

SKÄRGÅRDSKRYSSAREN

Svenska Skärgårdskryssare Förbundet, SSKF
Nr 1, 2000 Årgång 26

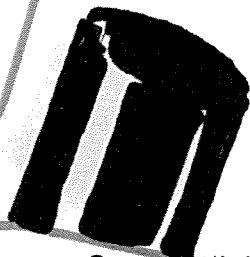


22 30⁴⁰ RM

Europacupen

Skärgårdskryssar-
Int. SM pökalen

Västervik
5-9 juli 2000



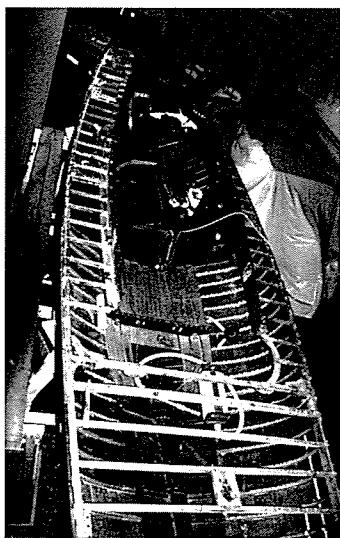
S 30 Rival 22
RM RM

Segelsällskapen i Västervik WSS och WSSW



Från Redaktionen

Mileniets första nummer av skärgårdskryssaren. Redaktionen har ställt sig frågan, varför ska man segla skärgårdskryssare? Vi har låtit några personer ge sin syn på varför valet har fallit på en skärgårdskryssare när man skaffat sig en ny båt. Bengt Jörnstedt har beskrivit hur elegant man kan manövrera en jakt i hamn. Calle Svedberg mfl har kartlagt möjligheten att bygga nytt och kort presenterat av några pågående projekt. Nybyggnadsgruppen kommer att på mässan ha utförligare information. Sommarprogrammet är digert som vanligt, missa inte sommarens höjdpunkt i Västervik. Detta nummer beräknas komma ut till båtmässan i Stockholm och tryckas i en utökad upplaga för att spridas på mässan. Om du är intresserad att bemanna SSKF:s monter så finns det säkert vakanta platser, ta kontakt med Tomas Brolin 08-644 13 30. Detta nummer bör ha bra ekonomisk bärighet, Olle Larsson har lyckats att sälja fler annonser och vi hoppas att annonsörerna ska bli nöjda när vi kan sprida fler exemplar på mässan så att de fotsätter att annonsera i vår tidning. Gynna förbundets annonsörer och berätta gärna för dem att du sett annonser i skärgårdskryssaren.



Två jakter som satsar på Västervik, Gullvingen och Deidre



Innehåll i detta nummer

Sommarprogram	6
Årsmötesprotokoll	8
En seglare minns	12
Varför bygga en 22:a?	14
Varför bygga en 30:a?	16
Varför bygga en 40:a?	18
Nybyggnadsmöjligheter	20
Sonja, 22 S-200	22
Med Kerma i främmande vatten	28
Intervju med en mästare	32
Samlant blandat	34

OF-SIDAN

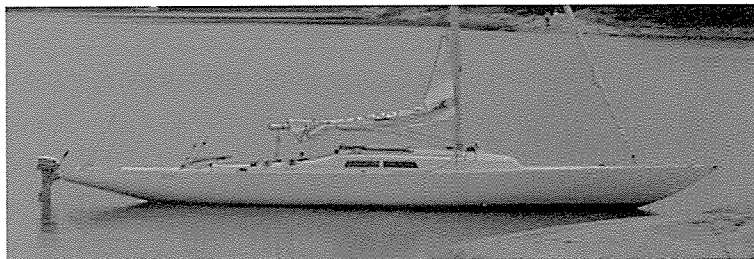
Skärgårdskryssarförbundet har valt en ny ordförande, det är den 10de seden förbundets start 1974.

Jag heter Hans Samuelsson och seglar 30 S-223 Deidre. Tidigare har jag haft en 40:a och 75:an Blanka. Första gången jag var med i styrelsen var i mitten på 70-talet, då som övrig ledamot. I slutet på 70-talet var jag med i valberedningen och försöket värva Tom Edling, dåvarande ordförande i 75:a klubben, till en styrelsepost i förbundet, det slutade med att Tom värvade mig till 75:a klubbens styrelse, där jag fortfarande är med. I början på 90-talet blev jag vald till ordförande i Segelsällskapet Stockholmsskärgårdskryssareflottilj och har som representant för flottiljen suttit med på förbundets styrelsemöten.

Vid en tillbakablick på tidigare ordförande seglade 4 stycken 30:a och övriga seglade 22:a, 40:a, 55:a, och 150:a. Dag Jensen har seglat både 30:a och 75:a, Jonas Brundin hade samma kombination som jag har. Började segla 40:a ville ha lite mer utrymme och köpte en 75:a vill sedan segla något mer lätthanterat och införskaffade en 30:a.

Nu står vi inför ett nytt årtusende och har intressanta arbetsuppgifter framför oss. Skärgårdskryssarförbundet har två stora uppgifter, att bevara båtarna och att värna om regeln. Vi har en regel som gör att det fortfarande byggs nya jakter samtidigt som det går att göra sig gällande med en båt från trettioalet. Vi har äldre skärgårdskryssare som deltar på veteranbåtsfestivaler men ändå seglar lika hårt som de en gång gjorde när de byggdes. Inga museebåtar som bara visas upp utan även används aktivt, klarar både att korsa Ålandshav och att kappsegla på Kanholmsfjärden. Vår verksamhet ska var inriktad på att bevara de äldre jakterna genom kurser, träffar, renoveringsfonden, tips och artiklar i tidningen etc. samt att värna om regeln genom klassificeringsnämnden, nybyggnadskommitté, kurser, träffar etc.

Delta i förbundets aktiviteter Vi ses på fjärden.





SKÄRGÅRDSKRYSSAREN

Officiellt organ för SSKF,
Svenska Skärgårdskryssareförbundet

Redaktion: Hans Samuelsson, Olle Larsson
Redaktionsadress: SSKF, Box 8178, 104 20 Stockholm
Ansvarig utgivare: Hans Samuelsson

Frågor rörande SSKFs verksamhet kan ställas till
ordförande: Hans Samuelsson 08-640 39 13
sekreterare: Kim Murisoja 08-718 34 76
kassör: Helena Raubal 08-704 23 53
klassificeringsnämnden: Olle Madebrink 08-500 320 01

SSKF:s adress: Box 8178, 104 20 Stockholm. Postgiro 79 66 41-9.
Hemsida: www.sskf.se

Varor till försäljning!

Du kan beställa genom att skriva till SSKF eller betala till SSKFs postgiro 79 66 41-9. Porto tillkommer.

Äldre tidningar, hela årgångar (4 nummer) 60:-
Äldre matriklar 5:-
SSKF-nål 25:-



Tröjor (college-modell)
Jubileumströja 220:-



Vimpel 100:-

Böcker

Jakt på Kryss (jubileumsboken) 250:-
Skärgårdskryssarreglen 100:-

Port tillkommer!

SKÄRGÅRDSKRYSSAREN 2000

Nr	Sista material- inlämningsdag	Färdig
1	22/1	5/3
2	26/3	7/5
3	3/9	15/10
4	5/11	17/12

Som medlem i SSKF får du Skärgårdskryssaren automatiskt. Vill du bli medlem? Sätt in 170:- på SSKFs pg 79 66 41-9 och ange "ny medlem". Vill du endast prenumerera på Skärgårdskryssaren? Ange i så fall "prenumeration" - kostnaden är densamma.

Regelboken är ett måste för jaktseglaren och för den som tänker bygga om och nytt.

Nybyggare!

Kontakta alltid KN - Klassificeringsnämnden.

Sommarprgram

17 mars, 19:00 Mysafton,

Nya medlemmar träffar gamla medlemmar. Enkel förtäring till självkostnadspris.

Programmet ej klart.

2-4 juni, Våreskader

Samling i Säck på fredag kväll, på lördag familjevänlig kappsegling (förflytning) till annan ö. Målet bestäms på lördagmorgon beroende på vind och väder. På lördagskvällen samkväm, "tippa rätt på kryss" och prisutdelning med bål.

Kanholmsdagen

Datum och formen ej klar.

2 juli eskadersegling till Västervik.

Samling söndag den 2:a juli på Fifong, avsegling mot Västervik på måndag förmiddag.

Ansvarig för eskadern Erik Josephson, 08-15 51 30.

5-9 juli Västervik.

X-poklen och SM för A-22:or och Europacup för 30:or samt storbåtssegling.

18 - 20 aug, Nypan Trophy

Samling fredag kväll i Skärvassaviken på norra Nämndö. Segling runt Nämndö på lördagen och kräftska på kvällen.

26 aug alt 2 sept Skärgårdskryssarens dag

Val av helg är beroende på vilken helg som Scandal Beauty och Riddarfjärdsregattan blir.

Riddarfjärden är dubbelbokad den 2 september.

Övriga seglingsaktiviteter

Midsommarfirande,

GYS inbjuder SSKF:are till midsommarfirande på Ymparholmen i Stockholms mellanskärgård.

28/6 - 2/7 Veteranbåtsfestival

Samling i Sandhamn onsdag kväll, torsdag två banrace, fredag distanssegling till

Vaxholm med traditionell Veteranbåtsfestival.

27/8 alt 3/8. The Scandal Beauty Trophy Race

på Riddarfjärden., GYS arrangerar.



Senaste nytt om seglingarna i Västervik den 5-9 juli

Den nya Gästhamnen i Västervik närmast staden blir basen för de kappseglande Jakterna. Tanken är att varje Jakt ska få en bestämd plats med faktaruta på bryggan, tillgång till duschar, swimmingpool, wc, allt ingår i startavgiften som blir 700:-.

Vidare kommer att vid bryggorna finnas tillgång till restaurang och affär. Från bryggorna tar det ca: 8 min att gå till fots in till citykärnan

Program:

5 juli mät och träningsdag

6-8 juli seglingsdagar för pokal, SM och Europa cup

8 juli Storbåtssegling

9 juli reservdag Besök SSKF:s hemsida för att se senaste nytt kring seglingarna.

Varmt välkomna Alla kappseglare och sanna vänner av Sveriges vackraste Jakter önskar segelsälskapen i Västervik WSS och WSSW genom Rolf Herrström

550 kvm båttillbehör!

BOMBARD gummibåtar **YAMAHA** utbordare
ALBIN motordelar **VOLVOPENTA** reservdelar

**FÄRG - PLAST - TÅGVIRKE - BLOCK & BESLAG - BOJAR - KÄTTING
SJÖKORT - ELEKTRONIK - KYLA - VÄRME - VATTENSPORT mm**



Ulvsundavägen 142 Tel 08-250180, 803140
(bakom Jaguar - Mazda)

Gratis parkering - 30 egna platser!

Protokoll från Svenska Skärgårdskryssareförbundets årsmöte 22 januari 2000 på Sjöhistoriska Museet i Stockholm

Närvarande: 38 personer enligt separat närvarolista

§ 1 Mötet öppnades av SSKF:s tf ordförande Tomas Brolin som hälsade alla välkomna.

§ 2 Dagordningen godkändes.

§ 3 Mötet förklarades vara stadseenligt utlyst.

§ 4 Till mötesordförande valdes Tomas Brolin.

§ 5 Till mötessekreterare valdes Kim Murisoja.

§ 6 Till justeringsmän och rösträknare valdes Wolfgang Johansson och Andreas Falkenmark.

§ 7 Verksamhetsberättelserna för SSKF samt renoveringsfonden (RF) föredrogs. Verksamhetsberättelserna godkändes. renoveringsfonden delade ut 1999 års plaketter (se § 15).

§ 8 Kassareporterna och bokslutet för 1999 föredrogs av kassören. Av vinsten föreslogs att 5 tkr skulle avsättas till en 100-årsfond för 100-årsjubileet av regeln, 5 tkr till renoveringsfonden, 5 tkr till en dokumentationsfond, Resterande 11 107,50 kr föreslogs gå till eget kapital. Mötet godkände kassarapporten, bokslutet samt den föreslagna vinstfördelningen för 1999.

§ 9 Förbundets revisor Magnus Swahn föredrog revisionsberättelsen.

§ 10 Styrelsen beviljades ansvarsfrihet för 1999.

§ 11 Kassören redogjorde för budgetförslaget till år 2000, Förslaget innebär att medlemsavgiften, om 140 kr för klassklubsmedlemmar och 170 kr för direktanslutna medlemmar, hålls oförändrad för 2000. Mötet godkände budgetförslaget och förslaget om oförändrad medlemsavgift.



§12 Följande val av styrelseledamöter skedde i enlighet med valberedningens förslag.

Ordförande, 1år	Hans Samuelsson	fyllnadsväl
Vice ordförande, 2år	Erik Josephson	nyval
Sekreterare, 2år	Kim Murisoja	nyval
Press sekreterare, 2år	Allan Förberg	omval
Klubbmästare, 2år	Bobby Cyrus	omval
Övrig ledamot, 2år	Olle Larsson	omval
Övrig ledamot, 2år	Joakim Hägg	nyval
Övrig ledamot, 1år	Martin Klinga	fyllnadsväl
Ledamot klassificeringsnämnden, 2år	Roger Isacson	omval
Ledamot klassificeringsnämnden, 2år	Bo Bethge	omval
Ledamot klassificeringsnämnden, 2år	Torkel Sintorn	omval
Revisor, 2år	Liselotte Johansson	nyval
Revisorsuppleant, 2år	Linus Ek	nyval
Ledamot renoveringsfonden, 2år	Bengt Parmell	omval Ledamot
renoveringsfonden, 2år	Thomas Larsson	omval

§13 Till ny valberedning inför årsmötet år 2001 valdes Tomas Brolin, Andres Stenhols och Peder Antonsson. Valberedningen väljer själv sammankallande.

§14 Årsmötet tog beslut om att bifalla de båda motioner som inkommit. 1. Om mätning av storseglets 1/4-bredd mm. Motionen togs för andra gången och blir gällande. 2. Om mätmärken för J-måttet. Motionen togs för första gången.

§15 Bengt Parmell berättade om RF:s planer inför 2000. RF ska under året arbeta med att utreda förhållandet mellan RF och SSKF och leta efter Skärgårdskryssare som är bortglömda eller undangömda. RF ska informera om sin existens och vad man kan hjälpa till med. Man ska även försöka engagera personer med specialkunskaper som tidigare ej haft kontakt med förbundet.

Eva Berglund delade ut renoveringsfondens hedesplaketter till Nils Forsfält för förtjänsfullt renoverande av 40:an S64 Trione och till familjen Söderqvist för förtjänstfullt bevarande av 45:an Alona II.

§16 Olle Madebrink berättade om KN:s arbete under året som har varit.

§17 Tomas Brolin informerade om mässan Allt för sjön den 3-12 / 3 - 2000. SSKF kommer att ställa ut 22:an Regina i Victoriahallen.

Olle Madebrink berättade om Nybyggnadskommittén. Ambitionen är att göra en broschyr till mässan, angående möjligheterna att bygga nya Skärgårdskryssare.

En planeringskonferens för förbundet kommer att hållas den 5-6 / 2. För närvarande är 14 personer anmälda.

§18 Förbundets aktiviteter 1999 Våreskader: 2 - 4 juni. Kanholmsdagen: ej klart. Kryssarpokalen & SM för A22 samt Europacupen för 30:or 5 - 9 juli. Eskadersegling, Stockholm - Västervik: ej klart. Nypan Trohpy: 18 - 19 augusti. Skärgårdskryssarens dag: 2 september. Scandal Beauty och Svenskt Lösen: 3 september. Myskväll, tema ej klart: 15 november. Myskväll tema glöggrecept: 13 december.

§19 Per Thelander informerade om att möjligheten att besöka utställningen om Skärgårdskryssare på Sjöhistoriska museet snart är slut då utställningen avslutas den 31 januari.

Peder Antonsson undrade om förhållandet mellan RF och SSKF. Tor H förklarade att det juridiska förhållandet är oklart men ska utredas och åtgärder föreslås. Bland annat kommer frågan att tas upp på den kommande planeringskonferensen.

Peder Antonsson föreslog att förbundet ska utreda hur befintliga plastformar för Skärgårdskryssare ska kunna bevaras. Nybyggnadskommittén har gjort en inventering och de flesta formar är väl omhändertagna av ägarna. I övrigt skulle det krävas ganska stora resurser för att kunna bevara och förvara formar.

Magnus Swahn föreslog att förbundet skulle kunna ge ut en almanacka med fotografier på båtar och att detta skulle kunna öka intäkterna till förbundet då den även kan marknadsföras utanför förbundet. Förslaget kommer att tas upp på planeringskonferensen.

§20 Tomas Brolin lämnade över klubban till Hans Samuelsson.

Henrik Widstrand, Tomas Brolin och Peter Björkdahl (ej närvarande) avtackades.

Hans Samuelsson avslutade mötet.

Vid protokollet:

Kim Murisoja

Justeras:

Wolfgang Johansson

Andreas Falkenmark

OBS ! Ej justerat 2000-02-15 / Kim M

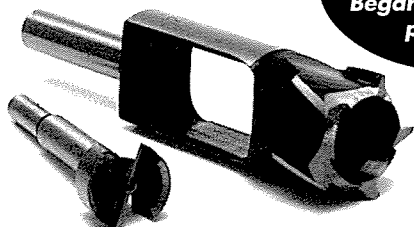


Kallin & Söderströms
Telefon
08-634 06 33
båtbyggeri
Maegretelundsvägen 97, 161 35 Bromma

Toolbox ger dig mer tid att segla!

Vi har de rätta verktygen för din Skärgårdskryssare

Komplett program av verktyg och tillbehör. Begär katalog och prislista.



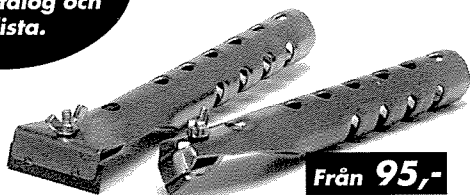
Borrar

för tapp- och pluggborrning
finns från 8-70 mm

Prisexempel:

Forstnerborr 12 mm 45,00

Tappborr 12 mm 222,50



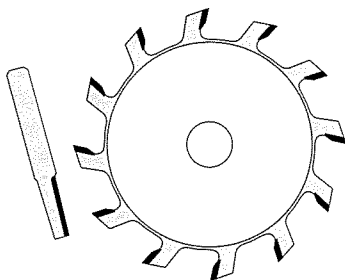
Från 95,-

Båtskrapor

med hårdmetallvändskär,
raka eller vinkelskär.

Rak 50 mm 95,00 Extra skär 35,00

Vinkel 14x14 mm 115,00 Extra skär 31,50



Nåtlimning

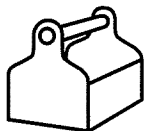
Vi har koniska skafffräsar och cirkelsågklingor för nåtfräsning av bordläggning. Tillverkar efter dina önskemål.

Ring för prisuppgift.

Välkommen att ringa, 0322-670 440

Order över 300,- fraktfritt!

Svergies största butik för småskalig träbearbetning



TOOLBOX®

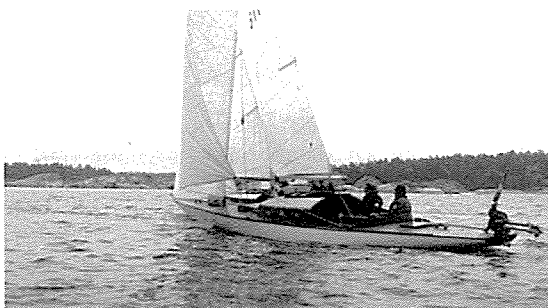
En seglare minns

Av Bengt Jörnstedt

Artikel hämtad ur Bengt Jörnstedts bok "En seglare minns"

Ett trettiotal båtar har sökt sig ut till Fredlarna, men ligger såpass spridda att ingen trängsel uppstår. Med den sista kvällsbrisen kommer en gammal Skärgårds-22:a glidande. Hon är av den riktigt långsmala sorten, vackert fernissad och med den klassiska kroken i masttoppen, och med verklig grace kryssar hon sista biten in bland skären. Båten seglas av två killar i 30-årsåldern som ganska väl uppfyller den gängse bilden av de en smula asketiska typer som klämmer sig ner i sjunkande brädgårdar med hjälp av skothorn, äter Salta Biten och sover i regntäta sovsäckar när de inte håller sig vakna för att Jänspumpa sina båtar, som ständigt läcker såväl underifrån som ovanifrån. Slitna skepparmössor, skägg och islandströjor på 22:an fyller i konturerna av beckbyxor av den gamla stammen, de som ser moderna plastbåtar som ett utslag av det rörliga friluftslivet mer än som äkta seglarvara. Jag blir knappast förvånad när 22:an siktar in sig på en plats nära Ellinor, som om hon därmed tydde sig till en själsfrände - om än av betydligt knubbigare slag. Däremot blir jag klart häpen när de båda seglarna dundrar raka vägen in utan minsta rekognoscering och kastar ankaret redan i första vändan - en liten lunchplätt, dessutom...! Med tre, fyra knops fart kommer det lättdrivna spjutet glidande mot vinden och klippåhällen, med en man spanande i fören, ett fladdrande storsegel och rorsman som matar ut ankartampen. Jag ber till gudarna att lunchplätten ska hugga, för annars är det risk

för skådespel inför såväl folkbåtsseglare som för det övriga rörliga friluftslivet - Bromsa, säger skägget i fören med påfallande lugn ton när han ser att det grundar upp intill klippkanten, och skepparmössan vid rodröt håller igen lite på ankartampen. Den nätta 22:an saktar genast farten - plätten har tagit och vi på parkett kan andas ut. Nu återstår bara frågan om hon kommer att nå hela vägen



in innan kölen tar emot. - Bromsa, hörs det än en gång från skägget på stäven, lika lugnt och avspänt som tidigare. Skepparmössan håller igen lite till där bak - och så är man framme. 22:an niger till och stannar upp, och skägget tar ett kliv ner på stenen vid vattenbrynet. Man nådde hela vägen in utan problem - det långa överhänget föröver hade gjort susen. Vilken elegant och ledig tilläggning! Hela manövern gjord i ett svep, från full fart för halv vind upp till stillastående, hela tiden med full kontroll på hur alla krafter skulle neutraliseras. Det såg så självklart och enkelt ut, men hur många vanliga seglare skulle våga ge sig på något liknande? Det var segling av den gamla skolan, allt ifrån båt och personligheter

ombord till själva det auktoritativa hanterandet av redskapet. En liten utombordare hängde i häcken, men det var aldrig tal om att använda den för en tilläggningsmanöver 22:ans uppvisning var som en hälsning från seglingens ursprung. - här är rötterna! var hennes budskap till de vita plastbåtarna och familjerna som satt på klipporna och grillade dagens middag. Ja, här manifesterade sig sannerligen kontakten med det förflutna, och för dem som njuter av vackra båtar och när en önskan att knyta ihop sammanhangen är de gamla träbåtarna en alldeles omistlig del av skärgårdens båtliv. Dessbättre är de mer än bara museiföremål från anno dazumal, eftersom en kader av intresserade och ambitiösa seglare tagit sig an de gamla skärgårdskryssarna för att segla dem. Alla möjliga bevekelsegrunder kan ligga bakom detta speciella seglarskrås önskan att bevara de vackra jakterna från seklets början, men gemensamt är ändå det mål man har för ögonen båtar ska segla igen Antagligen känner sig de genuina träbåtsvännerna som en utvald skara i seglarmentaliteten. Man seglar den äkta varan från tiden före löpande bandet, och det ger en känsla av att vara något av kulturbärare. Och med eleganta tilläggningar utan motor markerar man den andra viktiga sidan av saken - man är seglare dessutom. Jag har lärt känna en del skärgårdskryssarseglare och fått en liten inblick i deras 'skräväsande'. Det handlar helt enkelt om ett genuint intresse för de gamla jakterna, inte om snobbism gentemot oss andra som seglar staketbåtar av olika slag. De känner bara en berättigad stolthet över sina båtar.



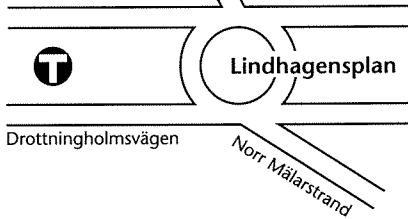
Utöver vårt vanliga sortiment av skruv och bult i syrafast och mässing –som är störst i landet– har vi följande godsaker för träbåtar:

- Proppar i ek, furu och mahogny av högsta kvalitet
- Skruvförsänkare för 10 mm proppar
- Kopparspik med brickor för nitning
- Sikaflex fogmassa och lim

Välkomna!

Vi finns på Lindhagens gatan 53

Är du medlem i Svenska Skärgårdskryssa-reförbundet får du **10% rabatt!**



SIFVERT SKRUV AB

Lindhagensgatan 53, 112 43 Stockholm
Tfn: 08-13 35 30 / Fax: 08-13 19 10

T –Thorildsplan

Varför bygga en 22:a?

Av Ingvard Niklasson A22/359 Vänta-Litet

En fråga som jag ofta ställer mig är ...varför läggs det ned så många timmar på att renovera båtar och då ofta inte till originalskick utan mera bygga om båten med allehanda moderna material. Ett varsamt återställande till originalskick med material och metoder skulle kännas bättre. Det skulle också återge båten dess rätta värde och historik.

Därför skulle jag vilja föreslå de som är intresserade av skärgårdskryssare att börja från grunden och bygga en helt ny båt. De flesta kanske tror att de är oövertvinnliga hinder men så är inte fallet. Det finns några båtkonstruktörer att tillgå idag. En är Hans Leander som har hjälpt mig.

Vad du måste börja med är att läsa regeln några gånger. Så du vet hur den fungerar. Då visar det sig att det inte är så besvärligt som du trodde från början. Spantrutan kan du få som fullskalemallar på plastfilm. Du kan också välja att få spanten utskurna med laser eller vattenskarare till perfekt form.

Träbåt är oftast ett dyrare alternativ som tar längre tid. Därför rekommenderar jag att bygga i isoplast som är relativt bra. Riktade vävar som läggs kant i kant. (här bör KN ta sig en funderare på hur byggnadsreglerna ser ut idag och modernisera regeln).

Till en 22:a kan du använda dessa priser som utgångspunkt och se om kassan räcker till en ny båt.

Skrov **150 tkr.**
Mast med stående och löpande rigg. **30 tkr.**
Däcksutrustning. **40 tkr.**

Bly köl. **15 tkr.**
Kölblad. **10 tkr.**
Segel. En skaplig garderob kostar. **50 tkr.**
Konstruktör. **25 tkr.**

Här är det förhandlingsbart beroende på vad du själv kan göra.

Däcksflak kan göras på många olika sätt plast, kallbakat och trä på balkar så jag anger inget pris här. En total kalkyl bör nog ligga på ca: 350 tkr. För att vara realistisk. Ett sätt att minska kostnaden är att lägga dina dyra fritidstimmar på ett projekt. Har du sådana och en stor portion ork, och en bra lokal -då ska du göra det utan att tveka.

Tycker du att det låter mycket...betänk att en relativt bra nybil kostar lika mycket. Men nästan hela värdet har försvunnit på 10 år medan du som nybliven båtägare kan se hur värdet är bevarat och kanske har stigit litet. När man ser alla timmar som läggs på renoveringar av alla de slag så borde lite flera timmar hamna på nybyggnationer om klasserna ska överleva och utvecklas i framtiden. (Det är bra att vi tar hand om våra pensionärer men det är genom våra barn som släktet fortlever..).

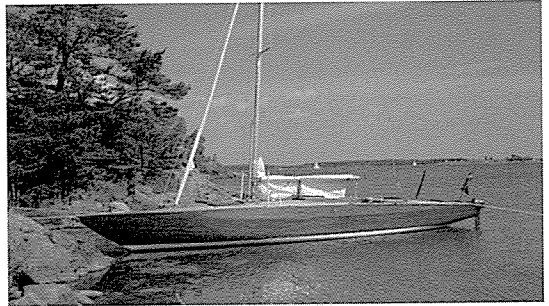
Något som borde diskuteras mera är de större klassernas nybyggnation. De har knappt något nytillskott idag men vilken klok person vill bygga en båt med en ytvikt som bara avskräcker. En 55:a kan byggas med en ytvikt som 22:orna byggs med idag. Varför bygga så tungt och dyrt när det endast ska LYS seglas. Det borde vara möjligt att ge dispens och sätta ett högre LYS tal på båten. Så jämnar det ut sig och vi kanske kan få en annan syn på



nybyggen i de större klasserna. Den experimentklass som fanns och egentligen fortfarande finns borde utnyttjas på ett bättre sätt. Varför inte ta den segelyta som 22:orna har idag ca: 36 m² och använda den ihop med en genacker och alla segel med ett maxmått.

En rigg med höjt förstag utan backstag skulle passa bra. Exempelvis 7/8 dels rigg. Minska K-måttet till ca: 1m för att skapa en mera lättdriven båt vid lite vind. Minska kravet på ytvikten till ca: 6 kg/m² samtidigt öka kravet på bottenstockarna. Frihängande roder naturligtvis. De här små förändringarna ger en radikalt bättre kappseglingbåt som borde tilltala de som gillar lite mera fart. Jag tycker

att det borde skapas denna experimentklass för att locka till sig de riktigt kappseglingssugna. En nybyggnation som ligger under SK-regeln. Mitt eget bygge fortskrider men inte i den takt som jag skulle önska då fritiden är den begränsande faktorn för mig.



Författarens nuvarande jakt, 22 S-359 Vänta-Lite

ERIKSSONS BÅTBYGGERI AB INGMARSÖ



- Medlem i BRF
- Båtbyggarmästare
- Fullständig varvsrörelse
- Spec. Nybyggen i trä
- Båtbyggarskola

Tel. 08-542 461 36

Fax 08-542 465 53

Varför bygga en 30:a?

Text Andresa Falkenmark

Varför bygga en ny skärgårdskryssare på 2000-talet

Ja, det är en fråga som är både enkel och svår att besvara.

Det enkla och snabba svaret är att jag sedan sex års ålder alltid velat bygga en ny jakt för att få uppleva hur det känns att ha något så fint som en helt ny skärgårdskryssare. Att få sitta i timmar och titta på de vackra linjerna, de vackra trädetaljerna, de nya beslagen o s v. Ja, det är något jag verkligen ser fram emot. Och snart är det dags. Min nya trettia som redan är döpt till Svalah skall enligt planerna vara fullt färdig och segla innan april månads utgång.

Allt började när jag som sexåring fick följa med på min morbrors 40:a, 40 S 83 Malabri. När jag låg där på fördäcket och tittade ner i vattnet kändes det som jag flög fram. Vilken känsla! Redan då visste jag att jag var biten inte bara som seglare utan också som skärgårdskryssarfantast. Under uppväxtåren blev det egen Trissjolle men när jag var sexton år köpte jag min första 30:a (30 S 133 Ailly). Hon läckte som ett såll och lärde mig charmen med att sova i plastsäckar när det regnade alltmedan den automatiska pumpen reglerade vattennivån i kölsvinet. De flesta vet nog vad det handlar om. Några år senare avvecklades den läckande jakten till förmån för den fantastiskt fina 30 S 59 Bellona (GSS lottbåt 1925). Det var något helt annat. Läckte nästan inget och var snabb. Så snabb att jag vann 30 Pokalen 1977. Här får kalenderbitarna rätta mig men jag tror att det är den enda 20-års trettia som vunnit den pokalen. Nåväl, året därefter hittade jag min nästa drömtrettia, 30 S 27 Pang (SSS lottbåt 1929 ritad av K E Sjögren men som vanns och ägdes av konstruktörskollegan Erik Nilsson fram till 1970). Jag köpte henne

tillsammans med min kusin och det blev vår gemensamma ögonsten. Det var och är en fantastisk båt. När vi köpte henne var hon 49 år gammal och såg fortfarande ut som ny. Vi moderniserade henne med ny rigg, nya segel och nya beslag. Ur kappseglingssynpunkt bar den satsningen verkligen frukt. Under en följd av år vann vi det mesta även om vi några gånger gjorde våra dyk i resultatlistan.

1984 sålde vi Pang för att jag ville testa något nytt. Det blev H-båt under några år, Smaragd under många år och så nu senast X 102 under tre säsonger. Det har i och för sig gjort mig lite mer ödmjuk. Jag menar, det finns andra snabba båtar och dom är bekväma inuti och är vackra på sitt sätt. Men dom saknar charmen, personligheten, det där som gör att man blir glad när man ser skärgårdskryssare i allmänhet eller den egna skärgårdskryssaren i synnerhet.

Jag insåg inte riktigt det förrän jag träffade den stora entusiasten Henrik Widstrand hösten -98 som jag av en händelse kom i förnyad kontakt med och som visade mig sin fina och nyrustade Punchette som var till salu. Vilken båt! Nu visste jag vad jag hade saknat i 15 år. Det var bara en sak som gjorde att jag inte köpte henne direkt. Det var en 22:a. Bra båtar men en storlek för liten. Sorry 22:seglare, men så är det. När jag nu åter förstod vad jag saknade i livet så började jag höra mig för men ingen av de 30:or jag var intresserad av var till salu. Jag träffade också Per Thelander vid frukosten på ett konferenshotell. Han visste att jag var på jakt och föreslog mig en jaktrorelse åt fel håll. D v s importera en tysk 30:a. Men det ville jag inte eftersom de är byggda efter en annan tradition och med andra träslag än vad jag önskar mig. Under den här tiden var jag ute och tittade på 30 S 228 Indra som låg



vinterupplagd ute hos Per Wermelin på Djurövarvet. Vilken 30:a! Nu visste jag verkligen vad jag ville ha. Här fanns en förhållandevis stor båt, välbyggd av de rätta materialerna d v s pine och mahogny. Visst, skrovet är i plast men det är OK om det byggs med rätt finish och "möter" allt trä på rätt sätt. Här skall jag erkänna att det inträdde en ordentlig prövningsfas av projektet. Var det verkligen rätt att låta bygga en ny 30:a? Ur ekonomisk synvinkel en helt förkastlig investering. Ur komfortsynpunkt, helt förkastligt om man hunnit vänja sig vid komforten i en X 102. Ur seglingsynpunkt inte den snabbaste båten längre. När jag började segla 30:a på 70-talet var det annorlunda. Den tidens båtar seglade man nästa alltid ifrån men det är annorlunda nu. Däremot är en 30:a en båt som går att segla själv eller tillsammans med ett barn till skillnad mot en X 102. Det var viktigt för mig eftersom jag trots stor familj med fyra barn är ensam om att tycka att segling är något viktigt i livet. Mitt hopp står nu till min 3-åriga son som jag verkligen hoppas skall få ett intresse för båtar och segling. Nåväl prövningsfasen resulterade slutligen i ett ja till projektet efter att alla rationella argument blivit nedröstade. Nästa steg blev att jag kom i kontakt med den trevliga och kunniga plastbåtsbyggaren Erik Zarins i Kungsör som gärna ville plocka in formen från gården och bygga en ny jakt i samma form som Indra som i sin tur byggdes 1992. (Svalah blir 30:a nummer sex ur den formen som bekant är gjord efter Knud Reimers konstruktion Natt och Dag från 1984). Men eftersom det var Janne Nystedt på Ljusterö som gjort däck, överbyggnad och inredning besökte jag även honom och efter några timmars samtal och några fax så blev vi överens om förutsättningarna för ett uppdrag.

Skrov, köl, roder och "underdäck" byggdes i Kungsör under våren -99 och den halvfärdiga jakten fraktades till Ljusterö första veckan i juni. Där har hon stått sedan dess. Jag har med flit inte haft bråttom. Skall jag nu förverkliga min dröm drar jag gärna ut på nöjet. Och det är mycket trevligt och roligt att besöka Jannes verkstad en gång i månaden och se hur jakten tar form. Det är verkligen roligt att få ha att göra med en så skicklig yrkesman som Janne. Vi har gemensamt diskuterat oss fram till hur båten skall planeras. Vad gäller inredningen blir hon relativt komfortabelt inredd. Det blir m a o ordentliga kojor, några förvaringsskåp och ett ordentligt pentry. Mitt och Jannes mål är att det skall bli den finaste trettian som är byggd i "modern" tid. Plywood är bl a förbjudet. Här är det bara gedigna träslag, hög finish och mycket fernissa, oljebaserad sådan så att det doftar på rätt sätt inne i båten. Det får dock inte bara bli nostalgi utan det blir moderna beslag, modern rigg och moderna segel från Sobstad.

Avslutningsvis vill jag svara på frågan i rubriken. Jo, anledningarna till att man bygger en ny skärgårdskryssare på 2000-talet är tre. Det är en kvalitetsbåt, den är snabb men framförallt en vacker båt med egen själ. En personlighet.

Vi ses!

Andreas Falkenmark

Varför bygga en 40:a?

Text Anders Westerberg

S 96 Scarlet.

Konstruktör: Knud H Reimers/Anders Westerberg

Byggt under åren 1979-1989 på: * LIDINGÖ SS * Spättv. 18 * Tolkare * Segel & Båt, Ljusterö.

Mått: 12,50 x 2,50 Material: Flera hundra miljoner år gamla multna trärester.

Varför man bygger en SK-40? En gång skärgårdskryssare alltid

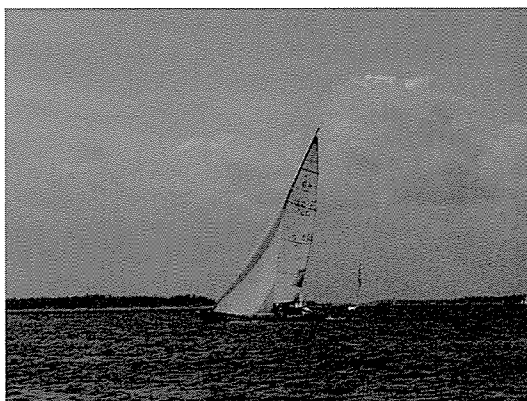
skärgårdskryssare. Har man en gång gått ombord på en jakt är man fast. Mitt första möte med en skärgårdskryssare gjorde jag på 60-talet och det har präglat hela mitt seglarliv. På 70-talet kunde jag köpa min första egna skärgårdskryssare. Det var 55:an Ninni, som jag seglade och levde med i sju år. Men saker och ting ändrar sig och ganska snabbt gick det upp för mig att karriär i arbetslivet och nybildad familj inte går ihop med en 55:a från 1918 med renoveringsbehov.

Ny båt - Inget arbete.

lösningen på det problemet var att bygga en ny som inte behöver renoveras utan bara underhållas, tänkte jag. Men vem skulle få rita jakten? Min första tanke var att gjuta av Ninni men det skulle bli ett alldeles för stort arbete, visade det sig. Att Knud H Reimers var en duktig konstruktör av moderna skärgårdskryssare i de mindre klasserna vet ju alla, men jag ville ju ha en 55:a. Nåväl i det här fallet skulle man kanske kunna hitta en bra kompromiss och det gjorde jag. Tänk er en 40:a i modernt utförande och lika enkel och rolig att segla som en 30:a - Men rymlig och snabb som en 55:a!

Efter eget huvud

Reimers S30:a borde vara perfekt, men ack så underriggad och vilken gräsligt ful överbyggnad på ett så vackert skrov. Och så mäter den ju inte in i SK-regeln. Då så, jag bygger min egen variant. Efter ett antal besök på Fisksätra varv i Västervik lyckades jag förhandla mig fram till ett tomt skrov utan



överbyggnad, rigg och köl. Äntligen kunde jag börja bygga. Med hjälp av Jonny Åstrand i klassificeringsnämnden ritades och modifierades skrovet för att få det (skalet) att mäta in. Ruff och rigg ritade jag själv för att få praktisera min erfarenhet av snabbhet och design av en skärgårdskryssare.

Nytt men tidsödande

Det visade sig inte vara så lätt som jag trodde att bygga nytt. Förmodligen skulle jag ha spenderat mindre arbete på att fortsätta renovera Ninni. - Men efter 10 år och 10 bedrävelser i detta inte så lite naiva projekt och med stor hjälp av Janne "Nypan" Nystedt så låg hon nu 1989, SKALET från Fisksätra i



Västervik, i sjön vid bryggan på Lidingö segelsällskap. Klassad som 40:a med nummer 96 var hon, min jakt, den senast byggda och klassade 40:an sedan 45 år. Att hon döptes till Scarlett var knappast någon tillfällighet. Frågan var ju bara, hur skulle hon, denna korta och breda jakt, klara konkurrensen i 40:a klassen.

Spikarna

Det började bra. En "spik" på Segelbåtens dag var ju inte att förakta. Inte minst utifrån kommentarerna som haglade på Getfotens brygga kvällen innan, från dom som skulle vinna racet. "Kolla en ny 40:a i plast och stor som en 55:a! Hur långt efter oss ska hon vara?" Det gick ju som det gick och med "spiken" i bakfickan för vi in på

Riddarfjärden för att ge dom en ny match. Men se där fick Scarlett inte vara med, trots sitt uråldriga material (flera hundra miljoner år gamla multna trärester). - Nej där får endast båtar byggda av omultnat trä vara med! Den första "spiken" har sedan följts var ett flertal segrar på både Skärgårdskryssarförbundets och andra arrangörers tävlingar.

Gammal - är inte alltid äldst

Att vackra linjer och snabbhet är skärgårdskryssarens signum råder ju inget tvivel om, men att man i kombination med det kan ha en stor och bekväm jakt med sju kojplatser, rymlig salong, pentry med ugn och inombordare, torde härmed vara bevisat. Den nästan 100 år gamla skärgårdskryssarregeln är inte ett så tokig ändå. Den fungerar ju än idag. Anders Westerberg



**SÖDRA
FÖRNIKLINGEN AB**

**Nickel
Krom
Eloxering
Sliperi**

**Reparation
Svetsning
Riktning**

SPECIALITET: BÅTDELAR

"30 år i branchen"

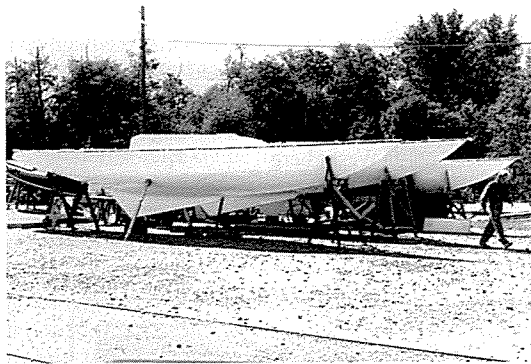
Södra Hammarbyhamnen
Lumavägen 6, 120 31 Stockholm
Tel 08-644 28 97, Fax 08-644 81 13

Nybbgnadsmöjligheter

Text Carl Swedberg

Under -70 talets början var intresset för skärgårdskryssare stort efter att ha varit lågt under flera år, många renoveringar startade och aktiviteten var stor. Mot slutet av 70-talet ökade intresset för nybygge av skärgårdskryssare och först var Lars "Tigern" Johansson som lät Peter Norlin rita ett skrov till en 22:a. I och med möjligheten att använda glasfiber som byggnadsmaterial och att bygga i formar så blev det lättare för

SSKF har tillsatt en arbetsgrupp för att sammanställa befintliga formar kunna hjälpa intresserade av nybygge. En ny 22:a form är framtagen på ett av 80-talets snabbaste 22:a Silver. Arbetsgruppen kommer att följa de projekt som är på gång. Här kommer en sammanställning av tillgängliga formar. Formarna är gott skick enligt ägarna och en del formar är avsedda för till skärgårdskryssare närliggande klasser, men som går att anpassa till regeln.



Beckerritad 30 .a -82 baserad på ett Lotus-skrov.

en amatör att bygga. Ett antal projekt drogs igång och flera formar togs fram. Mellan åren 1979 - 90 byggdes det ca: 40 skärgårdskryssare i klasserna 22- 55m".

Konstruktörerna var kända så som Beckers, Reimers och Laurin men några amatörer ritade sina egna båtar, Roffe Erixon och Lasse Haggren. Trots möjligheten att bygga nytt och valmöjligheten mellan flertalet formar så var intresset inte särskilt stort under 90-talet. Nu är intresset åter ökande och det är minst 6 byggprojekt på gång.

För den läsare som är intresserad så finns det ett antal formar tillgängliga för nybygge och

22:or

Kostnad beräknas till, Reimersskrov med förstärkningar och bottenstockar utan köl och roder ca: 100 000 kr, 1/2 fabrikat Norlin ca: 200-250 000 kr, segelklart 3/4 ca 280-350 000 kr, fabriksklar Norlin 564 000 kr.

Norlin -76 modell Tiger 22:a, mått 12.38 x 2.15 Skrov och däckformar finns i Oxelösund. Kontakt Rano marin 0155-28 38 34.

Reimers -82 modell Silver, mått 12.62 x 2.37 Skrovformen när nytillverkad och däckformen är under tillverkning. Finns hos Jansson och Zarins i Köping. Kontakt Bertil Klinga 08-564 817 16.

30:or

Kostnad beräknas till Reimersskrov med förstärkningar köl och roder, köl monterat ca: 110 000 kr, segelklart 3/4 ca 350-400 000 kr, fabriksklar ca 800 000.

Beckers -88 modell S-224, mått 12.77 x 2.23 Skrov och däckformar Haninge. Kontakt Olle



Madebrink 08-500 320 01.

Laurin -84 modell Malin S-219, mått 11.95 x 2.19 Skrov, däck, roder och kölform finns i Hanninge, kontakt Karl Klinga 08-777 97 30. Kontakt Bertil Klinga 08-777 97 30.

Reimers -86 modell Gryning S-225, mått 12.30x2.34 Finns hos Jansson och Zarins i Köping.

40:or

Reimers -72 modifierat S30 modell Scarlet S-96, mått 12.5 x 2.5 Köl och roder har modifierats. Kontakt Rano marin.

Reimers Jubileums 40:a Ingen inmätt båt finns och oklart vilken modifiering som behövs. Kontakt Rano marin.

55:a

Södergren -84 modell Siesta S-49, mått 15.04x2.56 Information Carl Svedberg 08-766 64 70.

Reimers Jubileums 40:a, se ovan.

75:a

Reimers SWEDE 55 Ombyggnad nödvändig. Kontakt Rano marin.

Om du är intresserad av någon av ovanstående formar så ta kontakt med Carl Svedberg 08-766 64 70.

Om du har för avsikt att bygga nytt, ta då först kontakt med klassificeringsnämnden, ordf. Olle Madebrink 08-500 320 01.

För den som är intresserad av att bygga nytt eller renovera en äldre skärgårdskryssare, köp skärgårdskryssarregeln. Den innehåller dels

konstruktionsregeln, dels alla mått och dimensioner förstärkningar, på skruv och bult etc.

PÅGÅENDE PROJEKT

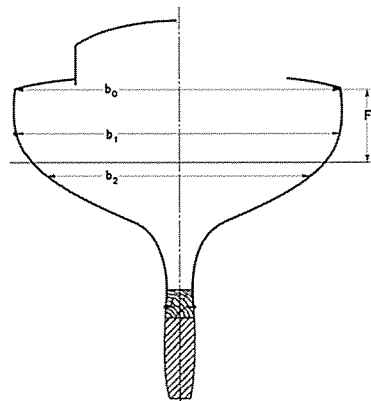
22:a One Off design av H Leander, se artikel. Byggt i traditionellt mahogny av Henåns båtbyggarskola och färdigställs av ägaren Ingvar Nicklasson.

22:or 2 stycken av modell Silver konstruerad av Reimers och formar som byggs av Janson och Zarin. Byggare Bertil Klinga och Ragnar Lindstedt. Kommer att byggas med olika ruffalternativ.

30:a Reimers modell Gryning. Skrov byggt av Jansson och Zarins och färdigställs av Jan-Erik Nystedt på Ljusterö. Beställare Andreas Falkenmark. Yttrelikare en 30:a modell Gryning är beställd av samma tillverkare och beräknas vara klar i sommar.

Ett projekt som baseras på Reimers S-30 skrov.

22:a One Off konstruktör och byggare Carl Svedberg, ritningar beräknas att klassas under våren. Sökes partners till projektet.

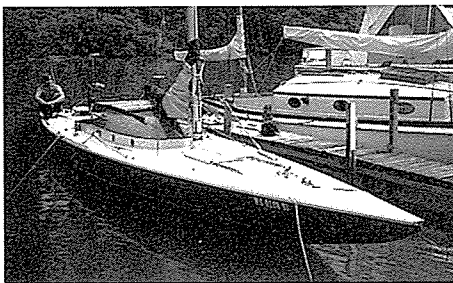


S-200 Sonja, Lost and Found

I'd been sailing for several years on a canoe, a small Sears boat called a Whirlwind, and my brother's Flying Scot before I realized that it might be more fun in a bigger boat. Being nineteen and in college, money was scarce and weekend work as a programmer for an engineering company in Michigan didn't leave much left over for toys. Two others dreamers that I worked with also had the same idea and we set out to find a sailboat that was cheap enough to allow us to split the cost and still afford room and board at school that fall.

Gene and Martin were two young genius's who later went on to search for a cure for cancer. But that summer in 1972, we all wanted to sail. An ad in the Detroit News read, '22 sq. meter sloop, 38 feet LOA, mahogany. \$2200.00 and a phone number. This couldn't be right. Thirty-eight feet and at a price we could afford must have been a misprint. We called the number and set out to take a look. It was berthed at Ford Yacht Club on the island of Grosse Ile, some twenty miles south of Detroit where the Detroit River enters Lake Erie. The fuel gauge on Gene's car was reading lower than was considered prudent for a trip of that length and Martin and I both pulled pocket fuzz from our pockets when the question of a gas station came up. Gene had a brilliant fix for that problem. Remember that I told you he was of genius caliber. He reached into the glove box and pulled out a roll of masking tape, smiled his weird half-smile, and stuck the tape over that gas gauge so fast that neither Martin nor I had time for a rebuttal before the car was on I-75 headed south. Gene just shrugged and said, 'What we can't see can't hurt us.

Ford Yacht Club was a great place to berth a yacht. It was protected, had water deep enough for a keelboat, and the boatwell was paid-for through the end of summer. We crossed the free-bridge and almost immediately I could see two long, sleek hulls sitting on cradles at the boat yard next to the bridge. I later learned that they were a 30 square and an R-boat. Both needed work, but were a picture just sitting there. We followed Martin's map and were greeted by a sign that said something about 'members only'. 'That's us!' said Gene with that weird grin on his face.



Sonja 1972 Grosse Ile

The sloop was called 'Sonja'. The hull was varnished, the deck was white and fiberglass covered, and the mast was painted an aluminum color. The deck house sides were a light blue. It looked to be well cared-for. S200 was painted in large, blue numbers on the foredeck. We popped off the white canvas cockpit cover and climbed aboard. The bilge held a couple gallons of water and we used a hand-operated pump that we found under a trap door in the cockpit sole. The sails were in good shape, Dacron and made by Chandler. An old sail bag stenciled with the letters 'T. W. Fredericks Jr.' (remember that name) held a large, light-air Genoa jib, while a newer bag



DET FINNS
INGA GENVÄGAR OM MAN VILL
BRYGGA ETT GOTT ÖL.

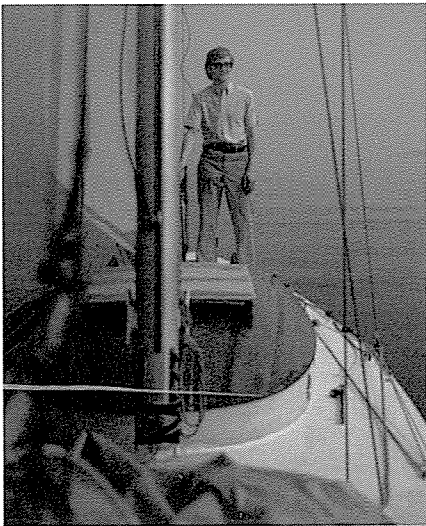
FALCON. SEDAN 1896 BRYGGT PÅ RENT KÄLLVATTEN.

FALCON AB, TELEFON 08-723 88 50

KLASS I

held a light blue Chandler medium air Genoa. A Johnson outboard sat in an off-center well in the stern deck. We fired it up, and it ran great. We shut down the outboard and took a seat in the cockpit. The smell of varnish, paint, the bilge, Lake Erie, and the peace of the surroundings were too much for three dreamers. Gene's half smile answered the question. It was ours. We could pool our money, work some overtime. The masking tape over the fuel gauge in the car whooshed through my head, but he was right. Oh, the fuel gauge? Well, somehow we made it home that day without running out of gas. I pulled the tape off later and could no longer see the indicator. No big deal. We owned a yacht!

We spent the rest of the summer tooling around Lake Erie, visiting the islands and just, well, tooling around. Sonja was fast, but

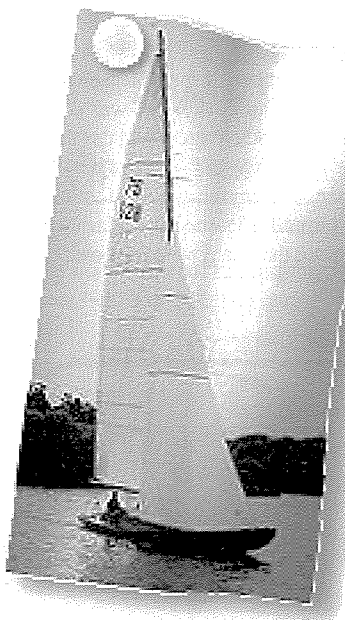


Gene at the tiller.

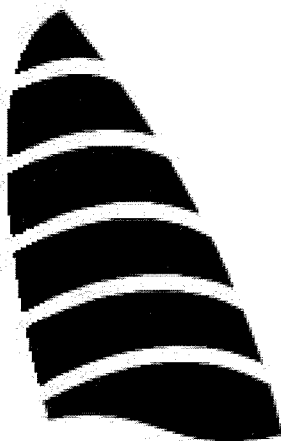
Gene and Martin would choose the hazy light-air days to sail. You know the days that I'm talking about, where the only sound you hear is the gentle lap, lap of water on the hull and a gull or two high over head. The screeching of tires, wail of police or fire sirens, roar of jets taking off from Detroit City Airport were nowhere to be heard in the middle of the west end of Lake Erie. We were among the first computer geeks and we liked peace and quiet.

Then on a gusty Saturday in September my two friends called to say they were taking Sonja out. It's a little lumpy out there, I warned them. The wind was gusting to 30 knots, and these were two guys that were more at home in lab coats than in rough water. They mumbled something about Joshua Slocum and Sir Francis Chichester sailing the Lower Forties in mountainous seas and I gave up and told them to be careful. Later that night Martin called to say that the boat was going up for sale unless I could buy their shares. I was really surprised by the turn of attitude they showed. What had happened out on the lake that day changed their minds about sailing in general. With the wind at 20 knots, they had started to lose control and I found Sonja with loose deck fittings and a well-worked hull leaking badly. For me it was a loss, since I couldn't afford to buy them out. She was sold a week later to a guy who I only remember by first name, John, and I was suddenly without a boat.

In April 1976 I was still writing computer code, and still looking for a boat. I remembered Sonja's lines and speed, and knew that if I had managed to keep her, there was much I could have done to find the diamond under



LINDFORSS



Besöksadress: Rindö by, Waxholm

Postadress: Drottningholmsvägen 342, 168 73 BROMMA

Telefon: 08-256822 Mobil: 073-9836017

Fax: 08-54136936 E-mail: info@lindforssegel.nu

Hemsida: lindforssegel.nu

all of that paint. A trip to Port Huron, Michigan where I'd found several 30-squares, showed me what Sonja was supposed to look like. Those boats were nothing but gleaming varnish from boot to mast-top. Sonja had the potential, but she was gone. About a month later I saw an ad in the Detroit News, 22 square meter sloop, 38 feet, mahogany \$2000.00. It was Sonja. I learned that she had sank in her well a number of times since 1972 and I rendered enough guilt on the owner, a Detroit policeman, that he dropped his price, took my money and we both ran. I called Joe, the gentleman that had sold Sonja to us four years earlier, and told him about my deal. He said that if I wasn't married yet I would be the second I signed that title for the boat. But I needed a project that would take my mind off of the grind at work and a girlfriend lost, and didn't really hear a word he said. I also didn't realize that I had no idea what I was doing. Sonja was a mess. She sat on a cradle of old

4x4's that were sinking into the dirt of the yard where I had found her. The mast was thrown across the cabin and wasn't supported or covered by more than a shredded canvas. An old Mathews cruiser sat a few yards away, stern drooping from lack of support. The owner had given up on her. Another 22 square meter sat across the yard, also well neglected. I remember scraping away some of the white paint on that 22 and the aroma of Cedar drifting out. The mast was shorter than Sonja's and was lying in the weeds along the shore next to the Travel-lift rails. The hook in the top of that mast gave her away. I never knew the sail number of that 22. She died there in Harbor Hill after the yard was sold a few years later. Scavengers had cut the cradle out from under her and stripped her of ballast, bronze, and anything else of value before she was burned. I learned that Harbor Hill was the last place that many wooden boats came to rest.

*Vänd er till oss
när det gäller*

BÅT- FÄRGER

Linolja, färgpigment, terpentin o.d.

Ulsunda Färghandel

Ulsundavägen 42.
Tel: 25 46 42 25 63 08

Gösta & Gittan
Sandberg

PONDUS SNICKERI & BUTIK

SP
SYSTEMS
ADVANCED
COMPOSITE
MATERIALS

BÅTSNICKERIER & FÖRSÄLJNING AV

Båtplywood, massivt trä, träpropp,

rostfri skruv, kopparnit, slipmaterial, epoxilim

Snickeritjänster i verkstad och på plats

Skicka efter vår lagerprislsta eller besök oss på WWW.PONDUSSNICKERI.A.SE

BUTIK: Pipersgatan 6 STH. Tel.08-6515400 Fax 08-6513712

In the months that followed, I found that what I'd bought was sick from rot. The seams were



Spite though to read a book through, the sternpost was cracked and rotted and the keelson was soft and black. The fiberglass on the deck was starting to lift, and the sheer strake on the port side had a terrible, ground-

up area that was as deep as half the thickness of the strake. I was told she had broken a spring line and rubbed up against a piling for several days. I had my hands full. I did my best to accomplish something each evening after work that summer, but the progress was slowed by the caretaker of the yard, who was drunk eight days out of seven. His name was Earl, a thin, beat-up little man who shaved only once every other week. His eyes were always a little red and my attempts to get him to unlock the gate of the yard were often met by a 'Get the hell outta here!' groan from inside the shack he called home. More than once I thought that Sonja would never see water again.

Fortsättning nästa nummer

Med *Kerma*

i främmande *vatten*

AV DENNIS WETTERBERG OCH JOAKIM HÄGG
Fortsättning från föregående nummer

Häng med på en över 1 200 Nm lång resa till Kiel Yacht Festival Der Kerma visade tyskarna vad en skärgårdskryssare kan prestera. Det var en resa som innehöll allt från fantastiskt till uruselt väder och underbar seglingar som man sent kommer att glömma. På tävlingsbanan var det spännande värre

Distanskapseglingen på lördagen hade ungefär 200 deltagande båtar uppdelade i flera startgrupper. Det kändes ungefär som vid starten av Lidingö runt. Skillnaden var att alla dessa båtar var av klassiskt snitt. Ganska imponerande syn med andra ord. De största båtarna startade först och vi var med detta fält om än som en av de mindre båtarna bland alla 12:orna och de stora havskryssarna. Banan var som en 8 som skulle seglas två varv. Banbenen var fördelade så att man först hade en halvvind från ena änden till den andra. Sedan följde en halvvind tillbaka 40% följt av en sträckbog 35% och en slör 25%. Banans totala längd var ungefär 20 sjömil. Väderprognosen hade pratat om friska om än inte hårda vindar från V. Det blåste 6-7 m/s innan starten så stora genuan blev beordrad upp på däck. Vi borde ha tagit större notis om lokalbefolkningens kunskap. Exempelvis hade både Ostwind och Westwind revat och använde mellanguor. När starten gick hade vinden ökat till 8-9 m/s. Detta är precis nätt och jämnt vad vi överlever med full stor och stora genuan. Innan vi passerade den mot vågor skyddande landmassan och ut på havet så tog vi ett rev. Detta gick perfekt och vi kunde fortsätta seglingen ut på havet. Vid den yttre rundningen rundade vi som 5:e båt. Ordningen var Anitra, Flica II, Thea, Ostwind, Kerma och Westwind med mindre än en minut mellan den första och den sista av dessa. Det blåste vid det här laget mellan 9-11

m/s och det var en ståtlig syn när vi en efter en gippade runt bojen som i en parad. På vägen tillbaka inåt igen mötte vi det övriga fältet som var rejält distanserat vid det här laget. Vi var lika förbryllade som vid tidigare tillfällen över att vi i stort sätt kunde hänga med dessa större båtar. Vi tappade lite på sträckbogen men den enda förändringen i ordningen var att Flica II nu tagit ledningen. Det som vi tappade på sträckbogen tog vi igen på slören. Vinden hade nu minskat till ungefär 8-9 m/s igen och vi slog ut revet direkt när vi började slören. Efter de erfarenheter som vi gjort på första varvet så skiftade vi till fock i slutet på slören där vi förlorade minst på ett byte. Andra varvet blev ganska likt det första och det enda som hände var att avstånden mellan båtarna ökade lite ytterligare. Den enda höjdpunkten här var att vi på slören formligen surfade ifrån 12:orna i fråga om båt fart. Vi blev utsatta för en rejäl vindby på 12-13 m/s. R-båtar har en tydlig maxfart medan en skärgårdskryssare bara går fortare och fortare ju mera det blåser och med större vågor. Vågorna här var av den mindre sorten eftersom vi var i skydd för havet bakom land. Kul i alla fall eftersom man i stort sett surfar utan hjälp av vågorna som man seglar snabbare än. Tyvärr gäller detta bara på undanvind och då vindbyn inte ville avta innan den sista extra sträckbogen in i mål så förlorade vi det vi tagit in igen. Sammanfattningsvis är vi väldigt nöjda med



seglingarna. På distanskappseglingen kom vi på beräknad tid 2:a totalt några sekunder efter Flica II. Märkligt nog blev de stora havskryssarna på efterkälken. Mina erfarenheter av seglingar på exempelvis Kanholmsfjärden och Lidingö runt är att stora havskryssare brukar kunna hänga med riktigt bra. Vid kvällens prisutdelning var tältet i hamnen överfullt. Det är en otrolig känsla att konstatera att vi lyckats vinna Nations Cup tillsammans med sexan Contessa som vi lånat in till det svenska laget. Även pris för mest långväga deltagare lyckades vi lägga beslag på. Detta skulle visa sig viktigt i framtiden då detta pris bestod i en korg med delikatesser. Det var i sanningens namn så att Contessa svarade för de bästa placeringarna. Men vi hade regelbundet bättre resultat än de andra lagens stora deltagare. Hursomhelst så vann vi och det var feststämning i hamnen långt in på småtimmarna. Hemsegling 22:a-26:e augusti (Dennis W) Nu var det dags att påbörja resan hemåt. Kvarvarande besättning inför resan var Dennis W, Jocke H och Hasse W. När vi kom upp på förmiddagen så visade det sig att tyskarna inte hade riktigt samma rutiner som vi har blivit bortskämda med hemma. Det fanns inte en enda söndagsöppen affär att handla mat i. Vi hade alternativet att vänta en dag, tigga till oss mat från de andra deltagarna eller att klara oss på det lilla som vi hade. Vi valde det sistnämnda och planerade för att handla någonstans på vägen så snart som möjligt. Provianten bestod huvudsakligen av en minst 4 meter lång korg som Jocke förutseende införskaffat tidigare och priskorgen med delikatesser. Vi gav oss iväg hemåt strax före lunchtid. Vädret var underbart med strålade sol och värme. Dock var vinden var inte särdeles stark men riktningen var bra och vi hade slör från Kiel till Rödby i Danmark. Här gippade vi och fortsatte mot Rostock. Ytterligare en gipp mitt mellan Gedser och Rostock. Härifrån var det

raka spåret mot Ystad. När vi passerade Gedser rev så var det kväll med strålade solnedgång och perfekt västlig vind på 8 m/s. Nu hade även styrkan på vinden blivit perfekt så att vi stadigt loggar mellan 9 och 10 knop i bara en lätt påskjutande sjö med långa låga vågor. Navigationen här nere är vid bra väder utomordentligt enkel. Man ser samtidigt de stora fyrarna i Danmark och Tyskland och farleden är fullproppad med lastfartyg som ett litet pärlband. Detta är vi ganska tacksamma för eftersom det navigationsinstrument som vi skulle ha mest nytta av hade lagt av. GPS:en hade slutat att fungera eftersom man just denna helg hade en omläggning av tidsberäkningen i GPS-systemet. Detta var otur för oss men vi hade i alla fall blivit förvarnad om att detta kunde inträffa. Jag gick och lade mig på mitt sovpass vid 3 tiden på natten mitt mellan Gedser och Ystad. Som nämnts tidigare så var det två som seglade och en som vilade hela tiden. Att försöka sova i en segelbåt som forsar fram i 10 knop låter ungefär som en toalett med konstant spolning eller vattenfall. Någon form av dvala intar man efter ett tag även om det inte kan kallas för djup sömn. Vaknar upp på förmiddagen utanför Ystad. Vinden har mojnät och vridit mot VSV och vi gippar igen och kan segla slör rakt österut i en stadigt ökande bris mot Christiansö. Här skall vi stanna och handla. Vi valde den lilla omvägen via Christiansö för att återigen få uppleva detta underbara ställe igen. Vi ankom mitt på dagen efter lite drygt ett dygns segling från Kiel. Nu handlar vi och tar en rundvandring på ön samt njuter ett tag av fast mark under fötterna. Vi har fortfarande strålade sol och varmt och skönt. Besöket avslutas med middag på den utsökta restaurangen på ön. 4,5 timmar efter vår ankomst är vi på väg igen. Vinden har nu friskat i igen. Det blåser VSV 10-12 m/s och vi har ett rev och kryssflock. Hanöbukten avverkas på 4,5 timme ungefär. I enstaka byar

MADEMADE TAR NYA TAG FÖR BÄTTRE OCH BILLIGARE SEGEL.

Mademade segelmakeri har inlett ett internationellt samarbete som kommer att ge dig möjligheter att köpa high-tech segel till vettiga priser. Så här går det till:

1. Mademades loft i Stockholm sköter design, service, reparationer, alla slags mätningar (full service för skärgårdskryssare, även skrovmätningar) och tullbyråkrati. Viss tillverkning av marconisegel och andra speciella produkter ligger dock kvar i Sverige.
2. Finlands ledande loft, WB-sails i Helsingfors, ritar och laserskär materialet. Dukarna kommer från Contender, den tillverkare som de flesta svenska segelmakare använder sig av.
3. Hantverket utförs i Estland av duktiga, men billiga, segelmakare med över tio års erfarenhet.

Tack vare denna kombination av high-tech och billig arbetskraft kan vi nu erbjuda priser som ligger minst 10% under nuvarande nivå.

Tycker du att det låter intressant? Ring så pratar vi vidare.

Är du tveksam? Tag då en titt på Mats Johanssons nya storsegel (30 SWE-150) i sommar och kolla kvalitén på formen och hantverket.



MADEMADE
PI1010 B
S-136 91 Haninge
SWEDEN

Phone +46 8 500 32001
Fax +46 8 500 32124
E-mail mademade@telia.com



närmar sig vinden kulingstyrka men i den vindvinkel som vi seglar är det bara roligt. Vågorna är inte längre små utan förekommer i varierande form och storlek. I de korta och branta vågorna trycker vi ner hela förskeppet, fram till förluckan ungefär, under vatten. Roligast är dock de stora långa som vi ett antal gånger lyckas fånga när vinden är som starkast. Utgångsfarten innan man börjar att surfa är mellan 9 och 10 knop och sedan sticker man bara iväg med ökande fart tills förskeppet istället lyfts och man har ett kollo salt vattensprut från bogvägen vid masten ungefär. Man klarar av att hänga på vågorna någon minut om dom har den rätta formen. Jag har ingen aning om hur fort det går för loggen går bara till 10,5 knop. Vi hade en logg som gick till 15 knop förut och den körde vi i botten ett fåtal gånger. Det hade vi gjort med lätthet den här gången också. Inte ens snittfart kunde vi få via GPS:en. En annan smärre motgång var att mörkret gjorde det omöjligt att försöka filma med videokameran. Detta räddade antagligen livet på videokameran men det hade varit värt en dränkt videokamera för att förevisa detta glädjerus. Hasse borde dessutom ha fått en medalj för att lyckas sova under dessa förutsättningar. Jocke och jag hade träningsverk i mungiporna flera dagar efteråt av allt smilande. När vi närmade oss Kalmar hade vinden vridit mot NV och avtagit. Vid Borgholm på förmiddagen var det nästan vindstilla och vi bestämde oss för att ta en liten paus och försöka att torka de saker som vid det här laget blivit fuktiga igen. Seglingsåsongen tar slut tidigt här nere. Jag kunde inte tro mina ögon när vi delade på hela gästhamnen med endast en Polsk båt. Huruvida dessa var zigenare eller inte vet jag inte. Men om någon oberoende bedömare skulle utse hamnens zigenare hade vi vunnit denna utmärkelse med lätthet. Det gigantiska läger som vi hade slagit upp på hamnpiren

hade varit en garanti för detta. Jag minns denna paus med välbehag då vi låg och halvslumrade i solen på varsin madrass på hamnpiren. Efter ett antal timmar i solen bestämde vi oss för att äta lite och ge oss av igen. Vi försökte att planera avgångstiden så att vi skulle angöra Visby, där Hasse skulle göra ett litet jobb, på morgonen nästa dag. Vinden var fortfarande lätt men kom numer från ONO. Efter en kort inledande motörgång så kom det tillräckligt med vind för att kunna segla igen. Vinden räckte 2/3-delar till Byxelkrok innan den lade av helt. Motörgång igen. Blå Jungfrun passeras i solnedgången. En bit efter att ha passerat Ölands norra udde kom det tillräckligt med vind för att segla igen. Nu kom den från S. Även här visade sig det vara lätt att navigera eftersom radiomasterna söder om Visby syns nästan till Ölands norra udde. Vi angjorde Visby klockan 7 på morgonen efter att ha sett solen gå upp över staden. Hasse jobbar och övriga gästar ligger och sover. Klockan 9.30 har vi ätit frukost och är på väg hemåt igen. Ny kurs är mot Landsort. Växlande svaga till måttliga vindar från S till SV. Ganska enahanda men solen lyser och det är varmt. Vi är dock vid det här laget ganska sömniga och längtar hem. Lansort nås vid solnedgången. Vi hade en sista lilla härlig segling med farter på runt 9 knop strax innan Landsort men ju längre upp på Mysingen vi kommer desto mindre vind blir det. Vid Mysingsholm är det bleke och vi kör motor resten av sträckan hem. Vi ankommer Strömma i soluppgången med en underbar lila himmel i öster. Nu var det inga problem att sova. Tysklandsresan var väldigt lyckad upplevelse. Jag kan rekommendera denna resa åtminstone en gång i era liv. Jobbigt men också kul och spännande. Kiel till Stockholm på 77,5 timmar exklusive korta pauser är i stressigaste laget. Man bör se till att man har gott om tid så att man kan anpassa sig till väder och pauser vid behov.

Intervju med en mästare

Text: Sven Höglin

Intervju med 1999 års Svenska mästare i A22, Martin Carlsson, Leif Ericson och Tomas Ericsson.

Då satt den där till slut, segern i X-pokalen, hur länge har ni drömt om den? Ända sen vi kom igång och seglade med varandra i slutet på 80-talet, men

kanske speciellt de senaste åren när vi har varit på gång och känt att det inte är någon omöjlighet att vinna om man inte gör mer än ett bottenknapp på en regatta.

En presentation, hur länge har ni seglat tillsammans och vad har ni för roller i och omkring båten?

Började 87 och Thomas kom hösten 89. Sedan dess har vi kört tillsammans utan uppehåll på alla kappseglingar som vi hunnit med. Leif och Thomas har faktisk kappseglat båten mer än mig då jag har varit den som oftast har

haft förhinder. Det har löst sig med att dom har plockat med någon annan som antingen har styrt båten eller tagit någon av deras positioner. Tyvärr har dock seglingen på hemmaplan legat ganska lågt de senaste säsongerna. När det gäller våra roller ombord har vi delat upp ansvarsområdena. Thomas

håller koll på vind och kompass och sköter fördäcksjobbet. Leif håller i taktik ,strategi och seglar spinnakern. Vid slagen sköter Leif styrbord och Thomas babords sida. Jag styr och försöker hålla farten i båten. De gånger som vi har bytt positioner har det blivit helstruligt.



En bidragande orsak till segern måste väl ändå vara en betydande förbättring i lätt vind, eller?

Vår svagaste sida har helt klart varit lättvinden som vi äntligen har fått bättre koll på, men även så har undanvindarna förbättrats genomgående. Vi har jobbat med balansen i båten samtidigt som seglen som inhandlades 98 gjorde bra nytta.

Ska ni vara med i Västervik, eller är ni mätta nu?

Personligen så vet jag inte hur en semester skulle bli om man inte

fick avreagera sig med X-pokalen första veckan. Man kanske blir tjurig och helhispig. Det är bäst att inte experimentera med så här viktiga saker. En pokal gör ingen sommar!! Har ni mer att ge, kan ni försvara pokalen? Självklart har vi mer att ge! Vi är superladdade och kommer att köra så skjortan



står rätt ut!

Hur ser ni på framtiden för klassen, är A22:an värd att satsa på?

Det tycker jag verkligen. Klassen har så många dimensioner med individuella båtar som har en otrolig

historia. Frihet att prova nya idéer inom givna ramar. Linjer som man aldrig kan få nog av. Fungerar utmärkt som semesterbåt.

Segelegenskaper som går utanpå det mesta. Jag är övertygad om att 22an kommer att stå sig väl i konkurrensen med andra klasser även i framtiden. Det är väldigt roligt att nybyggnationen har kommit igång igen. Jag

tror att det är här som vi kan rekrytera nya besättningar som kommer från andra klasser och som kanske inte har träbåtsrötterna som de flesta i 22-klassen har. För att detta skall fungera är det viktigt att vi är aktiva på banorna och visar att vi är något att satsa på. Jag tycker det vore trevligt om det kom någon

ny seglare och tvålade till oss rejält, det är väl vad vi går och längtar efter, eller ?

Det vore intressant att se hur optimalt vi egentligen seglar. Jag är nyfiken på vad några riktiga ess hade kunnat åstadkomma och hur



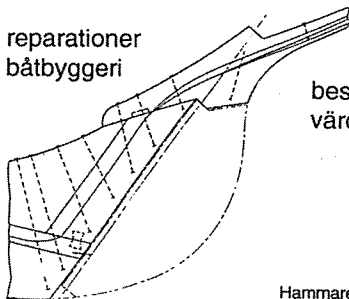
dom skulle segla en 22a. Om så skulle bli fallet så är det väl bara att bita ihop och komma igen.

Ska vi ha er som favoriter i sommar? Det skulle vara riktigt hyggligt av Er!!

Det är klart att vi ska vara riktigt hyggliga, vi ses i Västervik! Sven Högelin.

Träbåtsrenovering och konsultation

reparationer
båtbyggeri



besiktning
värdering

**F-A Båtsnickare
Thomas Larsson**

Hammarensvägen 35, 131 42 Nacka tel: 716 56 79
Verkstad: Kanalvägen 4, Henriksdal tel: 643 98 96
mobiltel: 010 259 14 55

Samlat & Blandat

APROPÅ A22-ORNAS TRICKSONPOKAL

Den ursprungliga Tricksonpokalen uppsattes i början av 40-talet av dåvarande ordförande i Motala Segelklubb Arthur "Trickson" Olsson. Vid MSK-regattan 1957 erövrade Kalle Edlund tillsammans med gästen Ulf Nilsson Tricksonpokalen för alltid. Pokalen hade då vandrat femton år. Bland tidigare vinnare fanns Lasse och Yngve Thörn. Pokalen seglades om, enligt särskilda stadgar och var öppen för alla i MSK:s regattan deltagande jakter. Respit enligt SK-regeln. Edlund vann pokalen med M22:an Gun-Gun. Den praktfulla Silverpjäs utgör fortfarande en prydnad i den Edlundska pris-samlingen.



*Kalle Edlund med
Tricksonpokalen*

DEM VAR YG?

Som den minnesgode läsaren av Skärgårdskryssaren nr:4 1989 säkert väl kommer ihåg så planerade dåvarande redaktionen att återkomma med del 2 i en serie om betongfyrtian Yg, sedermera A-trettian S-161 Yg, i Skärgårdskryssaren nr: 1 2000? För den som eventuellt inte redan vet det så slutade Yg denna egenartade Skärgårdskryssaren i betong sina dagar till lands. I ett parkområde invid Strängnäs segelsällskap grävdes det från däckets berövade skrovet ner och bildade med sin hållighet en trivsamt lekgrop för stans småtingar. Och har ingen tagit bort henne

ligger hon där ännu. Källa: Fritidsbåten sid 87 av Åke Janhem
Ulf Nilsson Motala Segelklubb

VART TOG DORDI VÄGEN?

Fredrik Ljungström lät Erik Salander rita en Sk 75:a som inte liknade något som tidigare som har byggts. Dordi var högre än tidigare skärgårdskryssare och saknades nästan helt överhängen. Salander ville till en början inte kännas vid henne men när hon visade sig nå bra resultat på kappseglingens banan ändrade han sig. Finns det någon av läsarna som vet något om Dordis fortsatta öden. Skriv till sskf.

UTHYRNING ???

30-S221 HÄXAN

Jag har en idé om att långtidsuthyra Häxan då jag och familjen inte riktigt hinner med henne. Att sälja henne känns för stunden helt fel.

Tanken är att den som hyr henne betalar med "arbetad" tid + dom rörliga kostnaderna. Detaljerna får vi diskutera fram och det viktiga för oss är att det är "rätt" person/er som tar på sig detta.

Vi vill självklart att den/dom som åtar sig detta ger henne den vård som hon behöver och ni får i gengäld Segla en crusing utrustad 30:a. Häxan är INTE avsedd/utrustad för seriös kappsegling utan ska snarare ses som en familjeseglare samt mindre tävlingar. Intresserade kan ringa hem på tel 08-54062969 och prata med Thomas



TILL SALU

A22 S-297 Chadrak.
Ritad av Arvid Laurin 1950. L.ö.a 11.4 br.
1.92. Tel: 0501-167 25

A22 S-198 Slevén.
Ritad av Erik Nilsson, byggd 1934 på
Kungsörs varv, l.ö.a. 11,75, br. 1.95, i mycket
gott skick. Förnissat mahognyskrov med
Merconi-mast stående på omlagt pine-däck,
rostfritt roder och roderstock -99, renskrapat
däck -99, storsegel Royal -97, kraftig
vinterpress -97 mm. För bilder se
www.nada.kth.se/~yxan/privat-sv.html
Pris 85 000kr, tel 08-768 33 88(hem), 08-790
62 29(dag).

Sk 55 S-41 Hexan.
Göran Blomberg, tel 08-768 61 92
goran.blomberg@allgon.se

SÄLJES ÖVRIGT

Bom till Sk 75:a el likn. Längd: 6,15m diam-
eter: ca 15 cm. Kullagrade Lewmarbeslag i
brons. Komplet med rullrev. Mycket fin. Pris
efter överenskommelse. Bobby Cyrus 070-
302 43 23

Genua till A22:a, ny Royal sails i dacron,
13m2. Pris 5000:-.
Ring Lars Davidson 070-3022222.

Genua Horizon sails, har suttit på en 30:a, .
Förlik 8,35 under 5,85 och akter 8,05. Pris
1000:-Hans Samuelsson 08- 640 39 13

TILL SALU

Sk 75 S-18, Blanka. Knut Holm 1918. Ligger
vid Årstavikens segelsällskap.
Per "Gurkan" Horneij tel 0653-260 81.

KÖPES

Minder skärgårdskryssare. Vi har haft
förmånen att under några år följa med våra
vänner ut och segla skärgårdskryssare. Nu
söker vi en egen. Då vår ekonomi såväl som
kunskap är tämligen begränsad söker vi efter
en mindre och billigare båt men utan några
genomgripande renoveringsbehov.
Ring till: Andreas Larsson och Anna Janson.
Tel: 08-715 55 90 eller e-post
andreas@organ.su.se

Sk15, halvt eller helt renoveringsobjekt.
Ola Häggström, hem 021-611 19.

LE TONKINOIS

Linolja har en flera hundra år gammal tradition som skyddslack för såväl trä som metaller. Le Tonkinois tillverkas av en högvärdig linolja som sedan nästan 100 år pressats ut ur linfrön av högsta kvalitet enligt beprövade hantverksmetoder och raffinerats vid 270°C. Slutprodukten som tillförts ren Chinaolja är en lack med suverän renhet som någon kemisk produkt ej överträffar.

Le Tonkinois används på rena trätytor såväl som på rengjord och slipad redan lackad yta. Bevarar träets färg och lyster under alla förhållanden.



**TRÄ OCH METALLSKYDD PÅ
REN LINOLJA UTAN LÖSNINGSMEDEL**

**Le Tonkinois Scandinavia AB
Tel 08-541 365 86 Fax 08-541 369 36**