKRYSSAREN

officiellt organ för Svenska Skärgårdskryssareförbundet, SSKF

Redaktion:	Per Thelander	
Red. adress:	Per Thelander, Lomvägen 32, 19156 Sollentuna tel 08/7580949	
Ansvarig utgivare:	Per Thelander	
Frågor rörande SSKF's verksamhet kan ställas till		
Ordförande:	Jonas Brundin	Tel 08/606808
Sekreterare:	Ann-Karin Reuterlov	Tel 08/889041
Kassör:	Bengt Parmell	Tel 0752/11583
SSKF's adress:	Box 8178, 10420 Stockholm	Postgiro nr 796641 - 9



SSKF säljer vimplar, märken och dekal. Dessa kan beställas genom att sätta in pengar på SSKF' spg 796641 - 9.

Priser: Vimpel 10 :-
Märke 7,50:-
Dekal 2:-
Tröja 70:-

Utgivningsmånad 1981

Nr	Sista mtrl lämn.dag	Utkommer
1	23/1	15/2
2	23/3	15/4
3	24/9	15/10
4	23/11	15/12

Du har väl köpt skärgårdskryssareregeln? Regelboken kostar 25 kronor och fås genom insättandet av pengar på SSKF's Pg.

OMSLAG: MIDSOMMARAFTON I SKÄRGÅRDEN (Foto Per Thelander)

SSKF / OF-SIDAN



Hej!

Årsmötet närmar sig och som Ni ser av bifogad kallelse blir det tyvärr i Stockholm igen, men med den klena anslutning vi får här, vågar vi inte flytta ut det någonstans där underlaget är mindre.

Problemen är de vanliga i år också, ekonomin och att få fram nya förmågor till styrelsen.

Av inkomna motioner kan nämnas styrelsens förslag till generellt förbud mot exklusiva material. Det skall inte behöva kosta en förmögenhet att kappsegla framgångsrikt i skärgårdskryssarklass. Det finns andra klasser numera som villigt tjänstgör som utprovare av nya doningar.

Inför den planerade internationella skärgårdskryssar-konferensen 1982 passar det bra att ta fram förra årets motion om att segelmätningshöjden begränsas av ett mätmärke istället för storfallsskivans centrum, något som tillämpas i Tyskland, Österrike och Schweiz.

På organisationssidan föreligger ett förslag om att vi inrättar en seglingsnämnd med representanter från varje klassklubb och en sammankallande, som samordnar kappseglingar och eskadrar samt håller i gastbanken.

Gastbanken som prövats i liten skala i år är ett utmärkt sätt att få kontakt med nya medlemmar samt ett kontaktutbyte mellan seglare från olika delar av landet.

God Jul och Gott Nytt År

Önskar *Jonas*



Namnobyten på kappsegling- jakter.

Skandinaviska Seglarförbundets senaste representantmöte beslöt, som tidigare omtalats, rikta en uppmaning till jaktägare att vid köp av båtar låta dem behålla sina gamla namn, under vilka de gjort sig kända på kappseglingssbanorna. Representantmötet gav här uttryck åt ett önskemål, som vi tro delas av ett mycket stort antal segelsportsmän och icke minst av den segelsportsintresserade allmänheten.

Att representantmötet gav sitt beslut formen av en hänvändelse är helt naturligt. Det skulle varit ett alltför rigoröst ingrepp i den enskilda handlingsfriheten att dekretera något i detta fall. Men desto mera glädjande skulle det vara om denna hänvändelse mera allmänt kunde påräkna tillmötesgående, även med uppoffring från vederbörande jaktköparens sida av en kär önskan att utbyta ett gammalt namn mot ett som låge honom mera om hjärtat. Hur oväsentlig saken än kan förefalla spelar den en ingalunda obetydlig roll i strävandena för segelsportens popularisering.

Även för den initierade är det svårt att hålla reda på alla de olika namn, med vilka en bekant jakt mängen gång säsong efter säsong uppenbarar sig på kappseglingssbanan. Desto mera för den stora allmänhet, bland vilken man med det skådespel regattorna erbjuda vill söka värva nya sportutövare och vilkens intresse för kappseglingarna givetvis måste slappas om den i seglingsprogrammets labyrinter av nya namn förlorar känningen med sina gamla favoriter. Det är vidare på sätt och vis en orättvisa mot konstruktören av en god skapelse, om denna under båtmaterialalets vandring ur hand i hand från det ena stället eller landet till det andra, tappas bort under nya namn och förloras ur sikte som jämförelsematerial mot nya konstruktioner. Runt om i landet och i våra grannländer figurera i seglingsprotokollen en hel mängd obekanta namn; högst få ha en aning om att under många av dessa dölja sig gamla praktiga fartyg, som skulle påkalla en helt annan uppmärksamhet om de fått fortsätta med sin rätta ursprungsbeteckning.

Lika förständig som tanken är att förse båtarne med ständiga kappseglingsnummer och igenkänningsstandertar, lika klokt är det, både av pietetshänsyn och praktiska skäl, att låta båtarne behålla sina ursprungliga namn. Och vi låta gärna Skandinaviska Seglarförbundets uppmaning gå vidare: *ändra inte båtnamnen!*

Den händelserika jubileumssäsongen är nu slut. Men lever dock och har satt spår. Det märks bl a på att så många och så olika bidrag kommit in till redaktionen. Och i god tid. Det känns verkligen roligt och tacksamt. Många fina julklapstips gives. Som den initierade läsaren nog uppmärksammat så var ritningen i föregående nummers kursprogram Uffa Fox konstruktionen 30 K-12 Sea Swallow från 1938 (löa 12,62, bredd 2,12) byggd med korslagd dubbel bordläggning.

I detta nummer råkar händelsevis ritningar från tre tiders trettior finnas med. En jämförelse dem emellan ger en god bild av utvecklingen.

Spalten här till vänster har jag lånat från Seglarbladet 1918. Jag tycker att den fortfarande är aktuell och riktig. Från samma tidning och år är förresten Salanders och Holms Yachtvarvs annonser hämtade. Seglarbladet tillsammans med Frisk Bris tycker jag idag är de bästa och mest genuina seglartidningarna i vilka seglare initierat skriver om segling.

Slutligen önskar jag läsekretsen en God Jul och ett Gott Nytt Seglarår och kom ihåg SSKF's årsmöte lördag 24 januari 1981.

Nästa manusstopp är den 23/1.

Per Thelander

22 KLUBBEN

INFORMATION FRÅN 22 - KLUBBEN

22 - klubbens höstmöte hölls i Norrköping den 15 november. Närvarande 32 st medlemmar. Kort redogörelse av några av de frågor som behandlades.

Ansökan hade inkommit från två segelsällskap om att få stå som arrangör för 1981 års Skärgårdskryssarepokal, SS Hjälmarerna och Motala SK. Westerviks SS hade tidigare tackat nej.

SS Hjälmarerna hade dock inkommit med sin ansökan innan den 31 oktober som stadgarna för pokalen lyder.

En majoritet röstade för SS Hjälmarerna som arrangör. Datumet för seglingen är inte helt fastslaget, men månadsskiftet juli - augusti är arbetshypotesen.

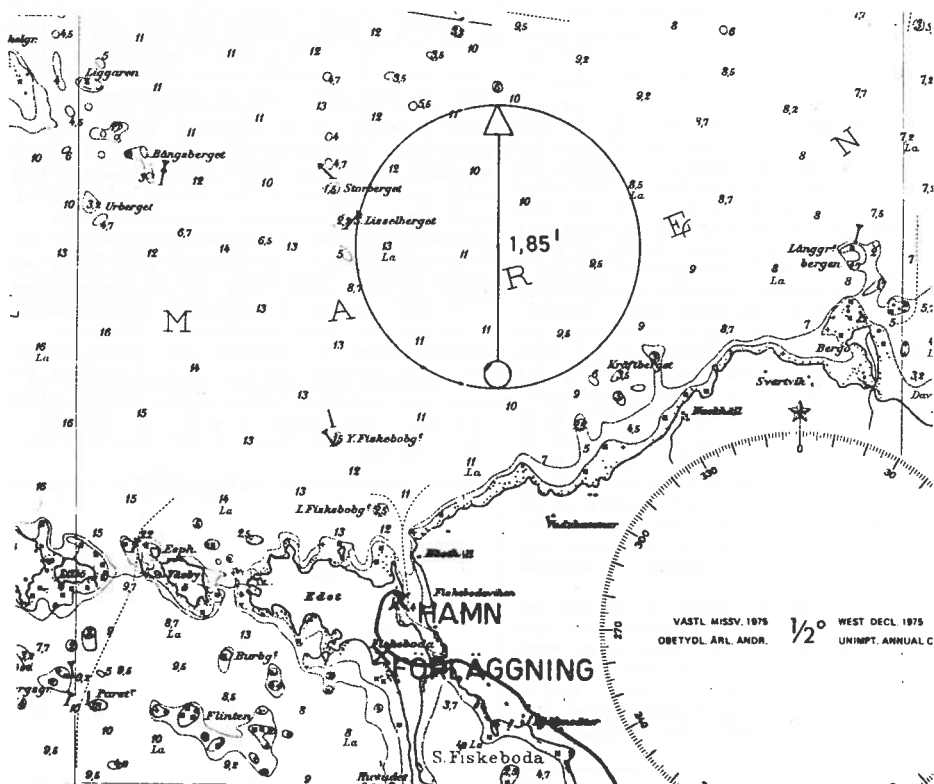
Den alternativa "storseglingen" som i år var lagd till Nyköpings Öppna föreslogs att om möjligt läggas till Vättern.

Ivar Brunelius har satt upp en ståtlig kanna som följer denna segling. Årets vinnare var 319 Flamingo vars rorsman Lars Johansson fick mottaga priset.

Höstmötet beslöt att undersöka hur man ska kunna organisera utbytteseglingar med Chikago Yacht Club. Förslaget har väckts av Ralf Campbell, som i år deltog i seglingarna om Skärgårdskryssarepokalen som rorsman på 22/324.

Efter mötet visades ett antal mycket trevliga filmer från årets seglingar.

Rolf H.



Utdrag ur Hjälmarekortet där 1981 års pokalseglingar går av stapeln.

- KAN DI VIPPA PÅ STJÄRTARNA OCKSÅ?

ELLER NÄR EN 22:A VAR FUNKIS!! EN BERÄTTELSE FRÅN FÖRR.

"Segel och motor" hette ett utmärkt blad som utgavs några år på 30- och 40-talen. I tidningshuvudet stod devisen: "En tidskrift för dem som längta till sjön och skärgården."
Och målgruppen - för att använda ett ord i nutiden - var "Seglare och motorbåtsmän."

För en gångs skull har man lust att instämna i den slitna klyschan att "Det var bättre förr". För jämfört med dagens kolorerade reklamblad som är ett eko av båtindustrin och mer ägnar sig åt prylgalenskap än segling och skärgård - så var "Segel och Motor" en tidning som levde upp till sitt program.

Segling - kappsegling - nykonstruktioner - beskrivningar av skärgården och dess människor - hamn- och farledsbeskrivningar (med utmärkta foto-graferade förtoningar i havsskärgården). Det var innehållet.
En tidning man har svårt att lägga ifrån sig idag. Ack, den som gav ut något liknande 1980.

Efter att på detta sätt ha förlorat oss i sentimentalitet - låt oss helt enkelt stjäla en artikel ur nummer 7/1937 - i något förkortad form.
Det handlar om pokalseglingarna utanför Långedrag och gäller Skärgårdskryssarepokalen och Öresundspriset.
Skärgårdskryssarna hade dittills varit rena ostkustbåtar^{x)} och väckte något av en sensation när de försökte slå sig in bland Nordiska Kryssare och R-jakter på Västkusten.

Ture Rinman har skrivit det i många stycken charmerande reportaget, och börjar helt framt med att konstatera att seglingarna kan betecknas som en epok i västkustens seglingshistoria och förebåda en skärgårdskryssarnas renässans i dess farvatten.

Varsågod - läs och njut.

" Vid Aeolusöns bryggor låg en grupp mahognytjugotvåor, långa och granna, med glasblanka sidor och däck, sköna som kreolsocker och i dunklet dubbelt graciösa och åtråvärda. Och inne i klubbhuset stod Birger Gustafsson och talade om segling på ostkust och västkust och mitt på det fullsatta långbordet tronade Skärgårdskryssarepokalen.

.....
Den lilla flotta av tio moderna tjugotvåor från ost-och västkust, som ställde upp i seglingarna om Öresundspriset och X-pokalen betecknade en epok i Göteborgsk segling. Frånsett B-22:orna har några moderna skärgårdskryssare efter den svenska regeln inte byggts i Göteborg på en lång rad år. När Ekolns SS och Stockholms SS sände ned sina yvå lottbåtar till GKSS jubileumsregatta 1935, väckte dessa så smått sensation och betraktades till en början med ett visst mått av misstro. I de internationella R-Yachternas, Drakarnas, Nordiska Kryssarnas, kostrarnas och långfärdsbåtarnas stad föreföll det misstänkt likt ett dåligt skämt att en båt skulle gå och dra på ett kilometerlångt akterskepp utanför bomnocken. Och även för dem som reserverade sitt omdöme tills de sett båtarna i aktion tog det tid att anpassa ögat efter de ovana dimensionerna och på första regattadagen hördes en stilla undran som vann genklang i mångas sinnen: - Kan dom vifta på stjärterna, di där?

Men dom båda båtarna gjorde ifrån sig på ett utmärkt sätt under friskvindsdagarna på Marstrandfjorden.

+ + +
+ + + +

^{x)} Detta är inte helt riktigt. Många X-Pokaler vanns under 10- och 20-talen av västkustsegelsällskap. B22:an var i början på 30-talet största kappseglingssklass. Nordiska Kryssaren heter numer 5½. Reds. Anm.

Och när tio båtar i början av juli i år slogos om de två trofeerna på Vinga Sand och Rivöfjorden, fick man oundvikligen en känsla av att det var en skärgårdskryssarnas renässans på västkusten som stod för dörren.

Seglingarna om Öresundspriset och X-pokalen beredde en överraskning, inte endast därigenom att båda trofeerna ånyo erövrades av Göteborg utan även genom hemmabåtarnas genomgående överlägsenhet.

Om man vill roa sig med att räkna ut poäng för de olika båtarna, så att de för varje förstaplacering erhåller tio poäng, för andraplacering nio o s v ned till en poäng för tionde båt, skall man finna att de fem seglingarna - två om Öresundspriset och tre om Kryssarpokalen - ge följande resultat.

Pierette	ex Gerd IX	SS Aeolus	45 poäng
Defensor		Aeolus YC	40
Miss Flirt	ex Gerd IX	Styrsö KS	38
Rival		Sthlms SK	32
Rayona		Sthlms YK	30
Rush		Sthlms SS	28
Lilleflu		GKSS	23
Yvonne		KSSS	22
ESK 1937		ESK	11
Tatjana		SS Aros	4 (deltog bara i 3 seg)



Vad man särskilt lade märke till under dessa seglingar - och de samlade som sagt på grund av båttypens nyhet stort intresse i Göteborg - var förstås främst de segrande båtarnas prestationer. Det blir ju alltid så att striden om tätplatsen tilldrar sig största uppmärksamheten.

Miss Flirt, samma båt som 1934 under namnet Gerd IX misslyckades i seglingarna på Ostkusten, överraskade kanske inte så mycket genom sin seger i första seglingen om Öresundspriset, ty att Gerd IX var en god båt visste man förut och i de lätta vindarna hade hon uppenbarligen sin chans. Däremot förvånade hon genom att senare även i frisk vind envist hålla sig nära täten trots sitt lätta lilla skrov. Folke Bohlin seglade henne överlagt och klokt.

Pierette, som har ett lång och tungt skrov och är en ganska utpräglad hårdvindare, har verkligen förstklassig segling på sitt samvete och vann t ex andra Öresundsseglingen helt och hållet på Pelle Geddas taktik. Den unge rorsmannen hade otvivelaktigt en utmärkt båt i sina händer, men han visste också hur han skulle behandla henne. Hans segling präglades av fantasi och var välgörande fri från rutinmässighet. - För övrigt är Pierette, som 1936 under namnet Gerd XI vann kryssarpokalen, ett av de grannaste flytetyg Kattegatt burit på sin rygg, och endera dagen kommer hennes ägare Axel Karlander att kidnappas och hållas som pant mot båtens utlämnande. Brottslingens identitet avslöjas inte i förväg.



Defensor är efterföljare i rätt nedstigande led till Pierette men slapp att heta Gerd XII. Det är en vacker och racig båt men ser lite för business-like och funktionalistisk ut för att sätta fart på hjärtat i samma mån som Pierette. Det är svårt att tänka sig Defensor kokett, men Pierette flirtar och kråmar sig i ett. Emellertid visade sig Defensor vara en mycket god båt och ännu bättre blir hon antagligen nästa år, när hon blivit ordentligt intrimmad. Hennes rorsman var Arvid Schulz, som på förmiddagen varje dag seglade Tidsfördrif i Marstrand i seglingarna om Entonnarpokalen och därefter i racerbåt hämtades ned till Långedrag, där han med Defensor startade i Kryssarpokalseglingarna. Hann vann Entonnarpokalen åt GKSS och i tjugotvåornas seglingar var han en av de verkligt farliga. Det måste vara påfrestande att dag efter dag från hetsiga, internationella pokalstrider i en sexa gå rätt över i en skärgårdskryssare och fortsätta, men det inverkade inte märkbart på seglingen. Defensor var hela tiden den båt som inte lät ett enda tillfälle gå sig ur händerna. Hon kramade ur varje situation dess möjligheter och gav på det hela taget en uppvisning i verklig kappsegling.

Rival, Rayona och Rush seglade på ett sätt som gjorde dem förtjänta av bättre placeringar - och hade banan varit en distansminut längre, så hade det blivit svårt för Pierette att hindra Rush från att slinka förbi och segra första dagen om Öresundspriset. Men man hade en känsla av att inte de gjorde allt som kunde gjorts av närstriderna. Ett mera målmedvetet utnyttjande av dessas möjligheter skulle kanske kunnat ändra på en del.

+ + + +

Vad lärde man sig av skärgårdskryssarnas två pokalseglingar? Göteborgarna lärde sig att A 22:an är en racig och rolig kappseglare, ehuru tyngre och i vindar upp till 6 eller 7 meter något mindre livlig än B 22:an.

Man lärde sig att de perfekta segelmanövrarna inte tycks "odlas" i den klassen på samma sätt som bland sexorna. Det var i de flesta fall en avsevärd skillnad på försegelskiftena på dessa båtar och vad man är van att se på de sexor som mötas om en internationell pokal.

Och man lär sig att den på sistone så populära metoden att slöra med spinnakers lätt leder till överdrifter. Det gavs flera exempel på segling med spinnaker, under förhållanden som gjorde att det var till uppenbart förfång för båten. Med vinden tvärs och kraftiga backbukar i seglen hängde roresmännen ibland på ett egendomligt, nästan lite fantastiskt sätt fast vid blåsorna, ehuru dessa endast tjänade att gräva ned båten och i vissa fall rent av direkt stoppa upp farten.

Slutligen hade man inte så litet att lära av den omsorg och noggranna vård ostkustpojkarerna ägnade sina båtar. Och till sist, men bäst av allt, lärde man känna och knyta vänskapsband med ett lag seglare av renaste vatten."

Så skrev Ture Rinman om segling 1937. Så skriver ingen längre tyvärr. Segel och Motor, detta utmärkta alster kämpade några år in på 40-talet - gav upp andan 1946 och gick upp i Till Rors.

SVEN IRVING

Till artikeln kan det kanske vara av intresse att komplettera med uppgifter om de namngivna jakterna.

214 Pierette III - vann kryssarpokalen - nuvarande destination okänd

222 Defensor - största A 22:an - numer i USA

101 Miss Flirt - numer 301 Ingun

207 Rival - Göta SS lottbåt 1936

200 Rayona - Sthlms SS lottbåt 1934

213 Rush - Sthlms SS lottbåt 1936

208 Lilleflu

210 Yvonne IV - Ekolns SK 1936

217 Ekolns SK 1937

216 Tatjana

Per Thelander

SK30 Klubben

TIO ÅR

SAMMANDRAG AV SK 30 KLUBBENS HÖSTMÖTE

den 29 oktober i SS Brunnsvikens klubbhus. 34 personer hade letat sig ner till Albano i höstmörkret.

Mötet handlade mycket om säsongens seglingar och pristtdelningar konfirmerade säsongsslutet.

DM vanns av Andreas Falkenmark/Fredrik Sundberg med 27 Pang.

Stockholmsserien såg samma vinnare. Prislistan offentliggjordes i föregående nummer. Där presenterades också årets upplaga av PANI CUP.

Jerker-Nilsson Pokalen vanns av Peter Clemedtson - 59 Bellona.

H'Östermans kanon - priset för snabbaste trettia (i starten) vanns av Urban Bendtz - 200 Yvett. Stadgarna för denna pokalkanon har reviderats under året, innebärande att krysstart premieras högre. I de fall undanvindsker - på banor med fasta startlinjer - multipliceras starttiden med tre.

Det nyuppsatta debutantpriset vanns i år av Örjan Frid - 88 Britta III - som var årets bästa debutant i 30-klassen.

Bengt Österman skänkte - än en gång - slutligen klubben ett nytt pris - Årets Prestation -. Bengt överlämnade det till Olle Madebrink med motiveringen - En våldsam satsning på 44 Hortense, som också gett resultat.

Lasse Haggren och Lars Olof Johansson informerade om "Projekt Bodensee Wasser 1982". En utmanare till Tyskland. Mer om detta på annan plats i tidningen.

SK 30 POKALEN delades också ut. Vinnare i år blev 27 Pang. Fullständig resultatlista på nästa sida.

Slutligen erinrar jag mig några oförglömliga 1980-årsbilder. Europacupen med 27 trettior i Sandhamn.

Getfotsregattan med 17 anmälda trettior, som regnade och blåste bort under 48 timmar - där Gunnar på 125 Elisabeth ensam ombord kämpade mot elementen och lyckades bärga andraplatsen. Starkt.

SS Vegas höstregatta med ordförande i frisk vind lyckades hitta den kända grynnan utanför Råholmarna. Hans egen kommentar: Det sa bara PANG.

Det har varit ett minnesvärt år, men nu är det slut. Tack och Gott Nytt År

Per Thelander



Pilen
med gamla riggen
1976 foto T Tamm

00-10-20

SK 30 POKALEN 1980

	GRÖNDVÄR REB. Plac	VÄNNÄ REB	GÖTTSREB	ÅRS DRAMA	PANI CUP	SEVENAR HÖR	TOTAL PLACERING PÅNÖ
27 Pany	1 2418	1 2268	1 2263		2 1137	3 1531	6944
30 Slayhiken	11 101	10 101	9 263	6 101		10 101	465
44 barbare	10 266	5 1027	5 1027	2 1137	1 1551	4 1263	3841
49 Satana			8 435	1 1551		5 1027	1572
59 Bellona	3 1686		4 1263		5 315		4500
61 Cobra	7 772					7 617	1389
77 Pilen						9 263	698
82 Jökstenen	5 1182	8 435					1182
96 Pii	4 1418	3 1531				1 2263	5212
106 Wädderstein		9 263			6 101		364
125 Elisbeth			2 1849	4 551	4 551	6 813	3213
127 Juni	8 590	6 813	10 101				1504
135 Jassan 11	7 418		6 813				1231
143 Arlene			7 617				617
150 Ingabritt				3 819			819
163 Panni				5 315	3 819		1134
200 Yvett		7 617				8 435	1052
204 Lenonita	6 968						968
207 Karolina		4 1263					1263
208 Penguin	2 2004	2 1849	3 1531			2 1849	5702
tot. startade	11	10	10	6	6	10	20

x/ Ei med: SK 30 KLUBBER.

Snön låg vit på taken, endast Ingemar Bergman var vaken - också vi förstås. Året var 1979, det var vinter och kallt. Vi, det var Lasse Ejdeklint och undertecknad på jakt efter jakt som vanligt. Ingemar Bergman var ägaren till en trettia vid namn Slaghöken som var till salu.

Vi mötte Bergman på Tynningö där båten fanns. Han var en trevlig men mycket tystlåten man i filmbranschen. Slaghöken var ännu tystare, men betydligt vackrare. Vi behövde ingen längre betänketid. Hon skulle bli vår. Det blev det också, hon med.

Slaghöken ritades av Yngve Holm och byggdes 1924 på hans varv i Norrtälje - Norrtälje Yacht- och motorbåtsvarv. Beställare var SS Brunnsviken som lottade ut båten samma år. Ur sällskapetets årsbok från 1924 kan man läsa följande om henne: "Bordläggning av honduras mahogny på galv stålspant och basade ekspant. Däck av spruce. Sargar skarndäck, luckor och lister av mahogny. Segel av bästa engelsk duk. Salongens dynor och kuddar klädda med prima moquette. Leverans 1 maj 1924."

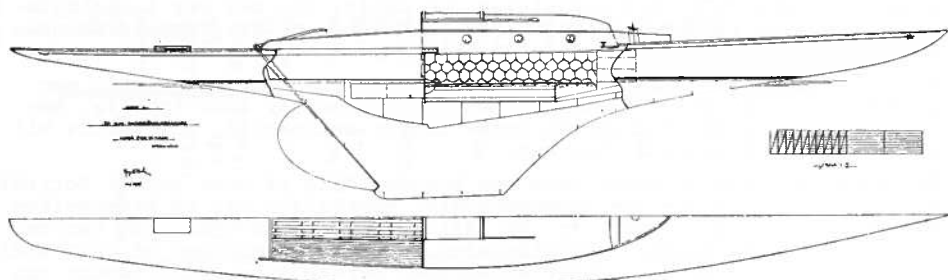
Några prima moquette-dynor ingick inte när vi köpte båten konstigt nog. Ej heller något däck i spruce. Däremot ett prima ply-wood-däck ditlagt av en tidigare ägare vid namn Göran Lindström, som väl inte torde vara helt okänd i 30-kretsar. Sprucedäcket hade blivit skadat i en brand. Någon engelsk segelduk var det nog inte heller, det hade en annan, inte heller helt okänd tidigare ägare sett till, Pelle Sjöholt. Dessutom fattades några decimeter på båten. Originalmåtten var 12,13 x 1,80. Idag mäter hon 11,91 x 1,78. Hon hade från början en halvrund akter typ Alf-sol, men den fastnade under en brygga vid en storm på 60-talet och så blev det en rak akter i stället.

Nåväl, åter till -79. Nu stod vi då där som nyblivna båtägare. Jag hade väl seglat en del tidigare, bland annat hade jag haft 30:an Indra (S-23) och 75:an Mazurka en kortare tid, Lasse hade suttit i en segelbåt en gång. Jungfruansan i april började med att vi tappade motorfästet i sjön på tre meters djup i grumligt vatten. Jag förstår inte än idag hur vi fick upp det.

Säsongen inleddes sedan med Lidingö Runt i maj. Vi försov oss. Slaghöken hade redan hos tidigare ägare fått smeknamnet "Slagghögen", ett namn som vi på intet sätt misskötte. Vi kom i alla fall ut till start med motorns hjälp och skar startlinjen med Lasse på akterdäck med motorn i famnen. Det var det enda tillfället i seglingen som vi hade ögonkontakt med våra medtävlare. Vi låg inte först. Efter detta mörker följde SSKF's eskader där jag i egenskap av hopp-i-land-kalle hoppade med förtampen i sjön i stället för iland till alla vänners stora förtjusning.

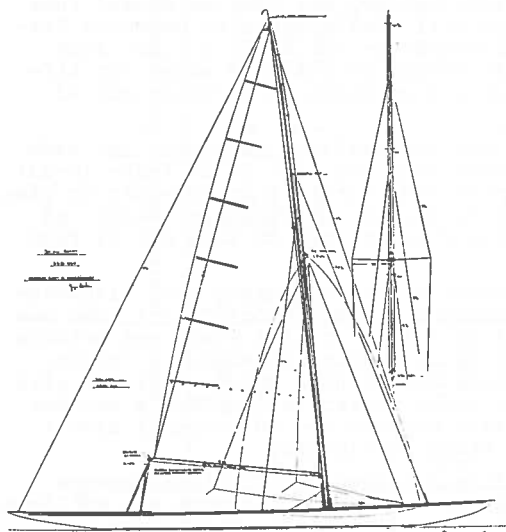
Alltnog, livet gick så även kappseglingssäsongen. Förstaplaceringarna var mer än sällsynta, sistaplaceringarna desto mer frekventa men vi lärde oss mycket. Bland annat att storseglet bör åtminstone vara hissat vid startskottet. (Gott råd till alla nybörjare.) Vi märkte också att "Slagis" var i det närmaste oslagbar på undanvindsbogarna (utan spinnaker), förmodligen mycket beroende på hennes enorma bommått - 4,05 - troligtvis rekord i 30-klassen. Trots samtliga placeringar i de undre regionerna hamnade vi på totalt 8:e plats i Stockholmsserien och fick t o m pris. Detta tack vare seriens poängräkningssystem, som premierar idogt deltagande och detta var naturligtvis en sporre inför vinter- och vårarbetet.

Vi fick efter mycket om och men plats på Vikingarna och anlände dit utan vare sig bockar, stöttor eller täckningsvirke. Förberedda i vanlig ordning med andra ord. Men skam den som ger sig. Bockar lyckades vi få låna av vår vän Kjell med 30:an Indra, varpå han plötsligt upptäckte sig stå



ARBETSRTNING TILL S. S. B. 1924.

SLAGHÖKEN - ritning ur SS Brunnsvikens årsbok 1924, samt foto från Europacupen 1980 (Foto Per Thelander)



SEGEL SÄLLSKAPET BRUNNSVIKENS UTLOTTNINGSBÅT FÖR ÅR 1924.

är en 30 kvm. skärgårdskryssare. Konstruktör *Y. Holm.*

DIMENSIONER:

Längd överallt.....	12.13	Deplacement.....	kg. 1,950
" i vattenlinjen.....	8.00	Blyköl.....	" 900
Bredd.....	1.80	Segelarea.....	kvm. 30
Djupgående.....	1.60		

Båten bygges i enlighet med Svenska Seglarförbundets gällande bestämmelser för klassen antagna 1920.

Bordläggning av honduras mahogny på galv. stålspant och basade ekspant. Däck av Spruce. Sargar, skarnräck, luckor och lister av mahogny. Segel av bästa engelsk duk. Dynor och kuddar i salongen klädda med prima moquette. Båten bygges å *Y. Holms* yachtvarv Norrtälje, och skall levereras den 1 maj 1924.



utan dylika och fick låna i sin tur. Stöttor kom från någon okänd donator. Till sist stod vi där med båten på land och hela vår verktygsarsenal i handen - en hammare och en rostig hovtång. Har ni någonsin provat att rusta en trettia med dylika verktyg? Turligt nog (för oss i alla fall) hamnade vi bredvid grabbarna på Pii som visade sig vara ett välutrustat gäng och fick många besök av oss.

Under vintern arbetades febrilt på Slagis. Dom gamla backstagssaxarna togs bort och backstagen flyttades några meter akterut med nytt hemtagningsarrangemang, förvillande likt motsvarande på Pang. Fyra nya winchar anskaffades och monterades på tjusiga winchplattor i honduras mahogny. Vi byggde också en löstagbar skotbalk i samma träslag med ett förstklassigt ledvagnsarrangemang. Nya skotskenor med travare runt om och allt klart för kommande spinnaker. Ny bom och till sist rev vi ut inredningen i sittbrunnen och började bygga ny som pinsamt nog inte är klar än. I övrigt var båten i mycket gott skick och vi behövde bara göra en vanlig vårustning. När vi sjösatte, en ovanligt otäck dag i april, flöt hon som en swan och tog inte in mer vatten än vad som ryms i ett nubbeglas. Och det vet ni ju hur lite det är, eller hur?

Kappseglingssäsongen -80 blev klart bättre än -79. Mycket beroende av att vi hade lärt oss en hel del och resten på våra nya grejor plus att vi faktiskt hade storen uppe vid samtliga starter (utom DM då varken stor eller besättning var uppe). En mörk vecka var dock jubileumsveckan i Sandhamn, där vi sånär hade tagit alla tyskar, men så fastnade oturligt nog vår gast med vänsterfoten (eller var det höger) i kishinken och vi var tvungna att släppa förbi tyskarna och en hel drös svenska trettior - men, man kan ju inte va på topp jämt.

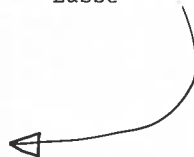
Vi fick också lära oss segla med spinnaker. Vi fick Olle Madebrinks gamla att leka med, ett monstern på 70 kvadrat, som vi ibland hade uppe, ibland i omgivningarna omkring båten, men kul var det. Mindre kul var det att ha ett J-mått på 1,80 när spinnakerns underlik är sisådär 6 - 7 meter.

Tanken efter säsongen blev ändringar i riggen. Större J-mått, maxhöjd på förstaget och en ny genua. Då djäv.....

Nu blev det inga ändringar, för vår del i alla fall, för innan vi visste ordet av hade vi sålt vår pärla. Köpare var ett mycket trevligt par som vi träffade i dimman på Segelbåtens Dag. Klas Elman (han stavar inte Klas sådär men om jag skriver som han stavar är det ingen som förstår vad han heter) med flickvännen Marie och hund. Jag hoppas ni får se mycket av dom nästa år och det är väl inte helt otroligt att vi dyker upp som gästar på Slagis ibland. Det var vår historia om 30 S 30 Slaghöken det. Nu stundar nya tider och nya planer. Mer än så säger jag inte, än så länge.

Tack och hej

Deckar-Benke
&
Lasse



"VÄRLDENS FÖRSTA SKÄRGÅRDSKRYSSARE".

Förra sommaren visade Anders Blume på Bergviksvarvet mig en äldre skärgårdskryssare som var till salu. Det var en pärla i mahogny, fast i väldigt risigt skick. Genom Anders' förmedling kunde jag så småningom köpa jakten. Den påstods vara en 30:a från 10-talet men seglade med mindre än 22 m².

Genom egna efterforskningar, bl. a. i min farbrors omfattande material, kunde jag efter en tid konstatera att det troligen var "RUNA", ritad av G. Schüssler och byggd på Smedsuddens Varv 1912 för E.O. Severin, som då var en av KSSS ledande rorsmän. Jakten utmanade om SK-pokalen men lyckades inte ta den i Västervik.

Nu var hon som sagt i ganska risigt skick, och tillsammans med gubben far satte jag i gång med renoveringsarbete. Under vintern/våren 1980 har vi bl. a. bytt däcket, som var mycket slitet. När hon kom i sjön igen visade det sig att det var något i riggen som inte stämde. Jag satte mig med en bunt gamla böcker och ritningar för att leta reda på någon rigg som skulle kunna passa RUNA.

Mitt i en rad artiklar i Till Rors från 50-talet dök det upp en ritning på en båt jag tyckte mig känna igen. Det var ju den korta breda 30:an som en av mina gamla skolkamrater köpte i våras, tänkte jag och visade ritningen för farsan. "Visst är det likt, men kölpartiet stämmer väl inte", tyckte han. OK, tänkte jag, vi får väl se efter bättre när hon kommer på land i höst.

Under tiden visade jag ritningen för Ante, kompisen, och hans brorsa Magnus. De blev naturligtvis mycket nyfikna på om det var deras båt jag hade hittat. Det rörde sig alltså den första skärgårdskryssare som konstruerades efter den nyantagna SK-regeln 1908. Enligt Salander blev jakten beställd sekunden efter klubbslaget som bekräftade att KSSS hade antagit den nya skärgårdskryssarregeln.

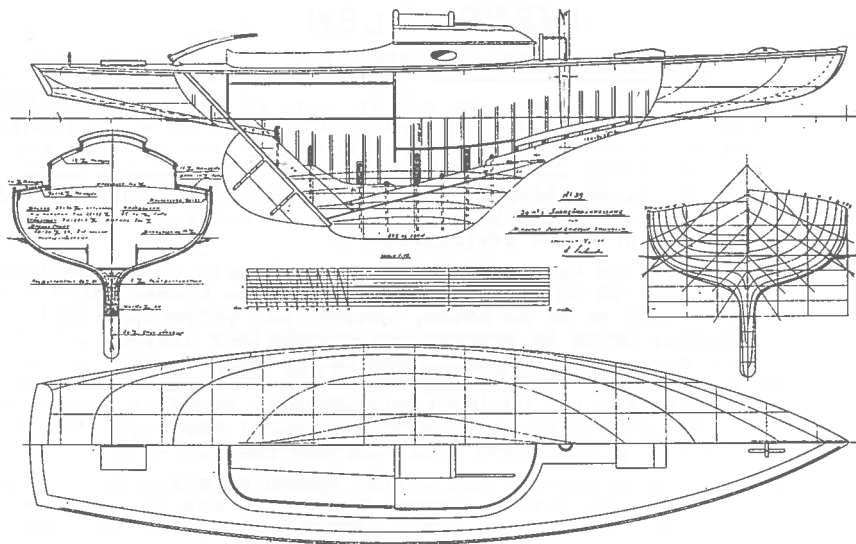
Salander har själv beskrivit jakten i Till Rors nr 15/1951. Där har han använt uttrycket "världshistoriens första trettia" om henne. Hon hette Älfvan, byggdes på Neglingevarvet under August Plyms överinseende och befinner sig alltså i gott skick. Naturligtvis har hon ändrats en del, bl. a. har kölen sänkts något och riggen är grov nog för en oceanseglare. Inte är hon så väldigt snabb heller.

Identiteten har fastställts genom uppmätning på skrovet och avmalling av Ø-spantet. Vissa mätfel har vi fått, mest beroende på att den tillgängliga ritningen är i så liten skala, men vi är nu helt säkra på att det är "rätt" båt vi har hittat. Magnus och Ante ska återge henne det ursprungliga namnet - hon hette Arla när de köpte henne - och försöka restaurera henne så gott det går. Det behövs en hel del nya järnspant och eftersom riggen nu är av havskryssardimensioner tycker de att det skulle vara roligt att återställa originalriggen enligt Slanders ritning. Vi kommer att hjälpas åt med jobbet eftersom våra båtar står ^{isida vid} i hamnen, under samma tak.

Magnus och Ante är tacksamma för upplysningar om jaktens äldre historia. Skriv gärna till dem under adressen

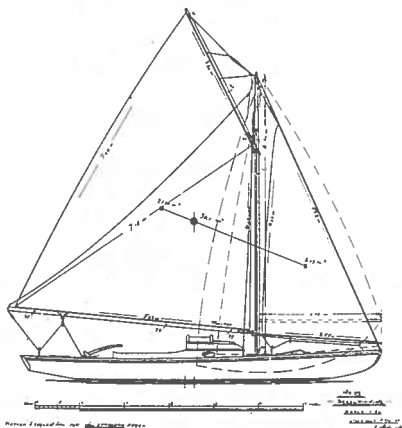
Anders Stenhols
Skördevägen 33
183 63 TABY.
Tel. 08-756 06 52

Johan Wahrolén
SK 30/1912 RUNA



Den historiska Ålfvan, byggd på Neglingevarvet 1908

ÄLVAN - RITNING ERIK SALANDER 1908 FOTO 1980



Segelritning till Ålfvan



INFÖR JULEN

ETT VÄRDEFULLT JULKLAPPSTIPS.

När det lackar mot jul så tycker jag att det vore på sin plats med ett bra julklappstips. Som jag nämnt i en tidigare artikel så är de tekniska kunnandet i 30-klassen inte så där väldigt stort och för att råda bot på detta vill jag nu komma med en senkommen recension. Boken i fråga har nämligen funnits ganska länge. Den heter "Börja vinna" och är skriven av Eric Twiname. Denna publikation vill jag på det varmaste rekommendera till taktiska bristers avhjälpande.

I den uppsjö av böcker om taktik, trimning, aerodynamik mm som översvämmar bokhandelsdiskarna så är "Börja vinna" såvitt jag kunnat finna (jag kan ju ha missat någon) en av de bästa, enligt min personliga uppfattning den allra bästa. Boken är synnerligen pedagogiskt upplagd och fördjupar sig inte i meningslösa utläggningar om hur man ska bära sig åt för att putsa upp superfinish på rodret eller hur man kan teja knott-riga remсор på masten för att optimera turbulensen. Istället behandlar Twiname i prioritetsordning de viktigaste momenten i kappseglingen, hur man utnyttjar vinden för att komma fram, hur man gör bra starter osv.

"Börja vinna" är inte en bok som man plöjer igenom på mellandagrarna för att sedan segla som en gud hela sommaren. Snarare är det så att boken har karaktären av uppslagsbok, man läser igenom den en eller ett par gånger under våren, så att man hittar i den, därefter tar man den med sig ut i båten och när man så kommit sist eller näst sist så slår man upp lämpliga stycken i boken och försöker att analysera sina misstag. Det är ju först när man ser sina egna misstag som man kan förbättra sig, Kappseglingar vinner nämligen den som gör minst misstag och en förutsättning för detta är följaktligen att man vet vad man gör för fel, så att man inte upprepar dem. Utan en teoretisk hjälp tar det lång tid att analysera sina misstag och ibland kan det vara stört omöjligt att komma på vilka fel man gjort, i synnerhet som knipsluga kamrater antyder att man kanske borde putsa botten lite bättre eller köpa nya segel, när misstaget i själva verket bestått i att man seglat in i ett blekebälte eller legat i lå av en Maxi under halva sista kryssen. Att riktigt analysera sina misstag är minsann inte det enklaste och ofta kommer man till slutsatsen att amn helt enkelt har haft otur, men så är ytterst sällan fallet. För den som sålunda brukar förkiara blygsamma placeringar med otur eller andra övernaturliga orsaker är alltså "Börja vinna" en synnerligen god investering.

Finns det då ingenting negativt med boken? Jo givetvis, det man då tänker på är det faktum att boken i första hand är skriven för jolleseglare och det resoneras mycket om att hålla båten plan, rullvändningar mm. Men man behöver ju inte fästa sig så mycket vid detta, de grundläggande ideerna om hur man utnyttjar vinden är ju desamma i alla segelbåtar.

Sammanfattningsvis vill jag alltså säga: Om du funderar på att förbättra ditt taktiska kunnande (dvs din förmåga att komma fort fram) så gå och köp boken. Utan "Börja vinna" hade vi aldrig vunnit Pani Cup i somras, ett betyg så gott som något.

OLLE MADEBRINK

P.S. Av samme författare finns även "Kappseglingsregler" vilken även den är mycket välskriven och bra. Nästa sommar kommer jag städse att ha denna bok i fickan under "tjören".

"BÖRJA VINNA"
Eric Twiname
Forum

"KAPPEGLINGSREGLER"
Eric Twiname
Bokförlaget Spektra AB

Om priset på dessa två publikationer har jag inte den blekaste aning och för övrigt hade det säkert höjts mellan författandet av denna artikel och utgivandet av nästa nummer av Skärgårdskryssaren. Emellertid vågar jag mig på att säga att vilket pris de än betingar så är de värda detta.

D.S.
(Olle)

Var det sista stycket en pik mot tidningen Olle, eller... (reds anm.)

SAMT ÄNNU ETT BRA JULKLAPPSTIPS

ANNONS!

Nu har den kommit!

*Kryssare & Kappseglare,
jäktboken av Hans Wah-
rrolén, kostar 125.-.*

*Beställ genom att sända
in beloppet till postgiro
82 69 88-8 så får Du
boken porto fritt!*

Svensk seglingshistoria från
1850-talet och segelsportens
utveckling fram till de stora
skärgårdskryssarna.

224 sidor, ca 250 bilder

Format ca 21x27 cm

Med rika illustrationer skildrar KRYSSARE OCH KAPPSEGLARE den svenska segelsportens födelse och utveckling till de stora skärgårdskryssarna. Boken tar oss med till konstruktörernas ritbräden och de berömda byggmästarna. Vi får också känna saltstänken från de stora regattor i en gången tid när nya kryssare och kappseglare gång efter annan förde fram utvecklingen till nya höjdpunkter. Boken tar oss även med till de ofta hetsiga sammanträden där båtutvecklingen och reglerna diskuterades. Köpenhamnsregeln, R-regeln och skärgårdskryssarregeln är endast några exempel på regler som boken presenterar och kommenterar.

KRYSSARE OCH KAPPSEGLARE innehåller också en inventering av skärgårdskryssare i klasserna 75, 95, 120 och 150 kvadratmeter.



Hej Redaktör'n!

Jag läste de trevliga och kunniga kommentarerna om Europacupen i Sandhamn i somras, och fick lite dåligt samvete för att jag inte mera officiellt kommenterat "debaçlet" uta på A-banan.

För att bena upp begreppen så kan man dels titta vad Bodensee-seglarna var duktiga på och vad vi var dåliga på, rent besättningsmässigt.

Sedan har vi vad gästerna hade för utrustning som var bättre än vår och vad vi hade för mindre bra grejor.

Vi kan ta det besättningsmässiga först:

Gästerna var genomgående oerhört samtränade och har sedan många många flera år än vi seglat tillsammans. De hade durkdriven startrutin och en klokt genomförd taktik.

Min besättning var grön, förutom jag själv så var det folk som inte hade skärgårdskryssarrutin. Vi hade ca 15 timmars samträning, vilket är löjligt jämfört med exempelvis segrarens decennielånga samträning. Dessutom hade vi delvis usel läsegelföring på undanvindarna, besättningen var alldeles för ouppmärksam. Det krävs en oerhörd koncentration för att varje ögonblick under undanvindarna hålla spinnakern maximalt dragande. Här förlorade vi i genomsnitt 4 placeringar under första slören. Så får det inte gå till! Dessutom är jag ingen vän av utstuderad militärmakt ombord. Det räcker med att säga till två eller tre gånger, tycker jag.

Här fungerade samarbetet på de gäctande båtarna perfekt. Var det någon mer än jag som noterade när G 116 "rökte" "Tigern" i första slörrundningen? Det var en grann manöver!!

Vi hade aldrig tid över till taktiska dispositioner under tävlingens gång beroende på krångel med seglen.

Jag tror att detta speglar deras överlägsenhet till ganska stor del.

Sedan kan vi gå in på utrustningen:

Deras båtar imponerade inte på mig jag anser att flera av våra båtar med gästernas utrustning hade hamnat på framskjutna placeringar. Dessutom saknade vi en båt i Sandhamn - Carioca - det hade varit spännande att se vad hon hade kunnat åstadkomma därute.

Deras riggar var heller inte speciellt märkvärdiga. Jag anser att mina aluminiumriggar är överlägsna i vikt och flexibilitet. Min egen "vinges" fördelar kan kanske diskuteras. Däremot kan det vara en nackdel med en tung mast i sjögång.

Deras segel var inte "oerhörda", som många sagt här på hemmaplan, utan felet ligger hos våra alltför IOR-inriktade segelmakare. Egentligen säger det sig självt att man inte kan sy likadant till skärgårdskryssare som till "hotta" IOR-bågar.

Vad svenska segelmakare inte begriper (det finns tack och lov undantag) sig på är att utnyttja båtarnas stora längd. Varför kan inte underliket på en spinnaker vara bortåt 12 meter långt? Varför skulle inte en genua på 7 meters underlik vara effektiv? OK det är marigt, men har Vogel & Meier kunnat lära sig, så kan faktiskt våra inhemska segelmakare också. En annan sak vi måste bryta är att många segelmakare behandlar skärgårdskryssare som "dålig luft", dvs med ett frapperande ointresse.

Jag har faktiskt försökt få segelmakare att sy sådana jätteblåsor, men dom ville inte och garvade nästan åt en. Nu hoppas jag att dom inte är lika styva i korken.

Vi skall veta att sådana storheter som Eckart Wagner och Uli Libor försökt sy mindre fockar åt dessa 30:or, men genomgående fått spö!

Deras beslag var inte så makalösa heller. Däremot så var placeringen och "trimmet" - dvs funktionen suverän. Kullager, kullager, kullager,, överallt Harken och Schaefer! Här blev jag mycket imponerad.

Deras instrument var mycket bra och välplacerade. Här har vi på sin höjd kompass och en halvtaskig logg. Här finns mycket att hämta.

Gästerna har också något annat som vi inte hade - nu tvingas jag se sanningen i vit-ögat - dom har plånböcker som är lite fetare än våra.

De flesta hade säkert segel för mellan 30 - 40.000 kronor. Jag har en hyfsad segelgarderob för ca 20.000 kronor, Det räcker inte!

Vi har något som jag tror att dom inte har. Vi har en helt annan segelkultur. Vi har en mycket stor rutin på att klara oss själva och båten hel-skinns i de mest olika situationer. Vi bangar inte för 10 - 15 m/s.

Det sk "hårdvindsdagen" - 4 - 7 m/s - gav en liten fingervisning om vad som kunde ha hänt om det åtminstone varit "normal sommarbris". Med sådant väder som på lördagen före seglingarna hade det nog hänt en hel del andra saker på A-banan.

Vi var ovan nämnda dag ute och bränade förande stor gennu i 7 - 10 meters vind. Då seglade vi brutalt om OE 114 på kryss, visserligen ganska långt ifrån varandra - men ändå! De ganska tunga gästande båtarna är trots sin storlek extrema lättvindsbågar och dom fick sitt "Bodenseewetter" i Sandhamn.

Vad vi skall lära oss behärska är lättvind och åter lättvind, men ändå ha "järnkaminerna" i bakfickorna.

Dessutom är nog åtminstone Tiger-30-an och min egen båt lite för styva. Jag tror själv att man skall ha en lättdeplacementbåt, ca 2,3 - 2,4 ton, som är oerhört formstyv och som har relativt liten våt yta och är delvis initialvek, men som blir styv vid ca 15 - 25° krängning. Det är svårt att rita en sådan båt och det är lätt att få till sk "överkill" dvs man har utnyttjat reglerna för hårt och misshandlat naturlagarna lite i överkant.

Det finns ett område där både svenska och Bodenseebåtar var dåligt genomtänkta. Vad då undrar den initierade läsaren? Jo - viktdynamiken och tyngdkoncentrationen är helt bort glömd. Man skall bl a inte ha spinnakergasten i akterluckan!

Hur gör man då? Jo, framåt med ruffen masten på taket, sittrummet ovan tyngdpunkten. Hela aktern skall bara ha tre stycken beslag! Två spinnaker-block och akterstagsfäste! Seglen skall under kappsegling förvaras i ruffen (utom dom som är uppe förstås). Man skall också gärna ha ett spinnakersystem där en gast inte behöver gå fram på fördäck.

Allt detta ger stora fördelar i skvalpsjö.

Som slutkläm kan man bara konstatera att "tyskarna" kom sågs och segrade.

DET SKALL DOM INTE FÅ GÖRA EN GÅNG TILL!!!

Receptet är friskare segelmakare, segla mera och nya ideer och sist men inte minst, dom är 10 års före oss på nyproduktionssidan.

Alla Ni som snackar om nya bågar och smider hemliga planer, kryp fram ur busken sätt ut hakan, få en råsup och lär er hur man gör. Det är faktiskt ur motgången som segrarna kommer. Man kommer inte från ingenting och spöar eliten! Jo - en förresten, fick mig att sätta i halsen två gånger - GERD VI höll på att ställa alla begrepp på näsan. Det var nästan tur att det gick åt h-e. Men håll ögonen på GERD VI. Om jag enbart skulle kappsegla i 30-klassen i dess nuvarande skepnad, dvs 25- och 20-årsbåtar på samma bana, så skulle jag ge Benke ett seriöst bud. Den jakten är livsfarlig, den är Harry Beckers mästerverk!

Kör hårt och vässa klorna till nästa gång det smäller, om ni gör ert så skall jag göra mitt. Dvs den första seriösa spekulant på utmaning av Bodenseejakterna som kommer till mig och frågar efter ritningar skall jag rita gratis åt! Konstruktör'n (som dom säger) sponsrar med en ritning!

Ha det så bra i vintermörkret

Eder v.ordf. och 30 S 207

Härnösand 80 10 22

UTMANINGEN

PROJEKT "Bodenseewasser" 1982

Detta projekt är tänkt som ett andelsprojekt, med tre eller fyra andelar, med sikte på att ge Bodenseeseglarna en omgång. Vi fick en rejäl omgång i Sandhamn i somras detta skall inte upprepas! Vi kände inte till våra svagheter. Nu gör vi det. Det fick vi brutalt uppleva i Sandhamn.

Vi saknade deras supergenuor, som säckar och med buken relativt långt akterut. Dessutom hade de utmärkta spinnakrar där båtarnas längd utnyttjades i spinnakrarnas stora bredd (upp till 12 - 13 meter i crossvåden). Deras båtar är inte alls märkvärdiga. Relativt tunga och ganska lite våt yta. Riktiga drivbänkar. De verkade vara specialister på lätta brisar, 0 - 3 m/s. Deras riggar var klumpiga för att vara metallmaster. PANG's rigg anser jag vara överlägsen.

För att möta dem med deras egna vapen skall vi ha en extrem lättvindsbåt som är mycket formstyv, dvs som också klarar 8 - 10 m/s utan att bli omöjlig. Båten skall ha relativt stort storsegel för att nå bra slöregenskaper.

Mitt tips är:

Längd över allt :	11.00 m	Byggmetod: AP - airex
Bredd :	2.15 m	Övrigt : Självlänsande brunn,
Längd i vattnet :	8.20 m	Minimiruff,
Djupgående :	1.45 m	Minimihöjd i för och
Displacement :	2.55 m ³	akter,
Köl :	minst 60% av totalvikten	Allt för lägre vikt!

Båten skall vara hårt utnyttjad när det gäller regeln toleranser! Det skall vara ett eftertänksamt projekt i intimt samarbete med byggare, beställare och konstruktör. Här skulle det också vara på sin plats att återuppväcka tanken om en kurs i SSKF's regi om "one-off"-byggen. Det verkar inte heller vara omöjligt att jaga fram seriösa sponsorer utifrån företagen. Detta skulle radikalt minska insatsen per andel.

Jag hoppas verkligen planerna förverkligas och att Bodensee kommer att tala om oss med stor respekt efter en sådan här satsning!

Väl mött

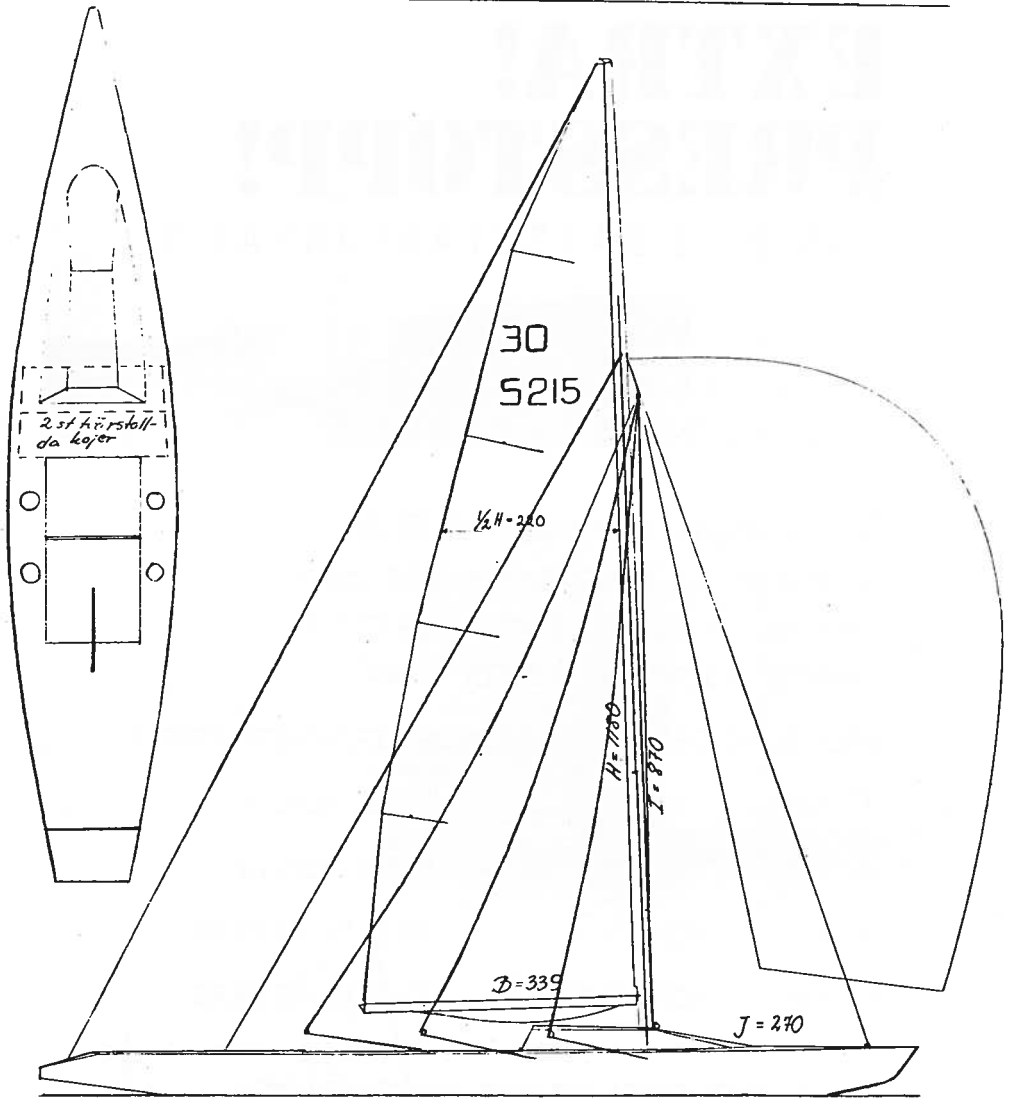

Förbundskonstruktör:m

För projektets uppläggning svarar Lars-Olof Johansson Glimmervägen 4 B
752 41 UPPSALA
018 / 12 38 47

För tekniska frågor och formgivning svarar Lasse Haggren

Gärdesvägen 10
871 00 HÄRNÖSAND
0611 / 102 70,220 20

PROJEKT "Eodenscrewasser" 1982



Längd över allt : Max 11.00 m	Storsegel : 24.9 m ²
Längd i vattenlinjen : 8.20-8.30 m	Margenua : 29.0 m ²
Bredd : 2.15 m	Genua II : 23.0 m ²
Djupgående : 1.45 m	Genua III : 17.0 m ²
Deplacément : 2.65 m ³	Kryssfack : 11.5 m ²
Köi : 1520 kg	Spinnaker : 95.0 m ²



EXTRA! PRESSTOPP!

GÄR DU I BÅTBYTARTANKAR ?

NU KAN DU BYGGA DIN
SKÄRGÅRDSKRYSSARE
MED FINANSIERING !!

30 % KONTANT, RESTERANDE PÅ 10 ÅR.
DU BYGGER DIN SKÄRGÅRDSKRYSSARE UNDER
ERFAREN OCH KUNNIG LEDNING HOS ETT AV
LANDETS ÄLDSTA OCH STÖRSTA "VARV".

VÄLJ BLAND DESSA KLASSER/MODELLER/KONSTRUKTÖRER

22 KVM	TIGER 22	PETER NORLIN
30 KVM	TIGER 30	PETER NORLIN
40 KVM	MOD. S 30	KNUD H. REIMERS
75 KVM	MOD. SWEDE 55	KNUD H. REIMERS

DU KAN ÄVEN BYGGA ONE-OFF KONSTRUKTIONER.

ÄR DU INTRESSERAD ?

TAG OMGÅENDE KONTAKT MED

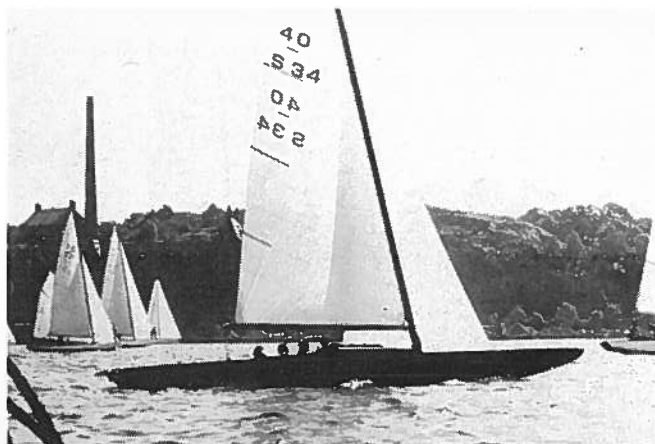
LARS-OLOF "TIGERN" JOHANSSON TEL 018-12 38 47

blandade jakter



Tricksonita
i Espskärsleden 1980
foto P Thelander

Delfin
X-pokalen 1980
foto T Almer



Tosca
Riddarfjärden 1976
foto P Thelander

Björboholms SS

Björboholms SS ? Ja, Björboholms SS - Sveriges förnämsta segelsällskap vad anbelangar 22 kvm klassen. Ingen annan segelklubb i detta land har så många vassa A 22:or som just Björboholms SS.
Var ligger Björboholm då ? undrar du kanske.

För att utröna detta slet sig några entusiaster ur SSKF's styrelse lösa från det hårda styrelsejobbet och ostkustseglingen. Göteborg, förtäljde ryktet, kunde vara en god anhalt på vägen till Björboholm.

Väl framme i Göteborg fredag kväll 29 augusti blev vi furstligt mottagna av västkustflotttiljens president och eldsjäl Ronny Norberg. (Ronny och hans kompisar, som var uppe i Sandhamn och talade sig varma för Björboholm SS, hade "de facto" bjudit ner oss.)

Efter att under Fredagsnatten grundligt förberett oss inför seglingarna under helgen kom vi framåt lördagseftermiddagen dock iväg.

Vi nådde Björboholm efter någon timme. Orten ligger vid sjön Mjörns västra sida och Björboholmarna seglar således i nämnda sjö - odödliggjord genom sin afton.

Ryktet hade inte överdrivit. Väl nere vid sjöstranden bredde ut sig framför våra ögon; En Maxi, en IF-båt, Röde Baronen och 7 A 22:or. 210 Yvonne IV, 213 Rush I , 217 Lo Lo, 261 Fjäril, 301 Galadriel 306 Pierina och 338 Charmina.

Fantastiskt.

Röde Baronen - B40 S-1 - var från början tänkt att bli den första 22:an i plast, riggades emellertid upp till c:a 40 kvm och blev prototypen till Lotus.

Vi stockholmare portionerades ut på de mahognyglänsande möblerna, för nu skulle det bli kappsegling.

Mjörn är en stor sjö, c:a 100 öar. Och det blåste ordentligt. Det blev en hård segling för något möra men mäktiga imponerade " bräckvattenseglare".

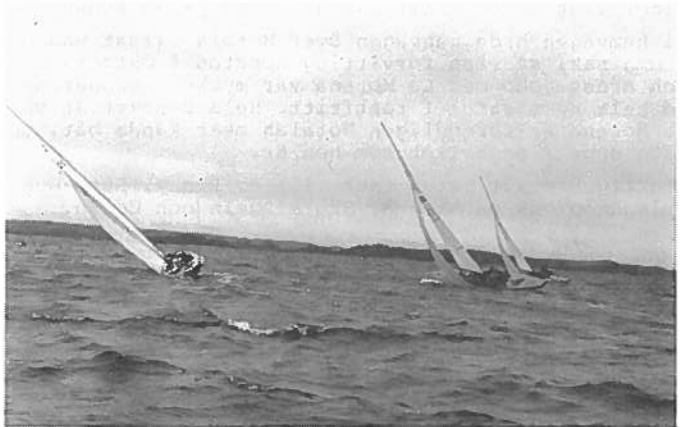
Håkan Lind på Charmina lyckades i regnet och blåsten klå upp klubbkamraterna.

På lördagskvällen ordnades med fest på Alingsås SS klubbholme i norra änden av sjön, (BSS är faktiskt en klubb inom ASS) dit det tog två timmar att segla. Det blev en oförgätlig kväll med det sedvanliga nattjobbet. Att i kolsvarta natten, i regn och blåst ge sig ut och förtöja om jakterna på läsidan av ön.





MJÖRN - FOTO
B Parmell
&
P Thelander





En fin hemsegling i frisk läns, på söndagen avslutade en fin helgs segling. Vi gavs då tillfälle att ånyo prova andra jakter.

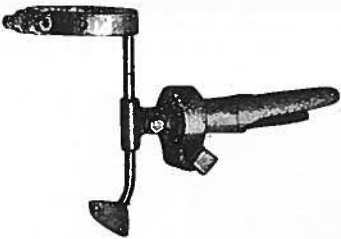
På hemvägen hade genvägen över Motala (fast någon trodde Vadstena var samma sak, så viss förvirring uppstod å Östgötaslätten) planerats. Bengt och Arnes jobb med La Morena var mycket imponerande. Bl a förevisades en helt ny mastfot i rostfritt. Hela besöket är värt en egen historia. La Morena är förmodligen Motalas mest kända båt, uppställd mot en husvägg uppe i samhället som hon är.


Slutligen - ett varmt tack till er Ronny, Lars-Gunnar, Håkan och Lars-Erik från oss på Bianca, Stormfågeln och Cobra.

Framfört gnm Per Thelander

KNUT HOLMS YACHT-VARV

GAMLEBY
Telefon Gamleby 69, 8 & 34





Största tillverkning av

SEGELYACHTER

.....

RITNINGAR och ARBETSBEKRIVNINGAR
tillhandahålls kunderna avgiftsfritt

Specialsmide för Skärgårdskryssare
av egna praktiska modeller

Ihåliga rundhult, Kutterblöck
ständigt på lager

*Konstruktör och leverantör av årets champions inom 75, 55 och 30 kv. klasserna
«Blanka», «Bambi» och Wästerviks S. S. 1918.*

SAMLAT & BLANDAT



Stockholms Isjaktklubb

SEGLA SNABBARE - SEGLA ISJAKT!

Du som tycker om att segla snabbt - varför inte pröva på isjakt någon gång?

STOCKHOLMS ISJAKTKLUBB har funnits till i snart 80 år och ordnat kappseglingar på Stora Värtan sedan 1902. Det är många av Sveriges framstående seglare som varit medlemmar i klubben, från Glaskalle via Sven Salén till starbåtsmästarna Börje Larsson och Göran Tell.

Vi har ett stort seglingsprogram för vintern, men eftersom vädret är svårt att förutse blir vi ofta tvungna att improvisera. Om Du är intresserad av att titta närmare på Sveriges snabbaste kappseglingsklass kan Du ringa vår automatiska telefonsvarare, 08-756 80 22, så får Du all information om var och när vi seglar nästa gång. Det brukar alltid vara någon av oss som är beredd att berätta om våra jakter och låta Dig få provsegla. Klä Dig varmt och kom ut på isen, Du kommer nog inte att ångra Dig!

Bo

Bo Wahrolén
Seglingsledare

TILL SALU

22/257 Gazell, H Becker 1945 mah
o duk däck. 12,60 x 2,10

Ulla och Björn Lund 013/ 152223

A 22 och A 30 SÄLJES

Fullständigt kappseglingsutrustade

Ring 0611/ 10270 e. 1800



75-kvms KAJSA

OBS. Säljer billigt blåkopior af ritningar till små skärarskrussare, kompletta för amatörbyggnad.

E. Salander

Båtkonstruktör

STOCKHOLM Tel.: Riks. 17130
Fiskaregatan 9 Allm. 31713

På många svenska kappseglingbanor ha äfven i år mina rymliga, bekväma skärarskrussare visat sin stora seglingsförmåga. Så hafva t. ex. trenne af Sv. Seglarförbundets nyuppsatta vandringspokaler, i 22-, 55- och 75 kvms klasserna, eröfrats för året af mina konstruktioner. Bland mina »crack»-båtar för året märkes.

- 120-kvms SIGNE, bekväm, sjögående utomskärskrussare.
- 95-kvms MARGA III, Göteborg, och GERNY, Stockholm
- 75-kvms GUN, Norrköping, landets snabbaste 75-a.
- 75-kvms KAJSA, Göteborg, Göteborgsgattans rekordbåt, obesegrad, årets vinnare af Vestkustpokalen.
- 75-kvms ALE, Stockholm, snabbseglande långfärdbåt.
- 55-kvms NERIDA, champion 1917 och 1918, årets vinnare af Östersjöpokalen.
- 30-kvms STAR, Stockholms bästa 30-a för året.
- 22-kvms SUNNY, Malmö, årets vinnare af Öresundspokalen.

Beställ ritningar i tid!

TILL SALU

SK 40 byggd omk 1917
11,20 x 2,25 furu mkt gott
skick, kompl utr, 5 HK Sea-
gull, täckställning m m
24000:-

Ring Rune 08/ 160840

SÄLJES

22 SL 145 Miss Billie
T Holm 1926 9,30 x 1,80

Ring Bodil Gadman
Tel 08/ 885036

EFTERLYSNING

Under Jubileumsregattan i Sandhamn försvann Havsörnarnas flagg från Trollharan. KSSS och Havsörnarna blir mycket tacksamma om den dyker upp igen. Redaktionen/SSKF

SAMLAT & BLANDAT

I TYSKLAND ÄR FÖLJANDE TVÅ TRETTIOR (DREISSIGER) TILL SALU

30 G 101 DUCA II

Herr Hellmuth Fahr, Heilsbergweg 25,
D-7702 Gottmadingen, Tel 07731 -
72300

Bestes USA mahagoniholz, mit Aussen-
border und kompl. Ausrüstung.
Preisvorstellung ca DM 50000:-

30 G 56

Herr Jos. Geitter, Landsbergs-
strasse. 183, 8000 München 21,
Tel 089 - 571046.

Das Schiff ist in den letzten 3
Jahren wenig gesegelt worden; es
muss entsprechend überholt wer-
den. Preis offen (eher niedrig)
Zur Zeit am Ammersee. Falls
Interessenten bekannt sind, bit-
te direkt Kontakt aufnehmen.

För er som funderar på TEAK-däck
finnes ca 200 m färdigsågad och
frästa teakribbor. Mått 35 mm x
12 mm

Tel 08/189483 - Charlie

SÄLJES

1 st utombordare 4 HK fabrikat
TERHI med trycktank och instruk-
tionsbok 600 :-

Tel 08/189483 - Charlie Sahlberg

Nyttillskott i flottan samt långt framskridna nybyggnadsplaner
gör mig angelägen att snarast försälja SK 75 S 24, Bianca.
Rymlig, vacker, snabb och välutrustad familje- eller kon-
sortiebåt i bra skick.
Förmånliga avbetalningsvillkor samt vid försäljning före vår-
rustningen, mycket rimligt pris.

Jonas Brundin
tel 08/60 68 08



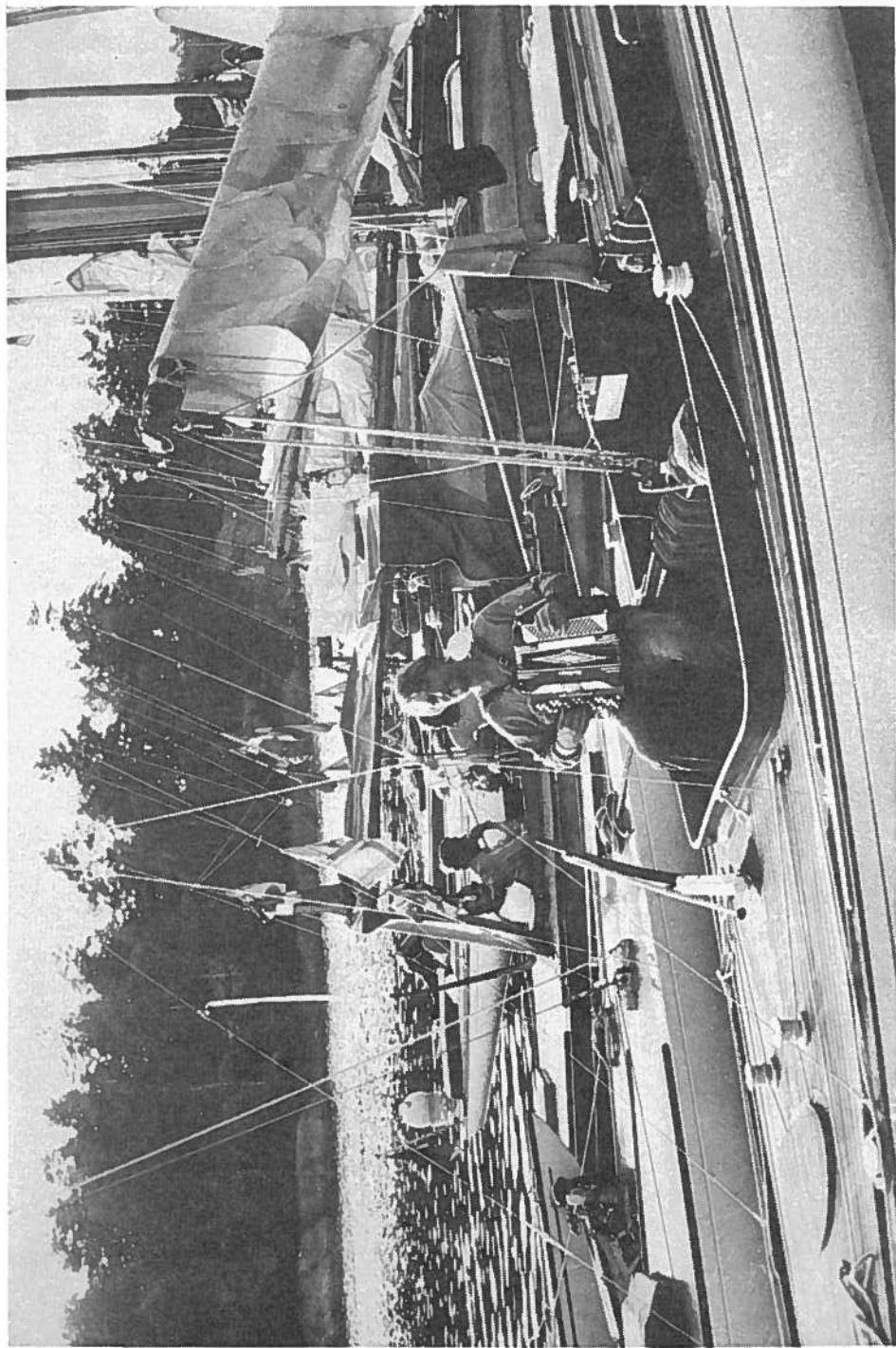
120 KLUBBENS JULKLAPPSTIPS

Ett gott tips så här i sista
sekunden är IRENEs damstrumpor
av välkänd kvalite.
Kontakta kassören.

Klubbstyrelsen vill också passa
på tillfället och tacka medlem-
marna för det gångna året och
överbringa
120 KLUBBENS jul- och nyårshäls-
ning.

SSKF's JULKLAPPSTIPS

Gamla nummer av Skär-
gårdskryssaren 10:-/st
Kontakta kassör Bengt
Parmell 0752/ 11583
eller SSKF's pg nr
796641-9



Ake Hellman provar jaktens resonans i Paradiset. Foto Charlie Sahlberg

Prova Vi Båtgågarne - du också!



Ja, jag vill prova fyra nummer av Vi Båtgågarne. Jag behöver inte skicka några pengar nu – först när inbetalningskortet kommer. Fyra nummer kostar bara 29,50!

Namn

Adress

Postnummer Ort

Frankeras ej
Vi Båtgågarne
betalar portot

Vi Båtgågarne

ICA-förlaget AB

Prenumerationsavdelningen

Svarsförsändelse

Kontonummer 10592 145

721 01 Västerås

Riv av hela kupongen