

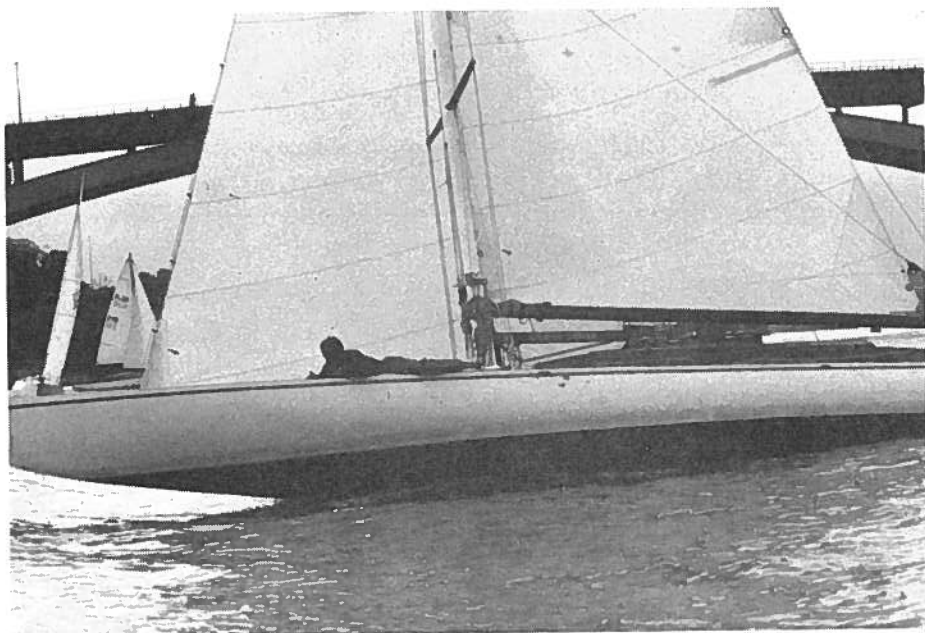
# SKÄRGÅRDSKRYSSAREN

Informationsorgan för Svenska Skärgårdskryssare Förbundet, SSKF

Nr 1 1982 årg. 9



**Två gedigna hantverk**  
**KANONSEGEL och SKÄRGÅRDSKRYSSARNA**  
**En oslagbar kombination.**



Scandal Beauty Trophy vinnaren 55 S-46 Carina.

**Under en följd av år har de framgångsrikaste  
jakterna från 15-75 kvm varit utrustade med**



**KANONSEGEL**



**Peder Cederschiöld AB**  
Segelmakeri

**Galärvarvet**

Box 24027 100 57 Stockholm

**Tel: 08/605505**

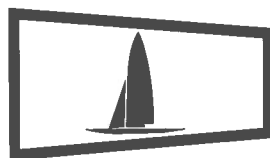
# SKÄRGÅRDSKRYSSAREN

Officiellt organ för SSKF,  
Svenska Skärgårdskryssareförbundet.

Redaktion: Per Thelander, Bengt Irenius  
Redaktionsadress: Per Thelander, Lomvägen 34, 19156 Sollentuna  
Ansvarig utgivare: Per Thelander  
Tel: 08/7580949

Frågor rörande SSKF's verksamhet kan ställas till

ordförande: Jonas Brundin 08/ 7653295  
sekreterare: Per Horneij 08/ 7707036  
kassör: Bengt Parmell 0752/ 11583  
klassificerings  
nämnden: Karl Klinga 0753/ 77884  
SSKF's adress: Box 8178, 10420 Sthlm. Postgiro nr 796641-9



SSKF säljer vimplar, märken, dekal  
mm. Dessa kan beställas genom att  
sätta in pengar på SSKF's pg nr  
796641-9.

Skärgårdskryssaren  
utgivningsplan 1982

Priser:	Äldre tidningar	10:-	Nr	Sista mtrl- lämn. dag	Utkommer
Matrikel 80	5:-	1	22/1	15/2	
Dekal stor	4:-	2	22/3	15/4	
Dekal liten	2:-	3	20/9	15/10	
Jackmärke	10:-	4	22/11	15/12	
Vimpel	35:-				
Tröja 120, 140 ct1	65:-				
Tröja S,M,L o XL	75:-				

Det går även att prenumerera på tidningen Skärgårdskryssaren.

Sätt in 50:- på SSKF's postgiro nr och ange prenumeration.

SKÄRGÅRDSKRYSSARREGELN - Regelboken kostar 25:-

OMSLAGET Carina på hemväg från Finland 1981 - foto Katrin Backman.

# SSKF

Hej på Er och god fortsättning på det nya året.

Skrivlusten har lagrats upp under helgerna och trots att det är några dagar för sent med manuset var det lämpligt att vänta med ledaren till efter årsmötet. Under en angenäm och endast obetydligt försenad resa (endast ca 20 minuter på 6 timmar) med vårt bespottade SJ tog denna ledare form.

- Vårt förbund har nu nått den aktingsvärda åldern 10 år. Vi gratulerar och lyfter på hatten.  
Det hela började egentligen hösten 1981 med provisorisk period fram till det konstituerande mötet i februari 1972. Undertecknad kom för övrigt med i SSKF och 30-klubben först 1977.  
I begynnelsen var verksamheten mest inriktad på att organisera upp förbundet och vad det gällde båtmaterial så renoverades en hel massa båtar mycket fint och många gamla båtar (rätt färska också för den delen) spårades upp och deras ägare inlemmades i förbundet. En del av dessa båtar var sk milstolpar inom svensk yachtkonstruktion. Det var ett kulturhistoriskt arbete i jätteformat som gjordes.  
Alla dessa unga entusiaster hade under slutet av 70-talet fått lite mer stadgad ekonomi (dessutom hade väl en del blivit nedsövda i sk "containers"). Då började röster höjas på att nu bygger vi nytt! Många rykten surrade, men inga båtar dök upp förrän Tigern gjorde entré med sin Norlin-22:a. Strax efteråt lät jag bygga min egen båt, 30 S 207 Karolina. Ytterligare ett år senare hade Ragge Linstedt sin nya 22:a klar. Det var nog vi som "gick igenom vallen". Sedan har ritningsförfrågningar och nybyggen börjat dugga ganska tätt. Det förekommer nybyggnadsplaner ända upp i 95:a klassen. Det är stora skepp! En sådan aktivitet som vi nu skådar har inte förekommit sedan 30-talet.  
Vi har också under denna 10-årsperiod knutit internationella kontakter med främst mellaneuropa.
- Årsmötet hölls i Stockholm den 23/1. Den enda punkten som vållade diskussion var "plast-regeln", som den lite vanvördigt kallas. Egentligen är det bara en dimensioneringstabell för ett annat material/byggnads sätt.  
Det kommer att visa sig att det klokaste vi gjort var att besluta att en plastbåt (eller kryssfänér eller aluminium) ej får ha en annan viktsfördelning än motsvarande träbåt. Årsmötet uppdrog åt KN att fortsätta diskussionerna med SYR, Sveriges Yachtkonstruktörers Riksförening, och med de skärgårdskryssarintresserade konstruktörerna. SYR representerades på mötet av Lars-Olof Norlin, som för övrigt är nybliven medlem i förbundet.
- 1982 blir ett hektiskt år, huvudpunkterna blir:
  - 10-årsjubileét
  - X-pokalen (som vanligt), men nu med SM-status!
  - E - cup för 30-or på Bodensee i början av juni -82.
  - I september kommer regelkonferensen att äga rum.
  - Lottbåtprojektet har också dragits igång i samarbete med Olle Madebrink och Harry Becker.
- Nya båtar skulle kunna bli en lång punkt i denna ledare. Ett flertal 22:or lär vara "på gång", inte mindre än 8 st (!!) 30:or är på gång, vi har Reimers jubileumsfyrtia, vi har en Håkan Södergrenritad 55:a på gång, ordföranden har planer på en 75:a och som sagt 95:a-projektet rullar på om än sakta.
- Här kommer man osökt in på nästa punkt, KN. På grund av den ökade arbetsbördan har ett oerhört ansvar lagts på KN. Alla inblandade i nybygge måste ta sin del av ansvaret och se till att allt fungerar. Man kan inte nog påpeka detta.  
En klassificeringsnämnd med nuvarande standard och kunskap och intresse är den främsta garanten för vår fortlevnad på vågorna.  
En idé slår mej plötsligt! KN borde ge ut ett "newsletter" där de flesta prejudicerande nya regeltolkningarna finns sammanställda. Detta borde då

ständigt fyllas på och som bilaga bifogas regelböckerna. Dessutom borde alla aktiva skärgårdskryssarkonstruktörer få detta "newsletter" regelbundet.

- Förbundets tekniska kompetens på konstruktions- och tillverkningsidan ökar snabbt. På senare tid har många skickliga och kunniga medlemmar enrollerats. Inget annat förbund (tror jag i alla fall) kan ståta med så många SYR-medlemmar i rullorna. 6 st finns det!! Vi har först våra hedersmedlemmar Knud H Reimers, Harry Becker och Arvid Laurin. Dessutom undertecknad, L-O Norlin (SYR-ordf.) och Peter Norlin. Tillsammans med KN tror jag vi är väl rustade att möta materialexplosionen.
- Jag undrar om Thomas Almér och Pelle Thelander anade detta för 10 år sedan.
- Knud Reimers och undertecknad samarbetar med de internationella kontakterna inför regelkonferensen, som på Knuds initiativ flyttades till september när vår och våra utrikes vänners kappseglingssäsong är slut. I september finns dock hos oss en hel del "race" där våra vänner skulle kunna vara med som gästar eller i lånade båtar. Jag tror att en bra tidpunkt är V36/37.
  - I regelkonferensen har vi också embryot till ett reguljärt internationellt samarbete på alla nivåer.
  - För övrigt så är snödrivorna ännu högre denna vinter än den förra och skidorna är igång mest varje dag.

Tills vidare hoppas vi på våren

  
Eder v.ordf.

\*\*\*\*\*

## Från Styrelsen

## Årsmötet

SSKF:s årsmöte ägde i år rum i Industrihuset den 23:e januari. Drygt 45 medlemmar hade slutit upp för att välja sittande ordförande och sekreterare. Man fick dessutom höra Gurkan berätta vad vi hade gjort under 1981:

Vi hade en Tiger 22:a på mässan, en pingsteskader anordnades under kristi-flygarehelgen och åtagande på Segelbåtens Dag då klubbmästeriet också ordnade med fest. Under hösten hade vi två filmkvällar.

Kassören Bengt Parmell läste upp kassarapporten vilken berättade att det gått ihop sig.

Jonas läste revisionsberättelsen vilket föranledde mötet att ge styrelsen ansvarsfrihet för det gångna året.

Två förslag angående höjning av medlemsavgifter hade lagts fram av styrelsen. Det första gick ut på att höja avgiften med 5:-, alltså från 30 till 35 för klassklubsmedlemmar och från 35 till 40 för direktanslutna. I alternativ två skulle avgiften höjas med 15:- till 45 för klassklubsmedlemmar och med 20:- till 55 för direktanslutna.

Nu' vidtog en diskussion där de som pläderade för alt. 2, menade att förbundets ansträngda ekonomi, med risk för försämring av tidningen o.dyl, krävde en rejäl höjning av avgifterna. Mot detta sades att alltför höga avgifter skulle skrämja bort fler medlemmar än vad det skulle ge i ökade inkomster. De som bor ute i landet och bara ser tidningen, familjer med flera medlemmar och dylika skulle falla bort varför bredden i förbundet skulle minska. Å andra sidan menades att 15 - 20:- inte kunde vara någon avskräckande kostnad jämfört med övriga utgifter för båten.

Mötet röstade sedan igenom alt. 1, med tillägget att inbetalningskort för frivilliga bidrag till SSKF skulle skickas med avgiftsavierna.

Nästa punkt var val av styrelse vilket var snabbt avklarat eftersom ingen avsåg sig sin post. De som skulle väljas var: Vice ordförande, sekreterare och två suppleanter på två år. Styrelsen ser nu ut så här:

Ordförande	Jonas Brundin
Vice ordförande	Lars Haggren
Sekreterare	Per Horneij
Kassör	Bengt Parmell
Suppleanter	Håkan Eriksson Linus Ek Rikard Pruzelius Ake Rundquist

Dessutom omvaldes folk i KN, valberedning, revisor och revisorsuppleant

Paus med filmvisning, bilder, förfriskningar och Benke sålde friskt böcker, tidningar, tröjor och märken. Då såldes också lotter till de som hoppades på turen och ville stödja förbundet.

Mötet återupptogs och Jonas redogjorde för verksamheten -82 då det ska arrangeras en regelkonferens med internationellt deltagande, förbundet ska bygga ett skrov till lottbåt och tidningen ska fortsätta att ges ut i nuvarande omfattning.

Förslaget om tillägg till SK-regeln avseende byggnadsbestämmelser för plast, vållade en svallande diskussion mellan Kalle Klinga och Knud H Reimers där bottenstocks-avstånd, masttryck och diverse tekniska detaljer ältades. L O Norlin yttrade sig och tyckte vi skulle slå vakt om vår fina regel och se till att det byggs lika starka båtar som förr.

Diskussionen handlade också om man kunde lämna in ritningar för godkännande om det inte fanns någon regel. KN menade att det fanns en regel som kunde tolkas till plast, vilket har gjorts, och att plasttillägget mera är en service till byggaren.

Kryssarpokalen i Nyköping får i år SM-status. Europa-cup för 30:or går i år i början av juni på Bodensjön med förhoppningsvis minst en svensk båt.

När man nu pratade kappsegling kom man in på ämnet LYS-tal. 22:orna beklagade sig över sitt höga tal, 1.17. L O Norlin informerade om hur de skulle gå till väga för att eventuellt få det sänkt. Han menade också att man lokalt inom klubbar o.dyl kan sätta individuella tal som kan variera ca 20% mellan skickliga och sämre seglare.

Under övriga frågor kom ett förslag om att man skulle låta båtar som försvinner ur SSKF, stå kvar i matrikeln men att ägaruppgifterna skulle tas bort. Detta för att det kan vara intressant att få uppgifter om båtar även om dom inte är med i förbundet. Andra menade att matrikeln är en matrikel och ska ta upp medlemmarna och deras båtar, samt att ett register med en massa båtar som försvunnit, och man inte vet något om vart dom tagit vägen, blir ett dåligt register.

Mötet röstade för förslaget.

Därefter avslutades mötet och efter en film om vådlig bilkörning förrättades dragning i lotteriet med många vinster, plastmuggar, vindmätare, öskar och fina böcker.

Linus Ek

P.S från red.

Efter ovannämnda prisutdelning dök en för mej hittills okänd herre upp, vilkens namn jag tyvärr glömt. Icke desto mindre förevisade han en modell av en egenhändigt ritad 30:a som han var i full gång att bygga någonstans i Södertäljetrakten. Jag har även glömt dom exakta måtten men det rörde sig om ca 12,70 x 2,30 och båten byggdes i aluminium. Trots att byggmaterialet medfört att skrovet byggts med ganska skarpa slag, hade det enligt min åsikt mycket vackra linjer. Även Hr Reimers syntes nicka belåtet vid förevisningen. Båten skulle enligt Mr X synas seglande först nästa sommar (-83) men jag hoppas att han eller någon annan inblandad inkommer med ett bidrag till vår tjustiga tidning innan dess så att vi alla kan få fullständig klarhet i fallet.

Deckar-Benke



# SVENSKA SKÄRGÅRDSKRYSSARE FÖRBUNDET

The Swedish Association of the square metre Classes

B O K S L U T 1 9 8 1

för

SVENSKA SKÄRGÅRDSKRYSSARE FÖRBUNDET

Er ref.  
Your ref.

Vår ref.  
Our ref.

Stockholm  
Sweden

Handlägges av:  
Contactman:

## Utgifter

Regelböcker	
Medlemsavgifter	
Klassificering	
Varor	5.480:04
Segelbåtens Dag	9.712:70
Kurser	300:--
Tidning & Matrikel	28.032:--
Porto	1.963:90
Allt för Sjön	4.049:05
Diverse	1.938:80
Räntor	
Annonser	
PR	
Årets vinst	990:68
	<u>52.467:17</u>

## Inkomster

	393:10
	14.275:--
	1.485:--
	9.889:70
	10.318:--
	1.139:--
	340:--
	443:62
	13.800:--
	383:75
	<u>52.467:17</u>

## Tillgångar

Postgiro	1.995:82
Bank	3.000:55
Fordringar	3.640:--
Lager, regelböcker	1.620:--
Lager, varor	728:12
	<u>10.984:49</u>

## Skulder

Kapital	9.773:86
Årets vinst	990:68
Skulder	219:95
	<u>10.984:49</u>

Per Sjöhult

Revisor / SSKF

Staffan Ragnvik

Revisorssuppleant / SSKF

Postadress  
Box 8178  
S-104 20 STOCKHOLM

Postgiro  
79 66 41-9

# Från Redaktionen

Välkomna till nionde årgången av Skärgårdskryssaren. Tidningen som i en tid av ekonomisk åtstramning kämpar på. Livligare än någonsin. Åtminstone om man ska döma efter materialtillströmningen. I dessa tider av anställningsstopp utökas redaktionen med ytterligare en medarbetare. Bengt Irenius, alias Deckarbenke, välkänd jaktsman.



Åter till tidningen. Flera insändare och brandfacklor med anledning av vad som hänt och inte hänt. One of a kind race har fått flera av deltagarna att skriva. Både Lasse Johansson och Olle Madebrink har lämnat båtjobbarverket till förmån för pennan. Det är givande med insiderrapporter, även om jag tycker Olle tar i när han skyller bristande spinnakerrutin på andras ovilja att kappsegla med spinnaker. Men det är bra att dom tar i - i tidningen.

Och så har ett par av SSKF's veteraner och tillika entusiaster fattat pennan och delat med sig av sina väldiga kunskaper - Thomas Larsson och Bengt Helgesson. Vad Thomas inte vet om de stora skärgårdskryssarklasserna är knappast värt att veta och "Bengans" kunskap om 22-klassen har insupits under snart 20 års vedermödor i sagda klass. Thomas sprider visdom och vetandets ljus över Salanders 55:or och Bengt berättar om lite småjobb på en 95:a som han har vid sidan av sin 22:a.

Men det är inte bara gamla jakter - utan även nytt. En ny 55:a är som framgår av reportage, under byggnad just nu.

Även i övrigt har det flutit in bidrag från många olika håll. Blekinge, Åland, Revenggrundet och Riddarfjärden, bara för att nämna några exotiska platser. Blandningen är med andra ord total, så håll till godo. Läs, begrunda, koppla av eller ilska till. Men hur ni än reagerar, så hör av er, förslagsvis till nästa nummer.

*Per Thelander*

## UPPROP

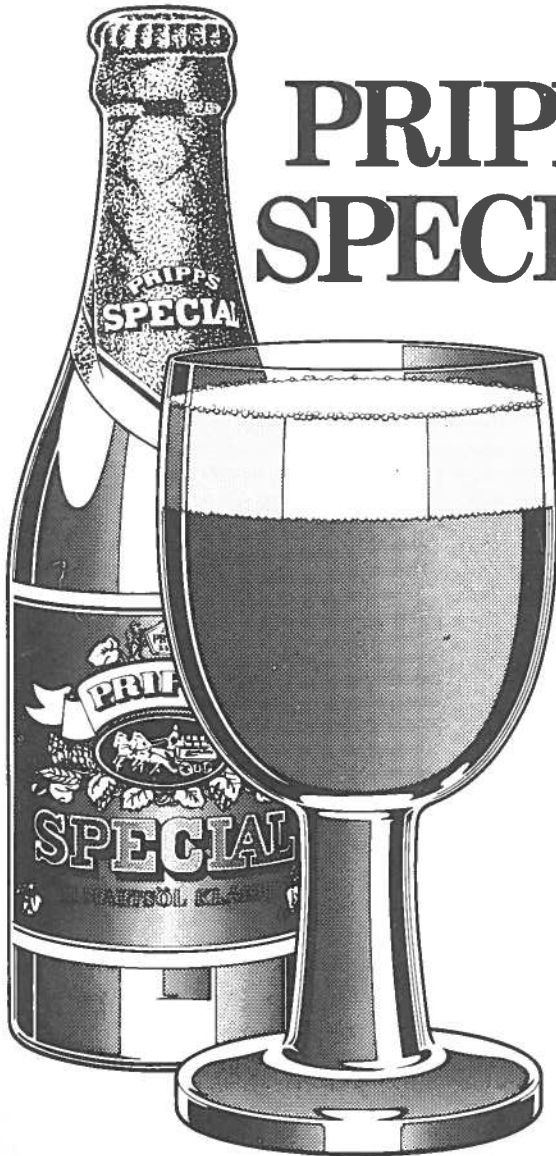
SSKF fyller i år 10 ÅR. Det finns planer på att celebrera detta på något sätt. Kanske ett jubileumsnummer av Skärgårdskryssaren. Visserligen finns det inget ekonomiskt utrymme för detta i SSKF's budget, men planerna kostar inget - ännu. Undertecknad vill gärna låna in bilder från SSKF's barndom och de gångna åren, från er som var med vid förbundseskadrarna och de andra övningarna. Likaså om det finns några goda historier från de här åren, som absolut inte bör undanhållas den jaktälskande allmänheten. Bl a så behöver rubrikerna "Hur vi blev portförbudna på Hasselbacken 1974" och "Hur vi hängde i kristallkronorna på Piperska Muren" fyllas ut något. Det saknas även skildringar från SSKF's "Familjeslör i hård kryss i nordlig kuling över Gällnan" och bidrag till serien "Min första skärgårdskryssare".

Jag är övertygad att det finns mycket att berätta. Fatta pennan och skriv hur det egentligen var. Skicka bilder och berättelser till

Per Thelander, Lomvägen 34, 19156 Sollentuna.  
Även finansieringsförslag -bidrag mottages.



# PRIPPS SPECIAL



**MUSTIGT HELMALTSÖL MED  
EXTRA HÖG VÖRTSTYRKA**

## 22 KLUBBEN

EN BRA KLASS, SOM KAN BLI BÄTTRE.

Jag deltog som SSKF:s representant i seglingsnämnden under 1981 års seglingar om Skärgårdskryssarepokalen. Följande finns anledning att med skärpa betona.

Mätningar som utföres vid seglingarna av utsedda mätmän, sker med en gemensam huvudfunktion, att alla 22-jakter som kommer ut till startlinjen ska fylla de krav som stadgarna för Skärgårdskryssarepokalen och byggnadsbestämmelserna för 22 kvm skärgårdskryssare uppställer.

Detta ger också möjlighet att hålla en genomgående god standard på klassen, såväl beträffande skrov, trim och säkerhet.

Seglingarna öppnas med en obligatorisk mättag, som finns anslagen i inbjudan och programmet för seglingarna. För de som deltagit i en tidigare segling om Skärgårdskryssarepokalen, vet att kontroll sker av mätband, mätmärken, ankare, spinnakerbom, säkerhetsutrustning, segel mm mm.

Utifrån detta är det mycket förvånande att så många jakter vid årets mätningar fått påpekanden, anmärkningar och i vissa fall vid stickprovskontroll blivit diskvalificerade av mätmän och seglingsnämnden.

Det måste ligga i allas intresse, att se till att klassen verkligen har ett fält på startlinjen där alla jakter mäter in och seglar på lika villkor.

Under seglingarna ska mätmärken vara väl synliga. Beträffande säkerhetsutrustningen är den till för din jakt och andra jaktters säkerhet. Luckor ingår också i denna utrustning och får således ej avlägsnas.

Inför 1982 års seglingar om pokalen kommer kontrollen inte att bli mindre noggrann än årets, så därför se över jakten och hennse utrustning.

### KOM IHÅG!

- 1 Väl synliga och varaktigt målade mätmärken.
- 2 Rätt längd på spinnakerbom och lattor.
- 3 Ankare + lina med vikt och längd enligt bestämmelserna.
- 4 Flytvästar.
- 5 Bogserlina.
- 6 Luckor fastsatta.
- 7 Flytmärken.
- 8 Ett gällande mätbrev.
- 9 SSF:s kappseglingsregler.

Jag vill för övrigt passa på att nämna att 22-klassen från och med 1982 erhållit SM status. Vinnare av SM-tecknen avgörs samtidigt med seglingarna om Skärgårdskryssarepokalen.

Till sist men inte minst - väl mött inför 1982 års seglingar och "Kryssarn" i Nyköping.

med hälsning Rolf H.



NYHET

22-KLUBBENS fräscha nya dekal,  
grön 22:a på blå botten.  
Kostar

4:-/st

Mängdrabatt - 10:- för tre  
30:- för 10  
porto tillkommer.  
Kontakta någon i styrelsen.



SLUTRESULTAT SÅSKOPPEN 1981

1	319	Flamingo	Lars Johansson	NSS	23,8 p	(3s 2v)
2	255	Amorita	Peder Dahlberg	BSS	22,9 p	(4s 2v)
3	351	Aquila	Ulf Andersson	SSH	12,8 p	(5s 2v)
4	306	Pierina	Lars Davidsson	BjSS	12,25p	(5s 3v)
5	335	Marina	Bengt Helgesson	MSK	11,75p	(5s 5v)
6	336	Delfin	Göran Knutsson	NSK	11,2 p	(2s)
7	288	Paloma	Åke Nilsson	ÖKF	10,8 p	(4s 2v)
8	338	Charmina	Håkan Lindh	BjSS	10,5 p	(5s)
9	271	Fuhrita	Åke Rundqvist	GSS	10,3 p	(3s)
10	355	Alma	Ragnar Lindstedt	ESK	9,35p	(1s 1v)
11	331	Good-Bye	Hans Brunelius	NSS	9,2 p	(2s)
12	324	Brunette	Bernt Brunelius	NSS	9,1 p	(1s)
13	291	Tack-Harry	Tomas Hagberg	ÖKF	8,55p	(4s 1v)
14	356	Cirdan	Bengt Pettersson	KBS	8,2 p	(2s)
15	290	Punschette	Börje Westerdaahl	ÖKF	7,3 p	(3s)
16	217	Lou-Lou	Lars-G Götberg	ASS	6,65p	(4s 1v)
17	180	Neana	Mossfeldt/Svenonius	BBK	6,3 p	(3s)
17	354	Kohi-Noor	H-G Eriksson	SSH	6,3 p	(4s)
19	272	Tricksonita	Rolf Johansson	NSS	6,2 p	(2s)
20	349	Scaramouche	Ingemar Andersson	MSK	5,5 p	(5s)
21	201	Finikette	Leif Fallsjö	WSSW	4,7 p	(2s 2v)
22	5	Tanja	Ingemar Jerling	GSS	4,2 p	(2s)
23	177	Lill-Stina	Anders Olofsson	KBS	4,1 p	(1s)
23	298	Trixon IV	Sigvard Andersson	NSK	4,1 p	(1s)
23	357	Mamsell	Michael Lindeborg	KBS	4,1 p	(1s)
26	213	Rush I	Ronny Norberg	ASS	3,35p	(1s 1v)
27	265	So-Long	Bo Allert	RWK	3,1 p	(1s)
28	329	Titti	Göte Eriksson	NSS	2,1 p	(1s)
29	25	Charmen	J Nelander		1,1 p	(1s)
29	216	Tatjana I	Lars-G Andersson	WSS	1,1 p	(1s)
29	254	Signe	Anders Eriksson	SSS	1,1 p	(1s)
29	313	Cindy-Lou	Åke Boqvist	WSSW	1,1 p	(1s)

22-Klubbens seglingskommité



Åke R.

Startbild från X-pokalen 1981  
foto R Herrström

# Europacupen i Sandhamn 1980

# SK30

Några interiörer från havsbanans blåaste yacht - 30:an Sheila.

"Bosse! Vakna! Det är tre minuter kvar till start och pumpen funkar inte!" Det topptränade Sheila Racing Team är på helspänn, samtrimmade och fulla av spänst och tävlingslust. Antligen har vi fått alla stag och snören på plats och den flerhövdade publiken runt havsbanan väntar på en svensk seger.

Charlie stugar undan väskan med dekaler och sätter punkt för den senaste press-releasen. Det är jobbigt att samtidigt vara Europa-cupens dark (eller åtminstone blue...) horse och den samlade världspressens utpost vid Revengegrundet.

"Undrar om Yachting och Die Yacht har stoppat pressläggningen för att få in mina blänkare? Hoppas att Vaxholms tidning håller fem spalter för mitt reportage - det var väl det dom lovade?" För att lätta på den olidliga spänningen drar Charlie igång bandspelaren med Ake Hellmans Skärgårdskryssarvals - det lindrar.



Foto H Holmberg

Va nu?! Där kommer ju Cobra tuggande från lä - med Pelle hukande bakom sargen så att bara vegamössan sticker upp. Vad gör vi nu? "Båt med rätt till väg lo-var före starten..." Bäst att se bestämd ut. Vi får köra med en ploj. Fram med megafonen. "Du Pelle! Jag såg 139 Lill Singva inne vid Korsö - han sa att det står fel i matrikeln - ja just det, fel i matrikeln! Hon är inte alls 12,44 lång utan bara 12,42!" Medan Pelle uppdaterar sin faktabank, slinker vi ur greppet och störtar vidare.

Nya faror. Vad är det där för något pistagegrönt på stäven? Är det Södergrundens boj som målats om enligt det nya utprickningssystemet? Är det Hemglass som försöker sälja ut sina restlager av päronglass? Nähä - det är bara Satana...

Vi letar febrilt efter startlinjen men den skymms hela tiden av dom tyska båtarna. Deras enorma genuafockar skymmer horisonten. Vi tvingas falla bakom nr. 30 Slaghöken och undgår tack vare Sheilas blixtnabba aktion att rannas av något som vi först tror är en anfallande knölsvan med halsen stelt sträckt framåt-nedåt - men som vi snart inser måste vara stäven på Hortense.

Två minuter kvar.

Annika jumpar ner och ruskar slutgiltigt liv i Bosse. Han är utmattad av det krävande lägerlivet på Lökholmen - bara Sheilakäk i tre dagar nu. "Den där blå-bärssoppan vi åt i morse har nog legat i flottans förråd sedan fregatten Vanadis världsomsegling - eller kan jag ha druckit något olämpligt?" "Vadå, pumpen trasig? Igen?"

Den nya elektriska pumpen med automatiskt till- och från-reglage hatas av alla. När vi ska sova slår den till och väcker alla i de närmaste båtarna - till och med den tama skatan - alla utom Charlie. Men här där Östersjön sipprar in från alla håll genom Sheilas uttorkade nåt är eländet dödstyst. Vi föreslår stillsamt en återgång till gamla tiders hinkar och öspottor men inser samtidigt att Sheila kräver all hands ovan däck, så det är bara för Bosse - den ende händige ombord - att dyka på huvudet ner i det djupa shaktet mellan bottenstockarna.

En minut kvar.

Vi ser bara baken på Bosse - våra avslutande taktiska manövrar inför starten störs något av hans stönanden.

Nu har han upptäckt felet! Reglaget har hakat upp sig. Flottören är invirad i en konstig blå solskärm som det står JOLLY ROGER på. Skicklig marknadsföring - deras promotion-material finns överallt. Pumpen surrar åter och Sheila, som stått på landbacken till mitten av juli, tillhandahåller friskt porlande havsvatten - inget unket slagvatten i denna genomsunda båt. Vi kastar beundrande blickar på Bosse som värdigt som en isbjörn på Skansen gör en lov i sittbrunnen och sedan återvänder till läkojens lugna famn. Bosse är vår expert på psykisk uppladdning.

Pang!

Skottet går och dom tyska genuorna börjar försvinna och läget klarnar. Vi beslutar oss för att ge oss i väg vi också.

Placeringar och andra fåfängligheter är redan glömda - men vi glömmar inte den långa raden av trettior på havsbanan 1980

Anders R



## SK40 Klubben

Då går vi äntligen mot ljusare tider. Det är väl i regel den här tiden som man med förskräckelse kommer ihåg att seglen inte blev inlämnade för översyn redan i höstas och att motorn inte blev ordentligt konserverad och andra ruskigheter, men höll grejorna ihop förra året så gör dom det dnog i år också. Vad seglen beträffar så vore nog en översyn på sin plats, dte gäller alla inom 40-klubben, utom Aziza, som får stå över ett år med översyn och finjustering till förmån för oss andra som kanske vill damma av 40-pokalen och le lite i mjugg under vintern. Finns det ingen i klubben som kan ge denna otroligt duktiga besättning en rejäl omgång på banan. Vi måste skärpa oss och bryta trenden.

## «— 40 - Pokalen —»

1	Aziza	6123 p	Seglingar som ingick i pokalen -
2	Mariann	5009 p	
3	Tosca	3863 p	SSKF Eskader, Yrsa-pokalen,
4	Gazell	3382 p	Nypan Trophy, Segelbåtens Dag.
5	Britt-Marie	3024 p	Poängberäkningen enligt SK 30 KLUBBENS uträkningsmall.

Kappseglingskommitten.

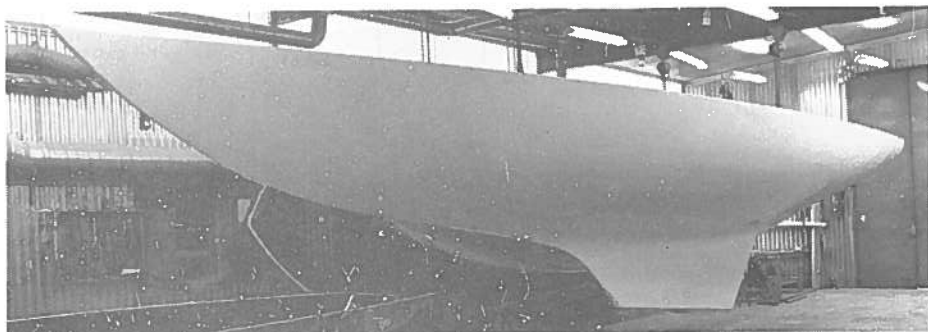
\*\*\*\*\*

Vad nytt om Jubileums-40:an.

För den som inte visste det så gick ju L-O Norlin i konkurs för en tid sedan, men upphovsmännen till projektet lyckades rädda formarna och fortsatte själva. Men en rekonstruering är nu på gång för att man ska kunna fortsätta i samma lokaler som tidigare, det vill säga i Aqua-båts lokaler i Nyköping. Men om detta inte låter sig göras så kommer man att söka rätt på andra lokaler att arbeta i för att kunna fortsätta. Konkursen har tyvärr bidragit till att däckformen inte blir klar förrän tidigast i vår.

Tre skrov är färdiga, det fjärde under arbete. I samma form kan man även bygga sig en 55:a, givetvis med en del smärre justeringar. Dessbättre behöver inte kölen ändras. Den håller mätten för 55kvm. Enligt uppgift så kommer 40:an att väga ca 80 kg mer än en likvärdig träbåt, beroende på att man har en högre glashalt än gällande föreskrifter anger. När detta nummer av tidningen kommer ut så har vi haft både årsfest och årsmöte. Vad som hände där får ni läsa om i nästa nummer.

Thomas S.



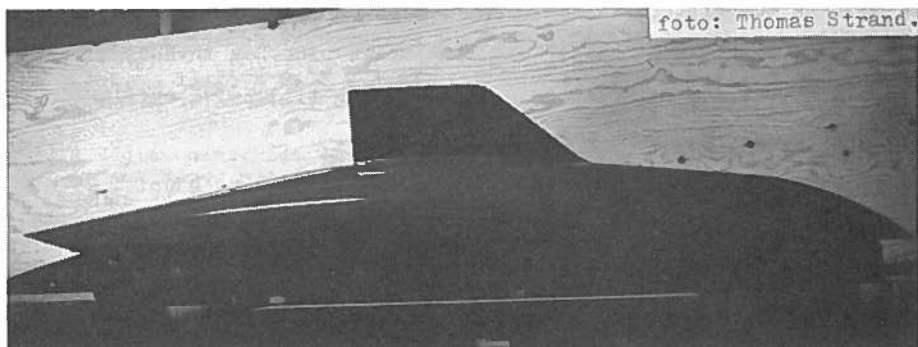
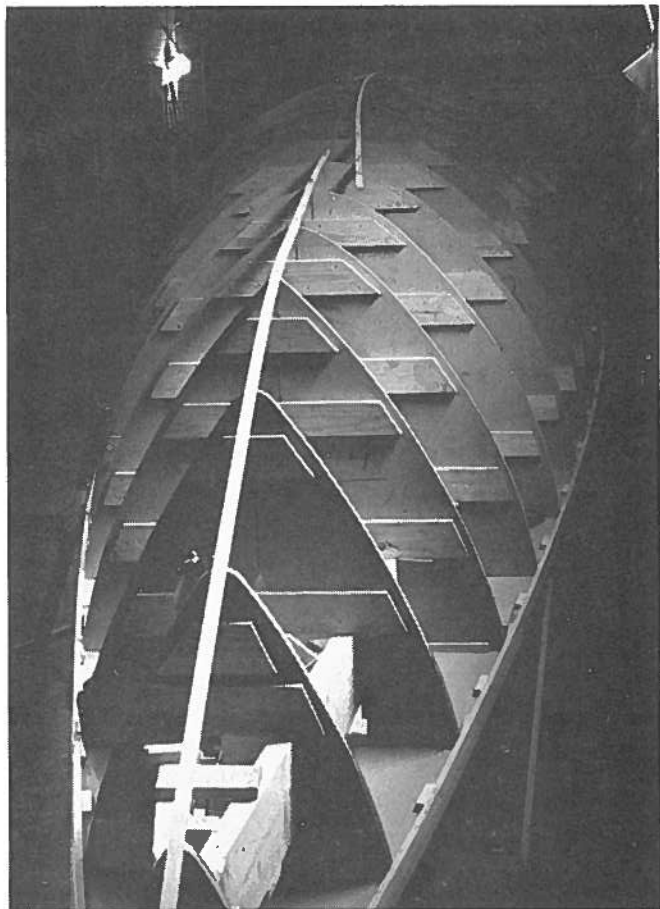
Jubileums40:an - foto O Claeson



Yrsapokalens upphov - foto Linus Ek



Ett par bilder från bygget. Överst: Dom resta spantmallarna klara för ribbspikning. Underst: Form för modell-plugg.



Intresserade kan ta kontakt med Kjell Wallin tel: 744 19 59.

# Ny 55:a av Håkan Södergren

48 år sen sist (eller den som väntar på något vackert väntar ej för länge.)

Nu har det äntligen hänt, en nyproduktion i en av dom stora klasserna, nämligen i 55:a klassen. Sist det hände var 1934, då byggdes 55:an La Liberté. Erik Salander som ritade båten gav henne måtten löa: 16,30 bredd 2,53 m. Hon blev ett enastående vackert exemplar och skulle utan vidare platsa i toppen i en skönhetstävling för skärgårdskryssare. En mycket värdig motståndare skulle hon då få i en av Håkan Södergren ritad 55:a, beställd av skepparen på den segeromspunna 55:an S/46 Carina, Kjell Wallin.

Håkan Södergren visar att han liksom Salander är en linjens mästare. Han har lyckats med att para moderna och klassiska linjer. Beställarens önskemål var att båten skulle vara klassiskt vacker, men inte klassiskt trång. Vad seglingsegenskaperna beträffa så får man tro och hoppas att det gamla ordstävets den vackra linjen är den snabba linjen stämmer.

Invändigt kommer man att förse båten med 6 st kojor, fördelade på förpik, salong och stickkojor. Vidare kommer hon att förse med en separat segelstuv som man kommer åt via en skjutlucka på däck. Framför segelstuvens finns en "tampstuv". Och en ankarbox längst fram i fören och en i aktern.

Skrov, däck och sittbrunnslåda byggs i divynycell. Däck och ruff utföres så att det enkelt kan "sulås" med teak eller pine. Den invändiga ruffhöjden blir 1,65 m ca. Denna höjd sträcker sig till halva rufflängden. Formarna kommer att vara klara till sommaren.

Några data: Löa: 14,95 m. Bredd: 2,54 m. Ivl: 10,35 m. Djup: 1,75 m. Dnl: 4880 kg. Kölvikt: 2800 kg. Lägsta fribord: 0,75 m. O-spant: 0,77 m. För: 1,01 m. Akter: 0,51 m.

Segelytor: Stor: 43 kvm. Genua 165%: 33 kvm. Genua 150%: 30 kvm. Genua 130%: 26 kvm, Fock 21 kvm. Spinnaker 92 kvm.

Thomas Strand

## APROPÅ – SALANDERS 55:OR

I de två senaste numren av Skärgårdskryssaren har Salanders artikel om 55:or från Till Rors 1935 presenterats. Det fick mig att fundera på att skriva en artikel om vad som hänt med båtarna till dags dato.

När det snackas båt i kajutor och varvsfuttar är det muntlig tradition - fascinerande myter och rykten som sprids tillsammans med kunnandet och bildar den väv som är båtarnas historia.

Det är lite som hamnar på papper och då mest i form av halvt oläsliga lappar. Så tänk om man i det här fallet med Salanders 55:or skulle gå igenom materialet och jämföra med andra kunniga SSKF medlemmar och sedan skriva ner resultatet så andra kan få ta del av det och komma med kompletteringar och synpunkter.

.....ERIK SALANDER RITADE MINST 21 FEMTIOFEMMOR AV VILKA ÅTMINSTONE 10 FINNS KVAR.....

Här följer en genomgång av båtarna. Först de båtar som finns kvar, sedan de som är upphuggna och sist de intressanta, mytiska, vilkas öden är okända.

"R nr" - ritningsnummer, hänvisar till de nummer som Salander satte på alla sina ritningar i kronologisk ordning och kommer från en genomgång som gjordes på Sjöhistoriska museet för omkring 10 år sedan. Då låg Salanders ritningar i en gammal dammig koffert, precis som han lämnat dem. Erik Salander dog 15 december 1957.

GUN heter Salanders första 55:a. Gun seglar med SL 139 i seglen och är en ofta sedd gäst på SSKF's arrangemang. Hon seglas av Per Lundqvist som gjort en fin och genomgripande renovering med bl a ny ruff och nytt däck.

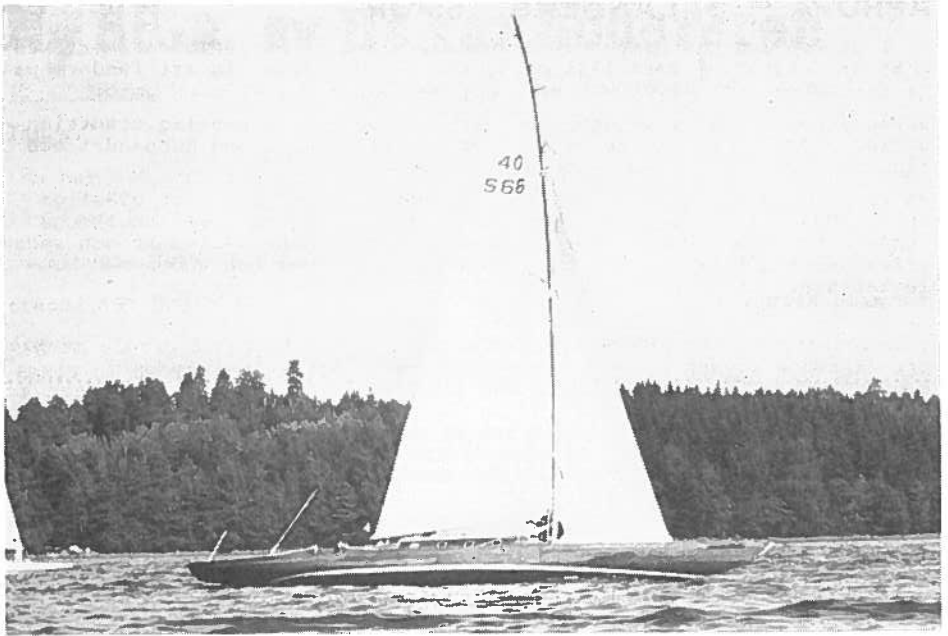
R nr 70. LÖA 11,50 Bmax 2,14 djup 1,62 depl 3,2 Byggd i Kristinehamn 1911.

EVA ligger i Uppsala och har den patina som en båt med få ägare har. Ulf Freding som äger Eva nu övertog henne från sin släkting - Evas beställare - Sixtus Jansson. ( Skidgeneralen i Sv Skidförbundet)  
R nr 94. 12,60 x 2,35 x 1,66. Depl 3,2. Byggd i Gamleby 1915. Permanentnummer 55 S-17.

L' AIGLON II ritades för den intresserade seglaren Olaf Jensen från Karlstad. Senare har båten hetat Triton och Isa II. Hon är en vacker fernissad mahognyjakt som ofta förväxllats med Nerida , som byggdes samma år och på samma varv. Laiglon ägs av Lars Hagberg, Stockholm och är till salu.

R nr okänt. 13,25 x 2,35 x 1,66. Byggd på Hästholmsvarvet 1916 och seglar nu med nr KR 370 i seglæn.

EUGENIE seglar numer som 40 S-66 men var tidigare registrerad med 55 S-16. Är som många stora skärgårdskryssare från Mälaren amatörbyggd. Hon byggdes av "Putte" Rosborg från Västerås under åren 1916-21. Eugenie är byggd i mahogny och oregon pine samt fortfarande fernissad. Hon har tidigare hetat Margaretha III, Mabel och Carita. Ägaren under början av 70-talet var dåvarande ordföranden i SSKF, Gösta Bladh. Eugenie har nu under många år seglats och vårdats av Jane och Wilhelm Hoffman - Bang.  
R nr 120. 13,57 x 2,25 x 1,90. Byggd i Västerås 1916-21.



Eugenie ex. 55 S 16 Carita. Foto P Thelander 1979.

SAGITTA är också en fernissad mahognyjakt med pinedäck. Hon seglar nu som 40 S-57. Ägare sedan 27 år är Nils Adler, som vann första Scandal Beauty Trophy Race med henne 1965. Sagitta ritades för Herbert Dieden i Malmö men låg länge i Norrland, där hon för övrigt redan i början av 30-talet riggades ner till 40:a. Från början hette hon Örnungen och senare har hon burit namnen Birdie, Amaryllis, Priscilla och Caprice. R nr 126. 13,20 x 2,35 x 1,65. Byggdes på Hästholmsvarvet 1917.

HEXAN 55 S-41 har framlevt sin mesta tid i Vättern under namnen Mea och Hexan. Som ny hette hon Pirat. Hexan är ovanligt lång och smal för sitt byggnadsår. Hon var den första 55:an med lättmetallmast och har jämte Carina varit den främsta Salander 55:an på senare år. R nr 146. 14,14 x 2,18 x 1,64. Byggd på Stockholms Motorbåtsvarv 1918.

CARINA har numer 55 S-46 i seglet och tidigare 55 S-31. Under 30-talet hette hon Tesla och ägdes av Stenbeck ( vilken senare beställde och lät bygga cabinkryssaren Tesla, konstruerad av F Ljungström ), senare namn är Ansa och Sagitta. Nils Adler som har 40 S-57 Sagitta ägde Carina i början på 50-talet under namnet Sagitta. Vintern 1954 brann hon på SSS varv i Stockholm och en tillfällig övernattare brann inne i båten. Curt Almgren seglingsskribent i Dagens Nyheter tog hand om båten och renoverade den och döpte båten till Carina. Kjell Wallin köpte henne, bytte ruff och satte på metallmast och vann Scandal Beauty Trophy Race 1979. Eventuellt är Carina identisk med 55 S-7 Ellgun - Ramona som också är byggd i Strängnäs samma år och med samma mått. Dock enligt uppgift på Hasselströms varv. R nr okänt. 14,14 x 2,35 x 1,70. Byggd på E Erikssons varv Strängnäs 1919.



ARWEN, 55 S-34 har tidigare hetat Bölja III, Kea och Vågspel. Hon har på senare år fått teakdäck och kölen sänkt. Arwen är möjligen en tidigare konstruktion än vad byggåret anger. Hon ägs av Mats Ridder och Lennart Myrlöv i Stockholm och är till salu.  
R nr okänt. 13,65 x 2,30 x 1,65 (?) Byggd i Norrköping 1920.

SONJA är en lång och smal båt och blev Salanders sista kappsegelings 55:a. Under 70-talet har den vackra och linjesköna mahognybåten varit förvisad till Göteborg, där hon stått på land i flera år, tills Cariocas skicklige rorsman Rune Sjöström återbördade henne till Stockholm 1981. Sonja har troligen bara burit ett namn och hela tiden seglat under numret S-22.  
R nr 170 15,00 x 2,10 x 1,80. Byggd på Hästholmsvarvet 1920.

La LIBERTE ritades så sent som 1934 för Max Gumpel. La Liberte som är stor som en 75:a har burit sina år väl och såldes i höstas till ett konsortium med Johan Naumburg. Hon seglade i många år registrerad med segelnumret 55 S-2, men har numer 55 S-42, efter en överenskommelse med Mayflower VI somvar den första 55 S-2.  
R nr 253. 16,30 x 2,53 x 2,00. Byggd hos Schelin, Kungsör 1935.

.....  
UPPHUGGNA ÄR

AINA, klassens bästa båt 1916. Hon hette senare Tussan och höggs upp på Ornö i slutet av 60-talet.  
R nr 101. 13,0 x 2,4 x 1,66. Byggd på Waxholms varv, Höganäs 1916.

MOANA, en båt byggd 1917 i Örebro, som höggs upp på 50-talet i Saltsjöbaden. Moana är möjligen samma båt som Anna Lisa, 55 S-21, byggd 1917 i Örebro.  
R nr 119 12,95 x 2,36 x 1,60 ( Anna Lisa)  
13,20 x 2,35 x 1,80 ( Moana).

LILA, vinnarbåten från 1919. Hon har också hetat Elsalill samt Orphe IX när Charles Cahier seglade henne på Sandhamnsregattorna under 40-talet med Torvald Lonäs som gast. Om detta har Torvald Lonäs berättat i sin bok "30 år vid pinn". Lila höggs upp i slutet av 60-talet i Stockholm.  
R nr 163. 13,65 x 2,13 x 1,70, depl 3,8. Byggd på Fröberg's varv på Lidingö 1919.

## FÖRSVUNNA BÅTAR

R nr 75 - båten har aldrig byggts.

R nr 87 - EIRA 12,00 x 2,35 x 1,65 byggdes i Gamleby 1914. Hon låg i Söderhamn mellan 1920-42.

R nr 89 - BRITTY, 12,00 x 2,24 x 1,66, byggdes på Waxholms Varv, Höganäs 1915. I början av 20-talet seglade hon med namnet Margit III.

R nr 103 - MAYT, 13,00 x 2,38 x 1,90, byggdes i Gamleby 1916. Mayt var lottbåt för Teaterförbundet och seglade först under namnet Wera III, en framgångsrik kappseglare. Ett senare namn var Verona. 1953 fanns hon i Stockholm och seglade som Mayt 55 S-29.

R nr 113 - NERIDA, 13,33 x 2,30 x 1,75, byggd på Hästholmsvarvet 1916. Nerida var lottbåt för Sveriges Författarförening och ansågs vara Salanders jämnaste 55:a. Nerida seglade med segelnummer 55 S-10 och har senare hetat Ziganka, Wivian, Zulamit och Ingbritt, det senaste 1940. Salander påstår att Nerida seglade i god kondition i början av 50-talet.

R nr 134 - ett nummer som jag inte har en enda uppgift om. Kanske blev den aldrig byggd, eller så är det någon av de båtar som jag ej vet R nr på.

R nr 137 - ESS V, 13,87 x ? x 1,70. Byggd på AB Sthlms Motorbåtsvarv 1918 I slutet av 20-talet hette hon Kaja II

R nr 143 - ÖRNUNGEN II, 13,65 x 2,30 x 1,60 också byggd på AB Sthlms Motorbåtsvarv 1918 för Herbert Dieden i Malmö. Inom parentes kan nämnas att Dieden lät bygga i stort sett en 55:a per år vid den här tiden. Alla hette Örnungen. En liknande serie av 30:or för honom döptes till Dunungen - nio st. Örnungen II vidare öden och äventyr är okända.

## SALANDER SKREV MÅNGA ARTIKLAR I TILL RORS.

Speciellt flitigt var han under åren 1951-52, då han skrev artiklar som handlade om egna och andras båtar, bl a Nygren- och Mellgrenkonstruktioner ner.

Dessa artiklar borde samlas och publiceras med sitt intressanta innehåll och sin välgjorda layout. Artiklar som rör de här båtarna är nr 16/1951 Gun, 23/1951 Britty och Eira, 24/1951 Eva, 15/1952 Nerida, Aina och Wera III, 17/1952 Lila och Sonja, 18/1952 75:an Ila som var en utveckling av Nerida.

## EN REFLEKTION...

När Salander väljer sina bästa båtar är det konstruktioner som seglade i Stockholm han väljer, trots att fina konstruktioner hamnade på andra håll. Underförstått - den officiella synen var att kappsegling var lika med KSSS. Båtarna han väljer som sina bästa seglades av den tidens främsta rorsmän. Precis som idag avgörs en konstruktions framgång av rorsmannen mer än konstruktören.

Thomas Larsson

Efter denna uttömmande redovisning finns inte så mycket att tillägga. Om någon läsare kan klara ut något frågetecken tror vi att Thomas blir glad. För vår egen del kan vi väl tillägga att Sagitta, 40 S-57 som 55:a hade segelnumret S-14. Foton på Carina finns på andra ställen i tidningen.

Red.

# 80-talets instrument för progressiva seglare

Visas på samtliga Europas båtmässor i februari och mars.



X-79 "One Design Class" seglar vidare in i 80 talet. Den optimala entypsbåten med eget svenskt klassförbund. Snabb, rymlig i modern design. 7,96 x 2,88 x 1,33. 32 kvm krysställ. 4-6 kojplatser. Pris 86.600:--. 3/4-fabrikat 76.600:--



X-102 (3/4-tonnare) En havskryssare som kombinerar den ideella familjehavssegelaren med en toppmodern IOR-racer. 3 separata kabiner med totalt 8 kojplatser. Mycket styv och väseglande. 15 hkr dieselmotor. 10,02 x 3,37 x 1,90. 52 kvm krysställ. Vålustrustad.

## Delta Marin AB

Box 59, 593 01 Västervik. Tel: 0490/340 50

Ombud i stockholmsområdet:  
KAPPEGLINGSBÅTAR  
Skogsövägen 12, 133 00 Saltsjöbaden  
Tel: 08/717 30 81

Ombud i sydsverige:  
SKELLDERMARIN  
Jan Jansson, Ängelholm  
Tel: 0431/202 30

# SK 75-Klubben



Från 75-fronten intet nytt - fotot av Bachant tog Torkel Tamm 1976

## Renoveringen av La Morena - 95 S 10

Det började med en annons i Skärgårdskryssaren våren 1978. Vi ringde upp säljaren, familjen Graffman i Stockholm, och frågade lite om båten och var man kunde få se henne. Hon låg på ett varv i Vaxholm och hade sjösatts dagen innan vi kom dit så pumpen gick för fullt men det var inte så farligt med läckaget trots allt.

Efter en grundlig genomgång av båtens inre och yttre, konstaterade vi att det fanns mycket att göra. Bottenstockar och järnspant var slut, laskarna läckte, förstäven var mycket dålig liksom en del bord bakom järnspanten. Men det fanns även positiva saker som att hon hade väldigt vackra linjer och fina mått, 19,67 x 2,96 x 2,37. Båten som är byggd i mahogny var dessutom fernissad men finishen var mycket dålig. Originalinredningen fanns dock intakt och var i hygglig kondition. Mast, bom och rigg var också i bra skick. Det fanns även en del segel som gick att använda efter lite justering med symaskin. Till båten hörde också en jolle i plast.

Vi tog kontakt med varvsägaren och frågade lite om båten. Han hade haft henne på varvet sedan 1944 men tyckte att hon var i så dåligt skick att yxa och dynamit vore det bästa receptet.

Vi åkte hem och funderade lite på de möjligheter som fanns för att reparera upp den. Vi hade tänkt lite på båten och tyckte att det inte skulle vara omöjligt att ordna det hela. Efter diverse förhandlingar med ägarna så köptes hon i slutet av juli.

Vi tog oss upp till Vaxholm sent en natt. Där låg hon riggad och klar. Det var en vacker syn, men oj, vad stor hon såg ut, "vad har vi köpt?" På morgonen anlände ägaren som visade oss runt och frågade om vi kunde segla ut honom till Möja. John Graffman hade en sommarstuga där och det passade oss perfekt, för då fick vi en snabblektion i hur båten fungerade. När vi kom till Möja Ström gjorde vi upp affären med John och rodde sedan iland honom på Möja med jollen.

Vi tog nu över befälet och satte kurs mot Dalarö som angjordes sent på kvällen i mycket svag vind. När vi vaknade nästa morgon, konstaterade vi att båten låg med vind in från aktern trots att vi låg på svaj. Vi satt på grund. Men med en motorbåts hjälp kom vi loss, det var sandbotten så det var ingen fara.

Dagens etapp blev till Landsort med mycket tät dimma på kvällen, man såg knappt fören på båten. Nästa dag en fin kryss mot Arkösund. Det fanns massor av sjökort ombord men när vi plockade fram dem så fattades det en massa prickar och fyrar, konstigt. Vid närmare granskning konstaterades att korten var från 1955. Så vi seglade lite på gammalt kom ihåg och höll oss långt ut från kusten tills Arkö båk dök upp och fortsatte sedan vidare ner i Slätbaken. Nästa dag kom vi in i kanalen, dvs. Göta Kanal.

Vid inklareringen i Söderköping på kanalkontoret får man betala efter båtens längd och bredd. Vakten frågade oss efter båtens mått och vi svarade: "Tjugo gånger tre meter". Han tittade upp på oss och sa: "Sådana båtar finns inte", men följde med ut till slussen och konstaterade fakta.

Två dagar senare var vi i Motala. Efter diverse seglingar i Vättern var det dags för upptagning. Vi tillverkade en vagn till båten och en till masten. Masten som är 23 meter lång och väger ca 500 kg, fick tas ner med en mobilkran. Båten skulle lyftas i den kommunala båthamnen som har en telfert som tar 10 ton. Vi fick tillverka en centrumlyft till båten, för att kunna lyfta i kölbultarna som är 1 tum bronsbultar. Vi tordes inte lyfta båten i skrovet med risk för att få två 95:or! Lyftet gick bra, sen åkte vi genom hela Motala med båten, hem till Arnes verkstad. Där byggde vi ett skjul över henne med byggnadsställningar och verkstaden som väggar, ett plåttak och pressar på resten av väggarna. På andra våningen i verkstan inredde vi en snickarverkstad. Den kom i samma höjd som däcket på båten, vilket förenklade mycket. Alltid nära till maskiner och annan utrustning.

Så började då arbetet med båten. Det första var att undersöka vilken ände vi skulle börja i. Konstaterade snart att det var ett måste att plocka ut inredningen. Det var många bitar det, som alla måste märkas upp och plockas isär.



95 S 10 på en tidigare seglats. (1922)

Arbetet tog några månader. Nästa bit som togs ur båten var mastfisken, ca 6 m lång av ek. Den var helt upprutten kring bultarna. Omkring fisken satt en massa bottenstockar ända upp till främre förstaget som var gjorda i plåt.

Nästa bit var förstävén. Det visade sig att den var ett tunt skal av ek, invändigt var den helt upprutten på en längd av ca 8 m. Mycket av detta berodde säkert på att samtliga spant var infällda i förstävén, det fanns med andra ord inga våghål, varför vattnet har stått mot förstävén. Även borden närmast stävén var mycket dåliga.

Sen tog vi bort järnspant och bottenstockar midskepps som var helt upprostade. Det gick att samla ihop dom i hinkar, det var bara som flagor samt centimeter-tjockt med mönja. Därefter tillverkades nya spant av vinkeljärn 40x40x5. Järnen lappades ihop två och två så att det blev som ett T, sen in i en 3-vals-maskin och valsas och prova efter mall. Ett mycket tidödande arbete. In i båten igen, prova, justera, tills den rätta formen uppstod så att det passade perfekt mot bordläggningen.

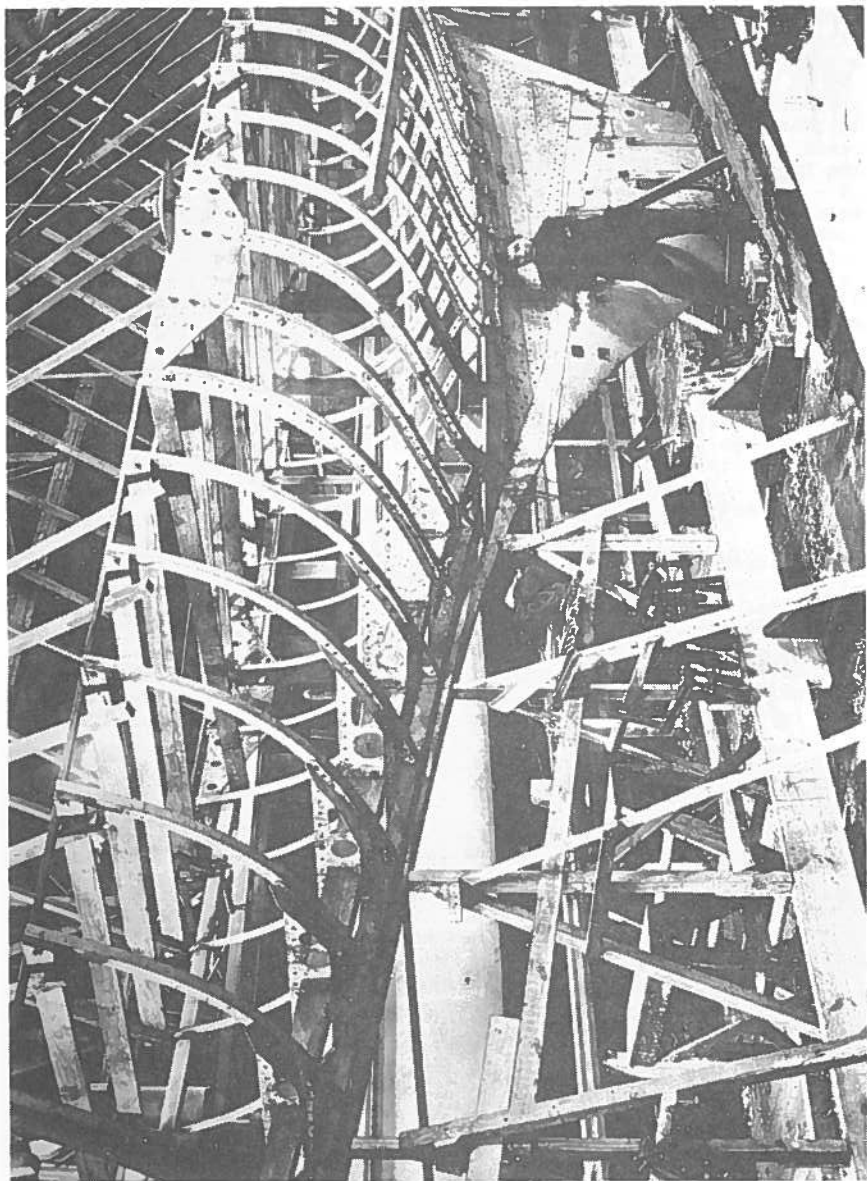
Därefter märkning genom de gamla nithålen för att få spanten på det gamla läget. De gamla nitarna hade getingmidja eller var bara pulver. De har från början varit 1/4 tum men nu ersatts med M8 syrafasta bultar. Till dessa, syrafasta brickor  $\varnothing$  18 passande exakt i propphålen som vi tillverkade själva i en press. Det byttes ungefär 2500 nitar. När bultarna sen satt på plats, fylldes hålen med Sikaflex och träpluggen sattes i detta.

Spant och bottenstockar är varmgalvade. På grund av att spanten ligger under en slagvägare, blev vi tvugna att svetsa ihop spant och bottenstockar på plats.

Nästa bit blev den nya förstävén i ek som fick göras i två bitar. En på 5 m och en på 3 m, i Visingsö-ek. Stävén fick mallas upp från insidan av båten med en mall på varje halvmeter som sen överfördes på ekbitarna. Stävéns form blev enligt skissen.

Innan mallningen påbörjades så var det väldigt viktigt att båten blev uppstämpt med diverse plankor och domkrafter så att den gamla formen på bordläggningen erhöles och att det blev stadigt.





Hedaktionen är inte på det klara med om det är Bengt Helgesson som syns på fotot, eller om det är någon tidigare båtreparesör.

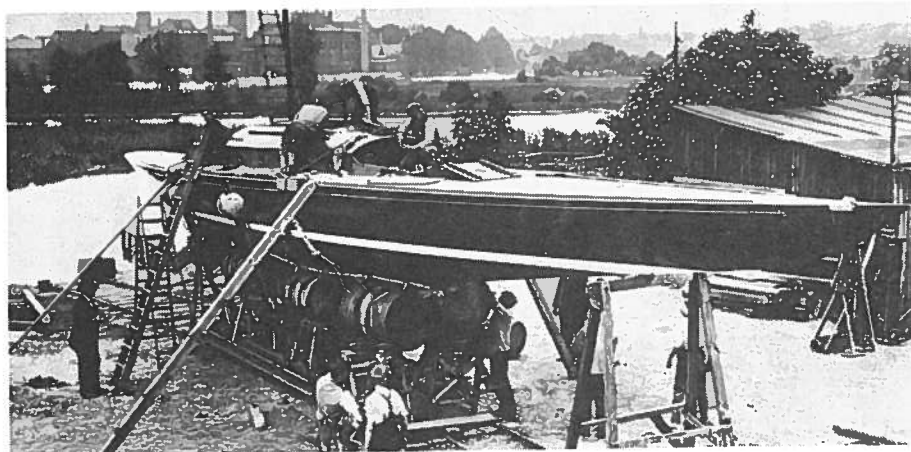
Efter noggranna uppmätningar av bordläggningen och språnget på båten, kunde sedan stäven börja passas in mot bordläggningen och den gamla moderkölen. När det var klart skruvades stäven fast i bordläggningen, även där i Sikaflex mellan bord och stäv. Sen började vi att byta borden som var dåliga mot stäven, de längsta bitarna var ca 5 m långa.

De gamla laskarna hade en laskbricka av galvad plåt, de var dåliga och läckte. För tillverkningen av de nya inköpte vi en liten handfräsmaskin som man satte en 8 mm pinnfräs i. Varvtalet var 20000 varv/min. Vid fräsningen av laskarna gjorde vi så att vi nubbade fast en rak list på bordläggningen som anhåll för fräsen. Snedlaskarna fick en längd på 600 mm dvs över tre spant. När man började att fräsa fick man lägga lasken så att man inte kom in i några nitlar. På fräsen hade vi en ställbar anhållshylsa, så när man börjar fräsa släpper man bara fram fräsen 4 - 5 mm, så att man får ett rakt och fint spår. Sen ökar man på med 4 - 5 mm varje gång tills fräsen går igenom bordläggningen. Sedan ska den frästa ytan vara absolut rak. Därefter var det bara att ta bort dom gamla borden och nitarna. När det var gjort snyggade vi till kanterna på dom gamla borden, för båten var hårt drevad i botten med garn och kitt, i vissa fall fräste vi borden så att de gamla kanterna blev raka och använde sen bordet till grovmall för det nya. Bordet sågades sedan ut med ca 10 mm plusmän. Vi stämpade upp bordet mot det gamla hålet och ritade från insidan av båten. Sen var det bara att hyvla ner till ritsen och passa in bordet och lasken tills det blev bra.

Vi borrarade genom dom gamla nithålen i spanten med ett mindre borrh för att få läget på niten, tog bort bordet, borrarade pluggåhlen och förbollarade för kopparniten och bultarna. Laskarna limmades med Arolit-lim. Det är väldigt viktigt att man driver ihop lasken när man sätter dit bordet så det blir alldeles tätt och sen dit med nitarna direkt innan limmet härdat så att läget bibehålls i lasken. Vi har bytt samtliga laskar under vattenlinjen och ca 130 m bordläggning.

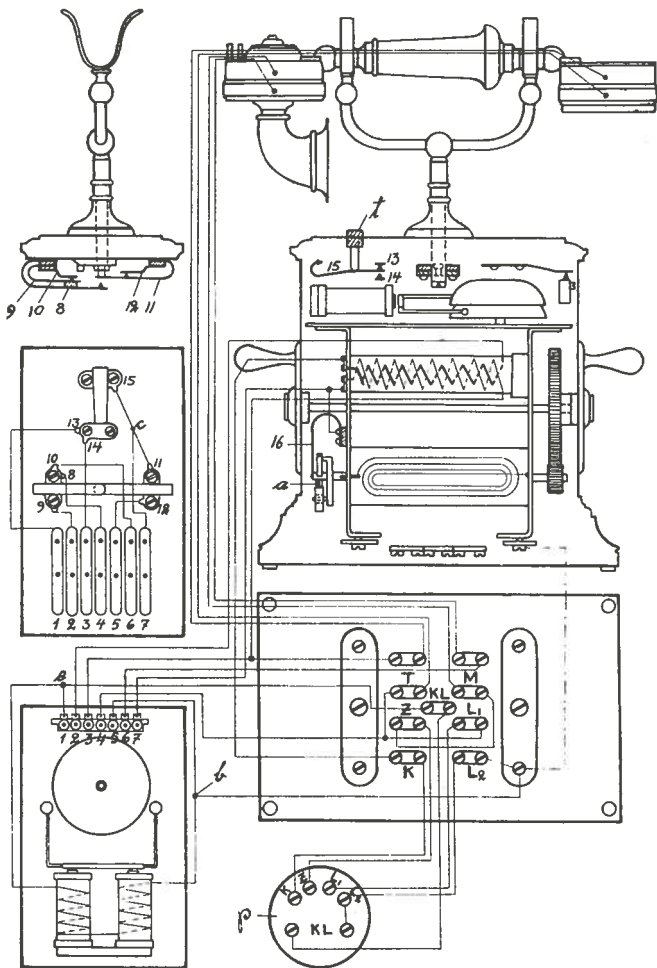
När bordläggningen var på plats i botten tillverkades en ny 6 meter lång mastfisk i stål efter den gamla ekfisken och sattes fast i bottenstockarna i förskeppet. När det var infixerat kunde man borra för dom nya stävultarna som vi tillverkade i rostfritt. De gamla var nästan obefintliga på grund av rost. Sen drogs bultarna fast och det blev en enorm skillnad på styrka i förskeppet. Det gick att hissa båten med en domkraft mot förstäven. Borden frästes raka mot spunnningen mot förstäven sen fick man sätta dit kilor av ek hela vägen där den nya stäven var ditsatt.

Fortsättning följer i nästa nummer./Red.



Så har såg det ut 1922. Sjösettningsdags vid Pabst Werft i Tyskland. Observera oljefaten under båten - extra flytkraft eftersom vattendjupet var otillräckligt vid sjösettningsplatsen. Nöden är uppfinningarnas moder.

# Telefonnätet 100 år i Sverige.



Ledningschema till 1894 års telefonmodell  
från Telegrafverkets Verkstad, Stockholm.

**Televerket** 

## WINDSURFING

Gammal inbiten seglare som man är, ja i stort sett född i en segelbåt, (vilket alla som seglat mer än en säsong anser sig vara), avslöt jag mej i somras att pröva på den NYA seglingen, den verkliga innegrejen - windsurfing.

Jag tog mej ner till Tuttudden. Skuggades de halvnakna fruntimmren med min enorma gyllenbruna kroppshydda, beskådade jag med ett snett och nonchalant leende, de så kallade surfing proffsen swischa omkring. Jag stod där en kort stund innan jag med bestämda steg klev fram till själva uthyrningen, endast iförd mina minimala badbrallor av märket Speedo (kostar säkert bortåt 200 kr på NK-surfing-shop)

Jag uppsökte genast högsta chefen vilken visade sig vara en krullhårig och i mitt tycke totalt respektlös yngling. Icke desto mindre lyckades han lura på mej en surfingkurs ä 200 riksdaler utan att blinka.

Jag placerades till allmänt åtlöje oppanpå en simulator vilket inte alls är så oanständigt som det kan låta. En simulator är nämligen en windsurfingbräda fastbunden på en snurrbar manick och placerad på betryggande avstånd från havet. På denna anordning inövas de grundläggande teorierna.

Den krullhåriga ynglingen beordrade mej att resa upp masten som av någon anledning gått rakt av nere vid mastfoten. Väl uppe med mast och segel kom vinden med i spelet. Densamma tog tag i töjen och satte brädan i en farlig snurrning. Där stod jag totalt hjälplös och såg ynglingen fara förbi minst tio gånger i sekunden tills jag slutligen var så vansinnigt yr i knoppen att jag föll som en fura ned från simulatören in bland frukosterande badgäster och fick en strävhairig tax i huvudet.

Här har våra annars så alerta lagstiftare verkligen missat något, hjälmtvång vid windsurfing är en självklar nödvändighet!

Allt nog och medan. Nu var marktjänsten avklarad och slutövningen skulle förläggas i själva spadet.

Jag blickade ut över det stormiga havet, på vilket vita gäss från Canada flöto omkring, log överlägset mot hänflinande åskådare och kastade mej sedan i. Efter mej kom bräda och segel. Brädan skulle nu fastsättas i en liten brädlapp som flöt omkring några meter ut. Denna var i sin tur fastsatt i en lagom lång tamp säkert förankrad i havets botten. Brädlappen fördes igenom brädans centerbords-trumma underifrån och lades tvärs denna ovanpå brädan. Detta för att förhindra bräda och elev att försvinna för evigt bortom horisontens rand om man mot förmodan skulle få fart på ekipaget.

Jag entrade fartyget, tog några helt oföröglömliga danssteg innan jag kvickt beslutade mej för att bada igen. Så höll det på ett tag. Övningen kallades "lär dig promenera på brädan". Behagligare promenader har man ju varit med om. Slutligen var det så dags att resa masten och öva själva starten. Halvnakna åskådare höll andan och ynglingen bet sig i läppen. Kraftfullt reste jag masten med ena handen, skotade hem med den andra och gled majestätiskt iväg.

Sen tog förankringslinan slut så ock min, eller åtminstone brädans, framfart. Själv fortsatte jag med god hjälp av tyngdlagen ytterligare ett stycke.

Proceduren upprepades om och om igen tills jag framåt eftermiddagen ansågs mogen för första riktiga provturen på egen hand.

Äntligen, tänkte jag, får jag visa vad jag verkligen går för. Jag frigjorde med elegans brädan från brädlappen och dess förankringslina, reste genast masten, fängade vinden och forsade världsvant iväg på en härlig slör. Bakom mej hörde jag ynglingen vråla något för mej helt obegripligt. Jag vände mej stelt om och såg den snabbt krympande grabben febrilt viftande med en liten vit plankbit.

Säkert ett sätt att visa sin ohämmade uppskattning för min skicklighet, tänkte jag och fortsatte glatt min totalt obehärskade seglats.

Icke förrän jag halkade till och fastnade med stortån i den tomma centerbordstrumman, förstod jag vad den ohängde instruktören stått och viftat med - centerbordet!

Ve och fasa! Eftersom kryss nu var omöjlig var jag alltså i princip tvungen att segla ett varv runt jorden för att ha möjligheten att återvända till utgångspunkten. Visserligen har man väl stundtals drömt om en dylik seglats, men idag..? Det fanns väl vissa saker man velat ordna innan man åkte, dessutom hade jag inget med mej att läsa. Utan en god bok - ingen jorden-runt-seglats!

Nu var goda råd dyra. På darrande ben såg jag staden passera på båda sidor om mej. Där for Stadshuset förbi, där for Munchenbryggeriet förbi, där for Riddarholmen förbi...nästan. Halvvägs blev det tvärstopp. Masteländet rasade så ock undertecknad. Det visade sig att nå'n illbating byggt en tunnelbanebro tvärs över min färdväg. Den segelfria höjden var dryga metern.

Efter ett kortare besök nere hos Mälarens urlakade fiskarter - vilka voro så kvicksilvermättade att man direkt kunde avläsa vattentemperaturen på dem (21 C) - pluppade jag likt en kork upp över ytan igen. Här var plötsligt bara vitt med ett och annat kulört streck på tvären. En kort stund funderade jag på om jag rent av passerat till De Sällare Jaktmarkerna men konstaterade snart att jag befann mej under seglet.

Väl framme i dagsljuset igen, kunde jag rakt framför mej läsa ordet POLIS i meterstora vita bokstäver på svart botten. Jäklar, dom har kommit på mej med TV-licensen tänkte jag.

Jag dök blixtnsnabbt igen och hörde en bekant röst ropa -Var det inte Deckar-Benke?, just som jag med stor kraft spräckte ytspänningen. Jag stannade nere i väl 20 minuter innan törsten tvingade mej upp till ytan igen.

Polisbåten var kvar.

Jag överlämnade mej utan vidare motstånd till Lagens Långa Arm. Det visade sig att just denna långa arm träffat mej en gång tidigare i farvattnen utanför Ekholmen sommaren -80. Men det är en annan historia.

Jag och mitt ekipage återlämnades genom polisens försorg till den krullhårige vid uthyrningen. Ankomsten fick hans (och även andras) hår att tillfälligt bli spikrakt. Han vräkte ur sig saker som jag helst inte vill återge här. Jag betalade och försvann kvickt därifrån.

Min bil fick jag lösa ut hos Gatukontoret på Ringvägen å 540 kr.

Sedan dess har jag windsurfat massor av gånger men jag släpper aldrig mer brädlappen med förankringslinan.

Windsurfing är en härlig sport!



Deckar-Benke

# INSÄNDAR'N

Svar på Lasse Haggrens insändare om Båtnyttis "One off a kind regatta".

Det går mycket riktigt att göra många reflektioner om Lasses skrivelser om regattan.

För det första: SSKF deltog inte med några båtar som Lasse antyder genom att skriva: om SSKF skall delta i sådana här sammanhang osv.

För det andra: En helt vansinnig tabell med klassificering av besättningarna i de deltagande båtarna.

Vi tittar på första punkten. Efter att vi på 22-klubbens årsmöte -81 fått en förfrågan om att delta med Flamingo (och tackat ja under förutsättning att det gått bra för oss under seglingsäsongen -81) beslutades det på ett senare möte att SSKF inte skall delta med några båtar pga att startavgiften anses för hög. När Norlin Marin får reda på att vi inte skall köra Flamingo frågade "Tigern" om vi ville ställa upp i en lånad Tiger 22:A åt Norlin Marin, vilket vi beslutade oss för att göra. Vi seglade alltså åt Norlin Marin och inte för SSKF, synd för här hade verkligen skärgårdsskyssarförbundet alla möjligheter till gratisreklam genom att delta med två båtar (en A22:a och en 30:a) med ordinarie besättningar, jag kan garantera att resultatet sett anorlunda ut då.

Andra punkten, som gäller klassificeringen av besättningarna. När Lasse klassificerar besättningarna efter det system han valt tar han ingen hänsyn alls till vad som inträffat runt banan, man kan alltså segla precis hur man vill, tjuvstarta skita i styrbordsregeln och över huvudtaget segla utanför kappseglingsreglerna, för det är ju bara tiden som räknas.

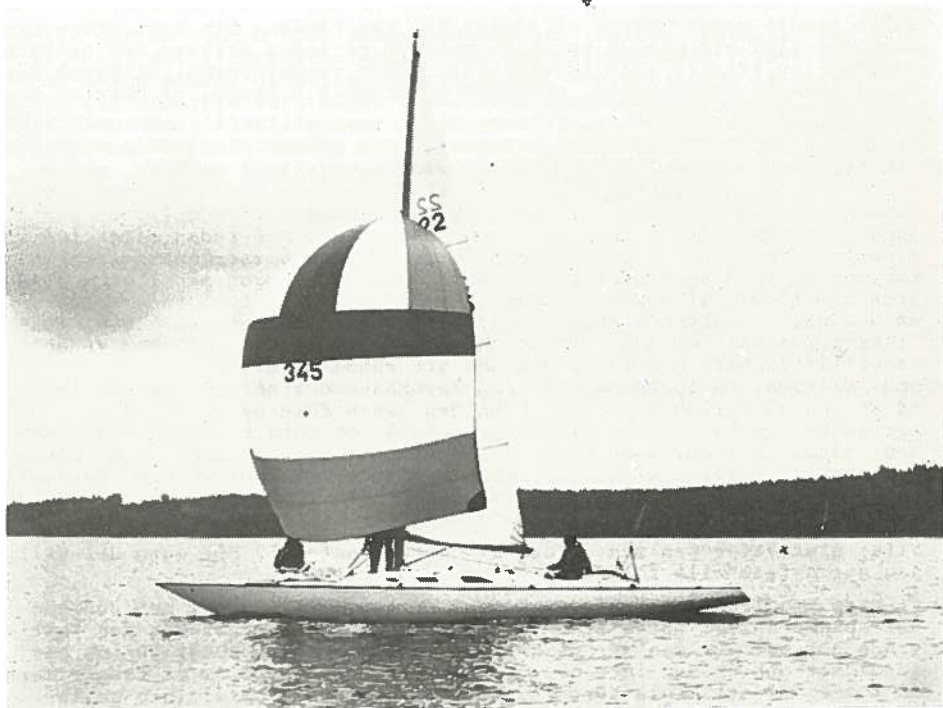
Jag kan dra exempel, Smaragden är diskad i 3:e seglingen pga regelbrott i starten, Safiren är diskad för brott mot styrbordsregeln, X102:an och BB-10:an tjuvstartade i 3:e seglingen, det finns fler typer av exempel: BB-10:an hade enligt Lasse en "darrig" besättning och har tappat många placeringar när tiden räknats om efter Lystalet, en förklaring: i tredje seglingen blev vi påseglade av BB-10:an vid gippmärket, domarbåten uppmärksammade det och beordrar 720<sup>0</sup>:sväng. Att göra en 720<sup>0</sup>:are när spinnarn är uppe är ju vanskligt så här förlorades massor av tid dels vid nertagningen av spinnarn dels 720<sup>0</sup>svängen och sedan att ta sig förbi alla som passerat under hela manöver. Om man som vi varit med på banan och inte bara läst ett tidsningsreportage inser man snart att man verkligen gör det enkelt för sig när man klassificerar besättningarna utan någon annan hänsyn än tiden. En fråga som gäller det system Lasse valt på klassificeringen, hur skall W30:an som kom etta plac. abs. kunna få en 1:a på besättningens jobb? Det finns ju ingen att ta i omräkningen efter Lys, det innebär alltså att den båten som vinner inte har en besättning värd en 1:a.

Lasse skriver att det var "skärpt folk" som han har delat ut 1:or till jag tycker nog att det fanns en hel del "skärpt folk" som fick nöja sig med 2:or och 3:or också eller vad sägs om Jörgen Sundelin i X:102, Arved von Grünwald i Omega 34 och Håkan Södergren i Atena 34.

På slutet skriver Lasse "tyvärr fick båda skärgårdskryssarna 3:or vad det beror på vet jag inte men om SSKF skall delta i sådana här arrangemang skall klasserna representeras av det yttersta vi har av besättningar". Ett gott råd, om SSKF skall delta någon gång, gör som de flesta andra klasser, välj ut den båt och besättning som gått bra under säsongen, håll inte på och plottra ihop någon besättning i lånad båt. Det måste ju vara helt klart att en besättning kan prestera sitt bästa i en båt där man hittar grejerna och vet hur de fungerar. Alla har ju sina idéer om hur man skall segla och vad man skall ha för grejor, det överför man ju på sin egen båt. Själv skulle jag aldrig ställa upp i en kappsegling med min båt och ha en så skitig botten som Tiger 22:an hade (den hade inte varit upp för tvättning på hela säsongen). Dessutom får man inte ha sådana problem med grejerna som vi hade. Bl.a fungerade inte backstagen, storseglet var för långt i bomliktet, det gick inte att skifta försegel under gång. Man måste dessutom ha en fast monterad kompass under kappsegling, ingen liten orienteringskompass att hålla i handen. Alla de här detaljerna är enkla att åtgärda när man vet om dem men när man som vi såg båten först kl 22.00 kvällen innan första start är det tyvärr för sent.

Under kappsegling skall ingen energi gå åt till att fundera över om rätt segel är uppe eller andra saker som inte fungerar. Man skall veta att allt fungerar när man går ut, för att helt kunna koncentrera sig på fart och taktik.

hälsningar Besättningen på Flamingo



Tiger22:an Raffa under 1978 års pokalseglingar. Obs - Raffa är inte identisk med den i insändarn omtalade Tiger22:an. Foto P Thelander.

## ANGÄENDE 30 - KLASSEN OCH ONE-OF-A-KIND-RACE.

Många frågor med viss förvåning i rösterna om vårt deltagande i Båtnyttets one-of-a-kind regatta. Hur kunde det komma sig att skärgårdens vinthund - de åtta skärgårdskryssarna - belade de något blygsamma placeringarna 22 och 16 av 24 startande? Jo härom kan jag ge besked - ty jag var med.

I första köret startade vi hyggligt och var med i tätklungan ut till Sandhamn. Vi var ett koppel med ca åtta båtar som låg inom 500 m radie. Därefter hade vi en rasande fight med Smaragden, Omega 34:an och Aphrodite 101:an ända ut till Almagrundet vars mistlur plötsligt hördes uppi-från och inte framifrån. Nu råkade Alma ligga ca 2 distansminuter längre ut än rundningsmärket varför vi genast förstod att vi navigerat fel och något snopna vände inåt igen. Nåja, på hemvägen fick vi följa i dimman av greven, så vi var inte ensamma utan i gott sällskap.

Bortsett från den sorgen över det klart ådagalagda bristande sjömanskapet gladdes vi oss dock åt att vi något överraskande hade gått så pass bra på vägen ut, trots att det bara blåste 3-4 m/s. Det verkar som om 30:a skulle kunna hävda sig även i lite lättare väder.

Nästa dag blåste det 6-7 m/s och nu trodde vi naturligtvis att det skulle bli vår dag. Det började bra med en perfekt start och en ännu bättre kryss, vi rundade i toppen några sekunder efter ledande Wasa30. Nu skulle spinnakern upp i ett huj, men istället lyckades vi få ner den i vattnat där den snabbt bredde ut sina glada färger bland strömmingsstimmen. Tvärparkering med andra ord, Medan de andra försvann ner mot rundningsmärket hade vi hårda och rundliga MBL-förhandlingar om vilken tåt vi skulle dra i för att snabbt få sakerna på plats och så var det loppet kört.

I det tredje racet gjorde vi såvitt jag kan påminna mig inga stora grodor, men fick ett ganska kraftigt motvrid på andra kryssen och halkade obönhörligt efter i alla segelskiften efter rundningarna. Eftersom detta var den kortaste banan, avverkad på drygt 1,5 timme, så märktes denna sölighet extra mycket.

Tredje dagen slutligen var det dags för "La Grande Finale" med en jättelik triangelbana över hela fjärden. Vinden var klart godvänd, med ca 10-12 m/s och nu, tänkte vi, skulle vi revanchera oss. Starten blev ganska hygglig och likaså första kryssen (känns det igen?) och denna gång lyckades vi även med att få spinnakern att stå redan efter två minuter efter rundningen..... Men eftersom vinden var ganska frisk så tappade vi inte så mycket på det ändå. Nu hände något märkligt - båten gick som tåget, liksom även 22:an, raskt tog vi in förlorade metrar, så att när vi gippade nere vid Röko, rundningsmärket, så låg vi faktiskt i den väl samlade tätklungan (bortsett från Wasa30 som redan dragit ifrån oss) med klara chanser att runda nästa märke i en mycket god position. Då lossnade lägajens snabbhake och spinnakern fladdrade ut som en glad flagga. Så var även den dagen förstörd. Att ta ner en spinnaker som bara sitter fast i ett fall och lovertsgaj, knyta fast den, hissa på igen, upptäcka att man fått timglas, ta ner den igen och hissa på nytt tar sin tid ..... ca 10 minuter skulle jag tro. Dvs skillnaden mellan 2:a och 14:e båt i mål efter tre timmars segling.... Marginalerna är inte stora.

Vilka slutsatser kan man då dra av detta spektakel? För egen del vill jag gärna framhålla följande:

Vi hade hygglig fart i båten, även i relativt lätt vind, men rutinen var ack så dålig. Detta är naturligtvis en självklarhet för den initierade som vet hur man ser på kappsegling inom 30-KLUBBEN. Övning ger färdighet och om man inte övar så går det inte fort. Om vi tränar mera så kommer vi att segla fortare, om inte - aldrig. Om vi inte seglar med fullt ställ, dvs även spinnaker när vi kappseglar så kommer vi aldrig att få näsan över vattnet i sammanhang större än torsdagsskären i vassruggarna. Det är för mig en gåta att en del människor kan stå upp

på ett möte den ena dagen och rösta för att man ska segla vissa, till och med de flesta, seglingar utan spinnaker, för att nästa dag sätta upp en förvånad min över att det gick så dåligt i "one-of-a-kind-race". Med en god spinnakerrutin hade vi tveklöst halverat vår slutplacering. Orsaken till det miserabla resultatet ligger till stor del i att vi inte seglar för fullt tillräckligt mycket i klassen.

Nej låt i stället klassen blomma ut i färgglada ballonger såsom regeln avser och kasta spinnakerlösheten på sophögen, så blir det roligare att segla, standarden höjs och vi kan börja segla upp till jakternas egentliga prestanda.

Personligen tänker jag inte segla fler seglingar utan spinnaker. Det är faktiskt roligare att segla för fullt mot andra klasser än att slöseгла mot andra trettior. Bortsett från resultatet, så var "one-of-a-kind" fantastiskt rolig. Där var det fullt ös, helhjärtade satsningar och hård konkurrens, men som antytts ovan, enbart ekonomisk satsning ger ingenting. Det är träning som ger resultat i prislistorna. Symptomatiskt är att i 30-klassen lyckades vi bara med viss möda skrapa fram en båt och en besättning (inte ens fulltalig) för att visa färgerna i racet, medan de andra klasserna i de flesta fall haft någon sorts uttagningar för att få fram den bästa representanten för klassen. S-30:an t ex hade kört två båtar och tre segelställ mot varandra och skickade den bästa båten med de bästa seglen.

I vårt fall tror jag nog att Pelican var den bästa jakt vi kunde skicka, åtminstone i det vädret som nu blev. Hon var ju trots allt en av klassens bästa båtar säsongen 81 och då speciellt när det blåste liit. Felet var bara att standarden på klassen var så låg att en av de bästa jakterna inte förslog särskilt långt i litet större sammanhang.

Men låt oss nu glömma bort denna olycksaliga regatta. Istället bör vi se till att det i fortsättningen finns toppekipage även i 30-klassen. One-of-a-kind kommer givetvis inte tillbaka, men det finns ju andra tillfällen att reparera vårt något skamfilade anseende. Scandicap race och andra liknande tillställningar är ju utmärkta tävlingar att jämföra sig med andra klasser i och där finns ju också båtpressen.

Men om vi ska visa att våra jakter är de bästa som finns - för det är de ju - så måste också standarden höjas högst betydligt i klassen. Samma sak gäller om vi någonsin vill komma någonvart i Europacupen. För närvarande är klasskillnaden mellan oss och tyskarna enorm och man kan ju fundera över var i prislistan Winterhalter och grabbarna skulle hamnat om dom varit med. Knappast sämre än trea är min gissning.

Som jag ser det hade gentlemen's agreementet om att segla utan spinnaker en viktig funktion i början av 70-talet när det gällde att dra igång en klass som varit död i 20 år. Men nu bromsar det endast utvecklingen och hämmar klassens tillväxt. Ett av de bästa argumenten för utomstående personer att byta upp sig till en 30:a är ju att det är snabba båtar - men då måste vi ju visa att de verkligen är det.

Summan av kardemumman blir alltså att alla som vill se klassen växa och blomma bör gå på vårmötet och rösta fram seglingar med fullt ställ i 30-pokalen, det blir en bra början.

Olle Madebrink.

## DET KOM ETT BREV,

med anledning av artikeln om 30 S-83 Sang i förra numret.

Ronneby 1982-01-30

Bäste Per Thelander!

Med vemod och sorg läste jag i skärgårdskryssaren nr 4 om SK 30 S 83 Sang och som tidigare ägare till henne mellan åren 1962-1970 har hon berett mig mycket glädje inte mist på kappseglingsbanorna.

När hon nu är utplånad från den seglande skara i en svunnen epok kanske det inte är så mycket mer att orda om henne. Jag vill bara komplettera något ytterligare till historiken om henne med bifogade klipp från den tid då jag kappseglade med henne.

Anledningen till att hon bar namnet "Världens längsta brygga" här nere berodde på att stränderna här i skärgården är ganska grunda strax intill land och då var det inga svårigheter att komma intill med fören med Sang eftersom kölen satt en bit in. Andra båtar kunde därför som låg djupt i fören lägga sig akter om och på sidorna och då fungerade hon som brygga vid många tillfällen. Nämnas kan att det var en sonson till Knut Holm nämligen min seglarvänn Ulf Holm Nynäshamn som är upphovsmannen till det namnet.

Jag bifogar också med detta brev en ansökan om medlemskap från min son som är lycklig ägare till Sk Virveln.

Seglarhälsningar

*Ingvar Karlsson*  
Ingvar Karlsson  
Pressaregatan 15  
372 00 RONNEBY

Av de bifogade klippen att döma får jag korrigera uppgifterna något. Under 60-talet kappseglade Sang flitigt i Blekinge. Nästan alltid först i mål. Sangs höga måtetal (8,0 i NL) orsakade flera gånger att andra avsevärt långsammare båtar kunde vinna sedan respiten räknats ut. Ingvar berättar också att det finns många fina A15 jakter i Blekinge. Exempelvis 15/28 Virveln, 15/24 Romance, 15/27 Red Wing. Även andra klasser är representerade. Där finns 40/63 Stina och A22:an Rival.

På fotot till höger syns Virveln, E Nilsson 1935 10,12 x 1,73. Ägare Anders Karlsson Ronneby.

P Thelander



# Snön tryckte in taket Skadade båtar på slip

Taket till den norra förvaringsflygeln vid Mariehamns slip och marin i Österhamn rasade samman på onsdagskvällen. Flera båtar som vinterförvarades i byggnaden har fått svåra skador.

Taket gav vika för snön som låg på. Detta trots att vi har skottat bort snön flera gånger i vinter, berättar BERNDT HARCKE som driver slipen.

Skadornas omfattning är ännu inte fastställda eftersom de skadade båtarna inte kan besiktigas förrän taket lyfts bort.

Mariehamns slip och marin kan förvara ett 90-tal båtar inomhus. Ungefär hälften av båtarna står i

den norra delen av byggnaden där taket nu rasat in.

Det går inte att säga hur många båtar som skadats och hur allvariga skador de har. Men det är antagligen tio båtar som fått olika skador när taket kom in, säger Berndt Harcke.

En båt som är svårt skadad är en vacker segelbåt i mahogny som fått flera takstolar över sig och förmodligen är ganska illa åtgången.

Slipen har ingen försäkring för sådana här olyckor utan det är båtägaren själv som måste ha båten försäkrad för att få ut någonting.

## Däcket intryckt

Visst har jag min båt försäkrad. Men den går inte att ersätta med pengar, berättar Kai Uotila som är en av de drabbade båtägarna.

Uotila säger att däcket på hans båt troligen är intryckt men att skadorna inte är besiktigade ännu.

Rustas båten upp så får jag räkna med att den inte är segelklar till inkommande säsong. Bra träarbete kan endast ett fåtal göra nuförtiden och de har alla fullt med jobb fram till sommaren.

## Dyr småll

Harcke berättar att taket nu skall plockas bort och skadorna besiktigas. Resten av vintern får båtarna stå utomhus men intryckta med presenningar.

Vi hade planerat att riva den här flygeln till inkommande sommar och bygga nytt. Hur det går nu vet jag inte. Det blir en dyr småll för mig, berättar Harcke.

JAN ERIK SUNDBERG

Från vår specielle bevakare av jakteri i Finland - Rune Sjöström - kommer vidstående klipp från Nya Åland den 5/1 -82.

22:an som nämns är S 303 SENSÅJA, en vacker Erik Nilsson-jakt i mahogny från 1937. Ett utomordentligt gott amatörbygge av Bernhard Eriksson i SS Vega.

Redaktionen vill verkligen uppmana jaktägarna att se över täckställningarna på varven, speciellt nu i slutet på vintern när snön börjar bli tung.

## Skärgårds-kryssare illa skadad

Båten är mycket illa skadad. Överbyggnaden och däcket är krossat och antagligen har skrovet blivit snett, berättar verksamhetsledare CHRISTER KULLMAN om sin segelbåt som vinterförvaras vid Mariehamns slip och marina.

Kullmans båt är en skärgårdskryssare byggd i hondurasmahogny 1937 i Stocksund, Sverige.

När taket på Mariehamns slip och marina rasade in i onsdagskväll föll en stor del av takkonstruktionen ner på Christer Kullmans segelbåt, en A 22:a.

Visserligen är båten försäkrad men för försäkringssumman får jag aldrig en liknande båt. Skadorna är ännu inte helt in-

spekterade man det ser bedrövligt ut.

Kullman köpte båten från Stockholm senaste sommar. Nu befärs han att åtminstone segelsäsongen 1982 har spolerats genom takraset.

Även om det går att få tag på en bra träkarl som är villig att reparera båten blir det knappast samma båt. Skrovet är långt och smalt och tål inga större påfrestningar av den typ det nu fått, berättar Christer Kullman.

JAN ERIK SUNDBERG

# SAMLAT & BLANDAT

55:or TILL SALU -

L'aiglon - Lars Hagberg  
tel 08-825456

Arwen - Mats Ridder  
tel 08-688306 el.  
Lennart Myrlöw  
tel 08-157057

TILL SALU

40 S-81 Ellinor  
13,77 x 1,99 byggd 1922  
furuskov, däck och ruff i  
mahogny.

Ring Linus - 08-691981

TILL SALU

A22 S-329 TITTI  
K H Reimers 1961 11,49 x 2,02  
X-pokalvinnare 1979 och 80  
i toppskick och fullständigt  
utrustad.  
Ring Göte Eriksson 0155-19016

SÄLJES

Spinnaker  
Örtengren -72 i färgerna grön-  
vit - grön. Seglet har måtten  
8,96x 6,5 m och är ca 70 kvm.

Lars Davidsson 0322-11428



SSKF SÄLJER

Gamla tidningar och matriklar.  
Skärgårdskryssaren nr 2/74, 3/75,  
hela 1976, 1/77, 2/77, 3/77,  
1/78, 3-4/78 dubbelnr. Fr o m  
1979 finns alla nr. 10:-/st.  
Matrikl. - 77 - 81 5:-/st.  
Hans Wahrolens "Kryssare och  
Kappseglare" 125:-  
Postgiro nr SSKF 796641-9

**OBS**

TILL DIG SOM FLYTTAR

Vill du ha tidning och matrikel  
anmäl adressförändringen till  
klassklubben.

Red.

# SAMLAT & BLANDAT

## SÄLJES

Storsegel ca 42 kvm 340 g duk  
1978, ngt defekt. Pris 2000:-

Ring Bengt Parmell 55 S-6  
0752/11583 hem 0752/17470 arb.

## SÄLJES

SK 30 200 Yvette, 12,10 x 2,10  
Byggd 1936-39 Furuskrov, dukat  
däck, 2 storsegel, 2 genuafock,  
1 kryssfock, 1 spinnaker + div  
bomullssegel, 2 ankare + mkt  
annan utrustning.

Tel 08-482548 Urban Bendtz.

## TILL SALU

SWING A30 s/178 Becker Karlsborg  
1943, 13,28 x 2,18 x 1,50  
blyköl 1300 kg.

Fernissad kärnfuru, mahogny,  
rikhaltig utrustning, 6 hkr  
Evinrude. Säljes av hälsoskäl.

Ragnar Nordenwall, Linneg 31,  
11447 Sthlm 08/609001.

## KÖPES

Bättre begagnad spinnaker till  
SK 30 ca 50-80 kvm, samt 1 st  
lättvindsgenua. I=8,55.

Ring Stefan 1499-10311

## SÄLJES

### 30 S-30 SLAGHÖKEN

Segelsällskapet Brunnsvikens  
lottbåt 1924, konstr. av Y Holm  
11,91 x 1,80 x 1,45, lvl 9,00  
deplm 2,0 ton. Slaghöken är byggd i  
i honduras mahogny och fortfarande  
de fernissad. Hon är helt nyrenov-  
verad, samt nybyggd ruff i mah.  
Slaghöken är en mycket välvärdad  
snabb och vinstmeriterad jakt.

Kontakta Claese Elman,  
Alviksvägen 78, 16136 Bromma.  
Tel 08/250713.

## TILL SALU

### 75 S-1 GUN

16,6 x 2,57 E Salander 1918  
Utmärkt kondition.

Kr 110000. Ev. finans.

Hans Wahrolen 08-437331 hem  
08-228840 arb

## TILL SALU

### 30 S-81 Gerd VI

Teakdäck, alu-rigg, nya segel  
mm.

Tel 0755-66104 el 16974.

## TILL SALU

### 30 S - 61 COBRA

Sthlms SS lottbåt 1925,  
konstruerad av Karl Einar  
Sjögren med mätten 12,18x1,78  
djupgående 1,56 blyköl 1500 kg  
Byggd på Nya Varvet Gröndal  
(Janssons) i honduras mahogny  
och ribbdäck i spruce.  
Cobra är mycket välvärdad och  
välutrustad samt känd som en  
snabb jakt.

Fernissad såväl utvändigt som  
invändigt. Foto- se föregående  
nummer av tidningen.

Kontakta Per Thelander  
Lomvägen 34  
19156 Sollentuna  
08-7580949



# SAMLAT & BLANDAT

## TILL SALU

A22 nr 199 löa 12,02 br 1,97 ritad av K E Sjögren 1933, mycket vackra bra skick och välutrustad.

Sven Högelin  
Tel 08-7177339

## TILL SALU

22 S-62 UNN, G A Estlander 1927  
Utlottningsbåt i SS Aeolus  
Mått 9,35 x 2,06 x 1,20  
Fernissad mahogny, pinedäck.  
Renoverad 1981, väl utrustad.  
Vinterplats Lidingö.  
Pris 23000:-

Jan Hagelin tel bost 08-803223  
arb 08-262270

## TILL SALU

75 S 24 BIANCA  
Byggd 1913 13,52 x 2,50  
Fernissad mahogny

Ring Lasse 08-424365  
Hasse 08-415657

## prenumeration

på Skärgårdskryssaren 50:-

Hans Wahrolens bok

## kryssare & kappseglare

125:-

Allt detta genom att sätta  
in pengarna på SSKF's  
postgironummer 796641-9



## Sk 55/S 46 CARINA

Byggd i Göteborg 1919. Konstruktör Holmström.

Säljes pga nybygge. Båten är fullständigt

kappsegling och långfärdsutrustad. Al-mast,

Kanonsegel, ny Mariner 8hk, Wallasvärmare.

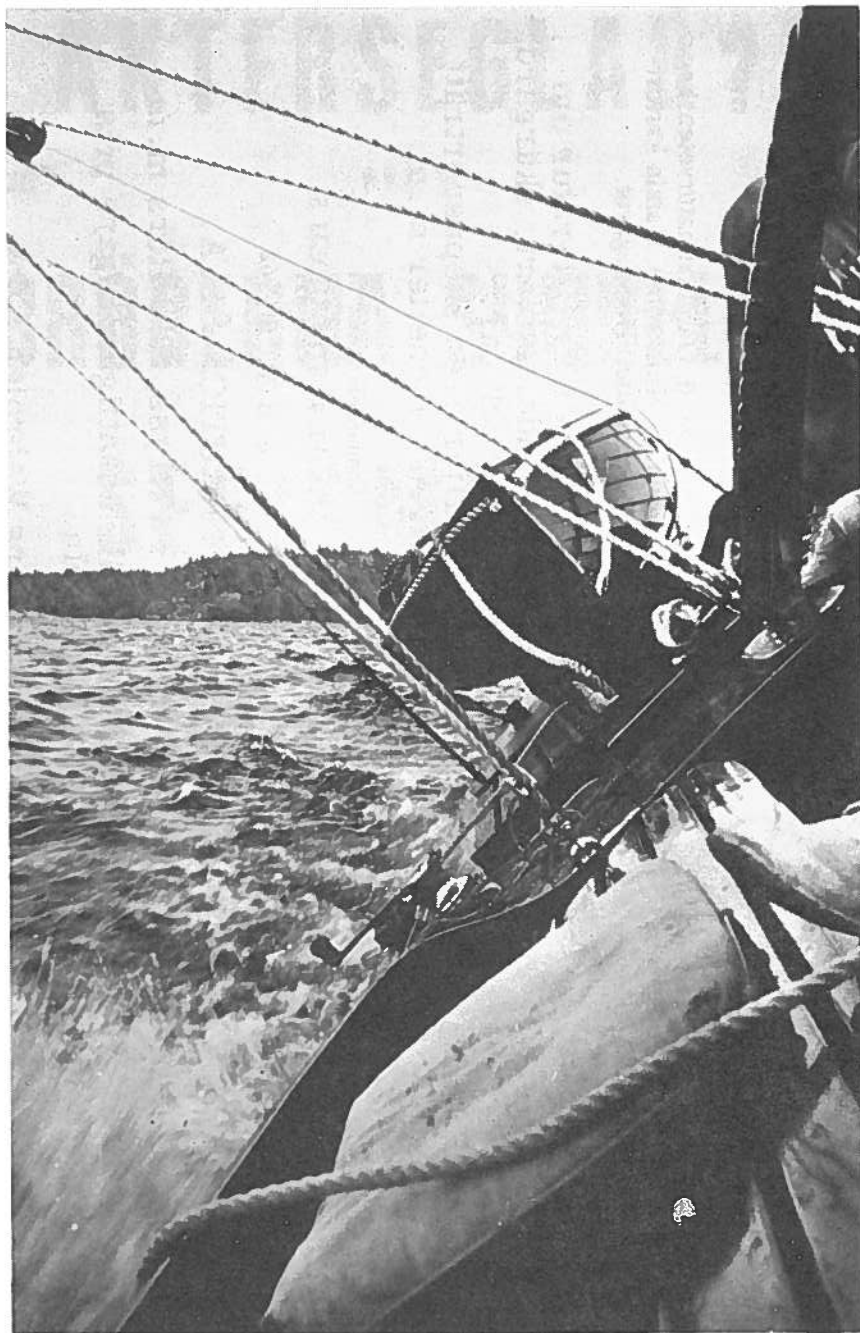
Välkänd kappseglingvinnare, bla. THE SCANDAL

BEAUTY TROPHY-79. Prisidé : 70.000

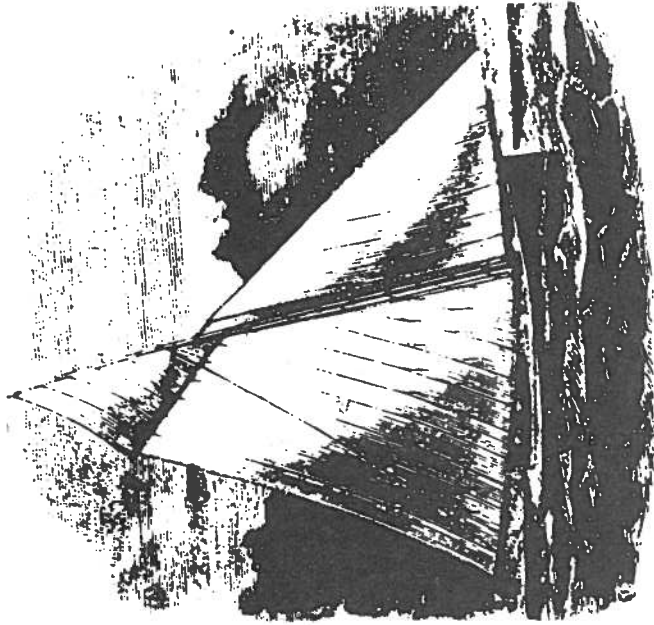
Kjell Wallin tel: 7441959

Se även kompletterande upplysningar i Thomas 55-artikel.

**Till salu**



Roxane III:s jolle säkert surrad 1936. (Roxane III = 95 S 10 La Morena)



# L&B&RS

## ANTIKVARIATET

Sällsynta böcker. Bokband. Gammal naturvetenskap.  
Nautica. Scandinavica. Humaniora. Gamla kartor.  
Grafik. Specialitet: Hedersgåvor.

Välförsett lager av litteratur om  
fritidsbåtar, handelssjöfart, skärgård,  
hav och öar.

Köper och säljer även skeppsporträtt,  
instrument, modeller m.m.

Kommendörsgatan 14

Box 5123, 102 43 STOCKHOLM 5

Tel. 62 21 31 • 60 92 62

**FÖR TILLFÄLLET NYINKÖPTA SAMLINGAR NAUTICA BL.A.**

Tidskrifter: Segel & Motor, tidiga årgångar På Kryss, Till Rors m.m.

Egen import av utländsk nautisk litteratur till väsentligt billigare pris  
jämfört med den vanliga sortimentsbokhandeln.

Ett tips för Dig själv eller någon annan: Hans Wahrolén's bok  
"Kryssare och Kappseglare."

# AKTERSEGLAD?

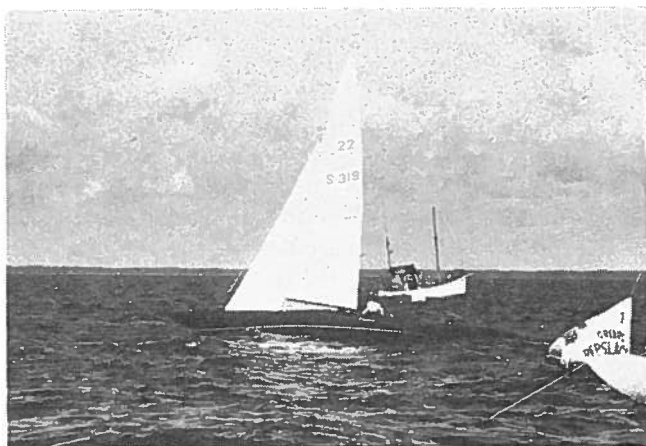
R I N G

## BRÖDERNA SUNDELIN

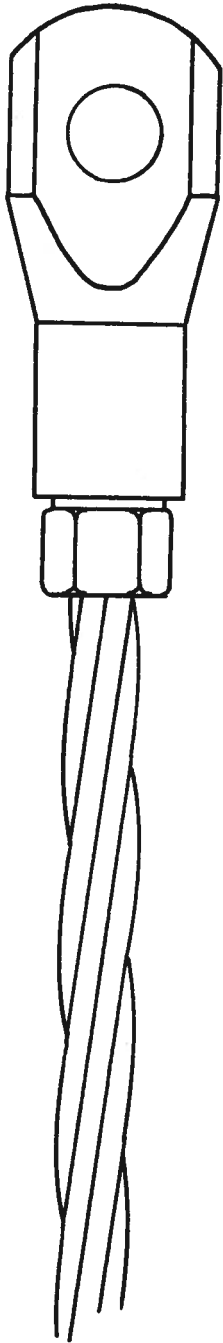
### SEGELMAKERI

SALTSJÖBADEN

T E L. **08. 717 5070**



X-POKALVINNAREN S319 FLAMINGO  
MED STOR OCH GENUA FRÅN SUNDELIN



## 7-TRÅD STÅLWIRE

- med ändstycken som du kan montera själv
- en stark och stum rigg till lågt pris

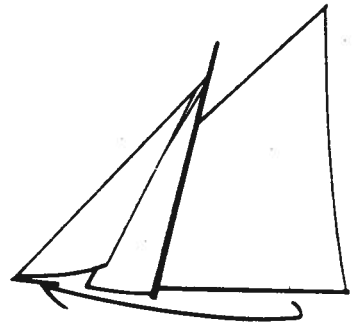
### Vår riggarverkstad

- kan hjälpa dig med det mesta när det gäller stående och löpande rigg
- du kan få din service direkt vid vår brygga
- vi tillverkar även metallmaster, glas-fibermaster, spinnakerbommmar m m

### Vårt Segelmakeri

- kan erbjuda dig segel med mycket hög kvalitet, vi representerar välkända Lamsails. Garantin är 3 år - priserna låga.

***segla väl !***



**STEGESUNDS VARV**

Segelmakeri & Riggverkstad

Box 41, 185 00 VAXHOLM, Tel. 0764/328 90.