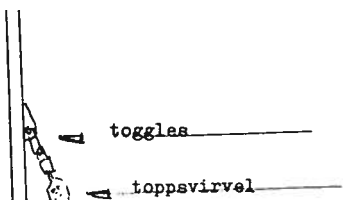


# SKÄRGÅRDSKRYSSAREN

Informationsorgan för Svenska Skärgårdskryssare Förbundet, SSKF

Nr 3 1990 Årgång 17





**BÅTBYGGEN  
RENOVERINGAR  
BESLAGSTILLVERKNING  
RITNINGAR**

Specialitet:

## **RULLFOCK**

för pistolhakar profil eller dragkedja  
för båtar upp till 7 ton.

PRIS från 2.300:- cunninghamtrim 300:-.

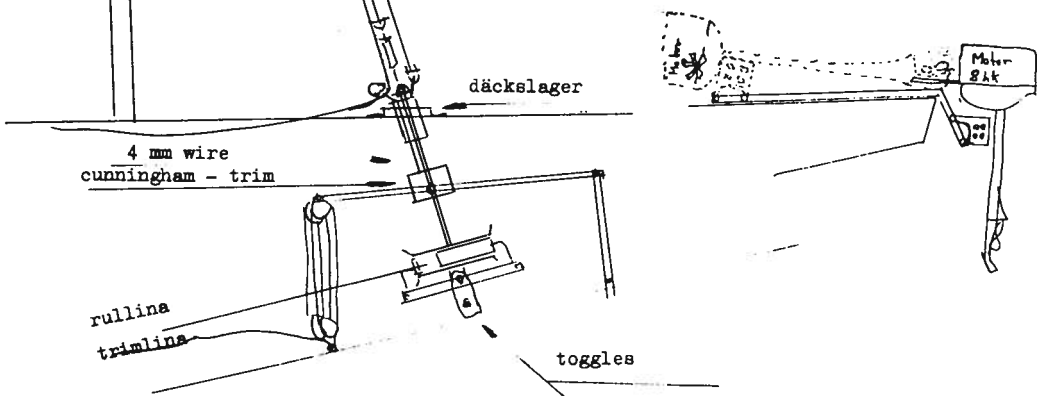
## **MOTORFÄSTE**

för olika typer av kust- och  
skärgårdskryssare.

PRIS från 1.200:-.

## **ROLF ERIXON**

Skansen  
151 42 Södertälje  
Tel. 0755-151 09



# SKÄRGÅRDSKRYSSAREN

Officiellt organ för SSKF,  
Svenska Skärgårdskryssareförbundet.

Redaktion: Ulf Torberger, Peer Ågren, Bo Bethge, Christer Östman  
Redaktionsadress: Per Thelander, Lomvägen 459, 191 56 Sollentuna. Tel. 08-758 09 49  
Ansvarig utgivare: Christer Östman

Frågor rörande SSKF's verksamhet kan ställas till  
ordförande: Lars-Inge Aronsson 08-733 99 55  
sekreterare: Per Horneij 08-770 70 36  
kassör: Bengt Parmell 0752-115 83  
klassificeringsnämnden: Olle Madebrink 08-741 21 35

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



SSKF säljer vimplar, märken, dekaler m.m. Dessa kan beställas genom att sätta in pengar på SSKF's postgiro 79 66 41-9.

## PRISLISTA 1990

Äldre tidningar	10:-
Äldre matriklar	5:-
Dekaler — mellan	5:-
liten	2:-
Nål	30:-
Vimpel	75:-
Jackmärken	35:-
Tröjor ctl	155:-
S, M, L, XL	165:-
Videoband VHS Arkö -84	375:-
,,    SbD 1980	325:-

## SKÄRGÅRDSKRYSSARENS utgivningsplan 1990

Nr	Sista material- inlämningsdag	Färdig
1	21/1	20/2
2	23/3	18/4
3	5/9	1/10
4	3/11	1/12

Du kan även prenumerera på Skärgårdskryssaren. Sätt in 60:- på SSKF:s postgiro 79 66 41-9 och ange prenumeration.

SKÄRGÅRDSKRYSSAREREGELN — Regelboken är ett måste för jaktseglaren och den som tänker bygga. Regelboken kostar 25:-, beställs på SSKF:s postgiro. Tolkningar: Master + GAP, skrov och däck 25:—. Nybyggare — kontakta alltid KN — Klassificeringsnämnden!

# Ordförandesidan

Ärade medlemmar, när ni nu läser detta är jakterna på land eller nära en förestående upptagning och med vemod kan jag bara konstantera att säsongen 1990 är nästan slut. Det har varit en bra säsong med många trevliga inslag och med ganska stor uppslutning. Framförallt är det kul att se att så många av våra stora jakter har ställt upp. "Pingsteskadem" som seglades under Kristihimmelfärdshelgen blev en triumf för det sega Skärgårdskryssarsläktet, som trotsade regn och hagel (snudd på snöstorm och drivis).

Samma stora uppslutning blev det även till NYPHAN TROPHY och Segelbåtens Dag. Däremellan har det tyvärr varit lite si och så med deltagandet. Det stora undantaget var dock 22-ornas SM i Norrköping där ett glädjande antal jakter deltog och kämpade väl. Med många trevliga minnen memorerade, så lägger jag denna säsong till handlingarn, med sikte och planering inställt på nästa års säsong.

Nyköpings SS har anmält sitt intresse att ställa upp som arrangör till 1991 års SM och RM att hållas på Broken utanför Nyköping. Man har även sagt sig vilja arrangera tävlingar för samtliga stora jakter. Tidpunkten blir första veckan i Juli.

Styrelsen tycker att det är ett gyllene tillfälle att visa upp våra fina jakter. Boka redan nu första helgen i Juli. Mer INFO kommer senare i denna tidning. Vi hoppas kunna arrangera intressanta studiebesök under vintern vilket borde tilltala de flesta.

Hälsningar från eder Ordförande

Lars-Inge Aronsson



## Från Redaktionen

Käre läsare av Skärgårdskryssaren, här har du ännu ett nummer av vår egen tidning. Denna produceras helt och hållet på kvällar och helger av redaktionen, som vanligen består av 3-6 personer ur en klassklubb. Under de senare åren har tidningen producerats med hjälp av teknikens senaste landvinningar. Arbetet underlättas då avsevärt.

En vänlig uppmaning till er som skriver längre artiklar: Lämna helst in texten på diskett i Word\_Perfect format eller Page-Maker.

Redaktionen har denna gång bestått av: Peer Ågren 22 S-336, Bosse Bethge 40 S-66, Christer Östman 22 S-298, Per Thelander (delvis) 30 S-187 samt Ulf Torberger 55 S-42.



*La Liberte 1988 i Ålands skärgård.*

*Fr.v. Håkan Jansson, Erik Wall samt Ulf Torberger. Foto: Patrik Lundberg.*



Rolf Erixon "Gökungen"

## Årets Mästerskapsseglingar i Norrköping

Norrköpings Segel Klubb anordnade 2 - 7 Juli den 78:e Skärgårdskryssare-pokalen i vindar från en meter/sek och upp till strax under tio. Trettiorna seglade också sitt Riksmästerskap med endast fem deltagare, varav den äldsta jakten var den blott sex år gamla Lii. Då var det bättre spridning i 22:a fältet med Caisingen II från 1934 som äldst, och Rolf Erixons nybygge som knappt var sjösatt.

Vädret var hyggligt med växlande molnighet och i stort sett uppehållsväder under veckan. Seglingarna gick på Travemündebana på Lindöfjärden direkt utanför hamnen, men dessvärre var fjärden för liten för några banändringar, vilket hade behövts. Många rundningar hade vi således att se fram emot med fyra kryss- och fyra slörben samt en läns i varje segling.

Måndag eftermiddag hade de flesta jakterna anlänt, den enda man riktigt väntade på var

Plåt-Roffes nya 22:a. När hon sent omsider gled in i hamnen avstannade all verksamhet på klubbområdet och de flesta drog sig utåt den reserverade bryggan för att begäpa den rödmålade Gökungen. Åtta meter bred och tre meter kort (eller om det var tvärt om ?), en riktig lättviktare på minimideplacement med dubbla självvlänsande sittbrunnar och bara en bula på däck som antyder ruffen. Ett intressant koncept som skall bli spännande att följa under veckan.

Tisdagen var avsatt för mätning och Tune Up race. Ett antal 22:or blev uttagna till vägning, och förbundets vågmästare Isacson stod till tjänst med vågapparatur. Toppskädda, halvbreddsmått, spinnakerbom och säkerhetsutrustning var annat som kontrollerades i år.

Klockan 14.00 var det så dags för generalrepetitionen, och tyvärr blandades klassflaggorna samman på startfartyget så

alla tre starterna blev blandat 30:or, 22:or, och Rival-22or som seglade sitt SM samtidigt.

Vem som vann dagens race kunde således inte avgöras och vad gjorde det när alla ändå inte var ute på banan. Titti, nyligen inköpt till Örebro, såg ut att gå bra, och Gökungen var ute och testade, vilket kanske kunde behövas på en tre dagar gammal båt. Även Ejfi, en av de nya 30:orna som seglade för Köpings SK, var ute och övade.

På kvällen invigdes Mästerskapstävlingarna med tal av prominenta personer och NSK bjöd på kaffe och dopp.

Onsdagen var det så dags för de två första seglingarna och nu skulle vi få indikationer på om Amorita (som i år seglar för Motala SK) även i år skulle vara helt outstanding eller om någon av de nya jakterna kunde göra något åt den rutinerade besättningen.

Starten gick planenligt klockan tio i västlig vind på omkring åtta meter. Bland de första över linjen var Marina, Titti och den nya Köpingjakten Perpetuo Princeps. Under första kryssen, som Fuhrita lyckades bäst med följd av Amorita, vrider vinden mot syd så att första slören blir en halvwindsbog och andra en läns som mot slutet av benet vred tillbaka till slör igen. Då andra kryssen inleddes, samtidigt som de försenade Rivalerna startade, ledde fortfarande Fuhrita före Amorita och Tricksonita, som nu seglar för arrangörsklubben. Efter denna kryss leder Marina före Amorita när man gav sig ner på länsen, och nästa gång 22:orna rundar för det avslutande varvet har Amorita tagit ledningen före Perpetuo Princeps och Tricksonita. Vinden avtar nu något, men de två första behåller sina positioner på slörarna och på sista kryssen in i mål. Marina tar sig in på tredje platsen före Tricksonita och Fuhrita.

Trettiorna som startade 10.35, efter att Rivalerna tjuvstartat, låg väl samlade uppe vid startfartyget och Gryning får nog anses ha kommit bäst iväg följd av Lii. Redan under första kryssen hände något med Lii som var totalt avhängd under resten av

seglingen, medan däremot Gryning ledde från start till mål. Ejfi lade sig snabbt på en andra plats men den förlorade de till Natt och Dag på sista rundan då dessa seglade upp sig från fjärde till andra platsen.

Andra seglingen sköts iväg kl 13.40 i den sydvästliga brisen som nu verkade ha ökat till omkring åtta meter igen. Cassandra tjuvstartade nu, och vände inte åter på startfartygets ljudsignaler, men Flamingo, Gökungen och Koh I Noor kom bra iväg efter skottet. Dessa höll dock inte måttet, utan vid första rundningen hade Marina tagit en ledning före Tricksonita, Titti och Cirdan. Denna ledning behöll Helgesson på slörarna då Cirdan tog sig upp till andraplatsen följd av Amorita och Tricksonita. På det följande varvet skedde inga förändringar i toppen annat än att Cirdan och Amorita bytte plats på länsen, men under sista rundan seglade Marina bort sig varvid hon tappade sin ledning och kom så småningom i mål som fyra. Cirdan lyckades istället ta sig förbi Amorita igen, och Tatjana belade en tredjeplats.

Trettiorna som startade tjugo minuter efter 22:orna gjorde nog en av historiens märkligaste starter; Lii tryckte ut de övriga fyra utanför startbojen, men kom då för tidigt över linjen och fick falla av och starta om medan de andra var tvungna att runda startfartyget innan de kom iväg ordentligt. Trots detta var det Wanda i ledning efter ett varv till följd av Natt och Dag. Ledarduon bytte plats på andra kryssen medan Lii höll en tredje placering in i mål. Gryning tog sig på de två sista varven från jumboplatsen och upp till ledning i mål med Natt och Dag som andra.

Två spikar för Hjälmarebåten efter en dag, och två andraplatser för Schröders Natt och Dag. Bland 22:orna ledde regerande mästarna Amorita med Cirdan som närmaste konkurrent följd av Marina och nya Perpetuo Princeps.

Natten till torsdagen var sval och morgonen mötte med lätta vindar och växlande molnighet. Den lätta vinden på 2 – 3 meter stod på ost så starten gick planenligt klockan

tio strax utanför NSKs hamn. Lotass, med till två tredjedelar kvinnlig besättning, Gökungen, Cirdan och Delfin II får nog anses ha kommit bäst iväg. Detta hjälpte dock föga då de alla valde att slå uppåt norr för styrbords halsar i den mer och mer avtagande brisen. En kvart efter start kom ny vind från sydost så att de som valt sydsidan av fjärden nu fick full utdelning, och först runt första märket var So Long, tätt följd av Fuhrita, Rayona, Flamingo och Spindelns fortfarande hemligt benämnda och för året blåmålade jakt nr 362.

Eftersom fjärden var för liten för banändringar blev resten av seglingen typ följa John, eller rättare sagt Ingo i So Long, och alla ägnade sig åt att bevaka sina positioner. Inga förändringar bland de första åtta kunde noteras förrän på sista sträckbogen in mot mål då So Long luffade upp Fuhrita mer och mer tills de befann sig långt ute på ena kanten. Från åskådarpåls såg det då ut som om Rayona var på väg att knipa en förstaplats, men Fuhrita-Åke insåg situationen och föll av kraftigt akter om So Long och gick segrande över mållinjen före sin gamla klubbkamrat från Göta, och med Rayona endast sju sekunder efter de två. Amorita gick i mål på en fjortonde plats men trots detta leder hon fortfarande och erövrar då Tricksonpokalen.

Trettiorna startade precis när den nya sydostvinden hade nått upp till startlinjen, och Lii som låg närmast startfartyget i lovart får väl anses ha kommit iväg bäst, men både Gryning och Natt och Dag gick om på sträckbogen mot första märket. Natt och Dag gick nu om Gryning på det som skulle ha varit slörbenen, men på andra "kryssen" återtog Holmlund ledningen och behöll täten de två avslutande varven.

Inför fjärde seglingen hade vinden stabiliserat sig på sydväst och med en styrka på 8 - 10 meter i starten, men den avtog under seglingen ner till omkring fem. 13.40 sköts 22:orna iväg i en mycket tät start där det var svårt att avgöra vilka av de 24 jakterna som startat bäst. Vid första rundningen ledde emellertid Perpetuo Princeps före Tricksonita, Amorita, Flamingo

och Fuhrita.



Peder "Mr cool" Arvefors 22:a S-320 Lotass

Under slörarna och nästa kryss tar sig Amorita upp till en ledning och Motala-Bengan i Marina går upp på andraplatsen följd av Kvarnviken-Benke i Cirdan. Trickson IV ligger på fjärdeplatsen och den tidigare ledarduon Tricksonita och Perpetuo Princeps följer därefter. Dessa två tar sig om Trickson IV på nästa varv, men ledartrion håller envetet sina placeringar och seglar väldigt tätt i mål ett varv senare, och då har Perpetuo Princeps igen lyckats ta sig förbi Anderstedt i Tricksonita. Caisingen II skall ha en eloge denna segling då de kryssade i mål som sista båt utan storsegel eftersom fallet gått av.

Lii startade som vanligt bra i trettiaklassen, och denna gång höll hon också undan på kryssen även om rundningen var väldigt tät. Ejfi, Gryning och Natt och Dag var tätt efter, och ett varv senare leder Gryning med Ejfi som andra följd av Natt och Dag. Efter detta ändrades tågordningen inget utan Gryning kunde komfortabelt ta sin fjärde spik.

Denna dag avslutades med fyrkamp (som inte hade med fyrrar att göra trots alla

ljushuvuden som deltog) mellan Rivalerna och Skärgårdskryssarna. Kampen som bestod av grenarna Baklänges årlöp, Ölhävningssnurr, Skotstekstafett och Dragkamp vanns överlägset av Skärgårdskryssarna med 3-1.

Sista dagen randas och det är dags att få en svensk mästare korad. Skall det bli någon i den ledande tattrion Amorita, Marina och Cirdan, eller skall Perpetuo Princeps eller Fuhrita på de efterföljande platserna orka gå om ?

Starten blev uppskjuten, men en kvart försenat fick jakterna starta i den friska sydvästliga brisen. Gullvingen, So Long och Cirdan såg ut att komma iväg bra och 14 minuter senare rundade Cirdan som första före Sjövinge, Perpetuo Princeps, Titti och Gullvingen. På nästa varv tar sig Perpetuo Princeps upp till en andra placering och Gullvingen till en tredje, väldigt tätt före Sjövinge. Denne gick sedan på länsen och nästa kryss upp på tredje platsen. Amorita och Marina hade nu börjat röra på sig i fältet och knuffade ner Gullvingen till sjätte plats inför de sista slörarna som blivit halvvind och läns. Vinden avtar också i samband med vridet, och Cirdan leder nu med över två minuter före Perpetuo Princeps som i sin tur rundar en minut innan Sjövinge, Amorita och Marina. På denna halvwind får Marina ordentlig fart och går om de två närmaste och tar upp jakten på tätduon. Ingenting går dock att göra åt Cirdan som drygar ut sitt försprång med ytterligare en halvminut. Sista kryssen har Benke P bara att bevaka sin stora ledning och de följande fyra-fem går över linjen i samma ordning de rundade sista märket.

Trettiorna startade tjugo minuter efter 22:orna och där lyckades nog Wanda ta sig över linjen först och denna ledning höll Ordförande Aronsson första kryssen och slören, men vid rundning till nästa slör gick Gryning upp i ledning som hon höll in i mål. Natt och Dag seglade sig från sista plats, efter första kryssen, via en tredje plats, sedan fjärde och upp till andra i mål, följd av Ejfi som ett tag legat sist. Fem spikar för Gryning, och fyra andraplatser för Natt och

Dag, och trettiamästerskapet var ju helt avgjort. Det enda som kunde förändras i sista seglingen var om Lii skulle kunna ta bronset för Ejfi.

Bland tjugotvåorna är det däremot mer ovisst, med tre möjliga mästare och Perpetuo Princeps som fortfarande har häng på tredjeplatsen. Sista seglingen skjuts iväg 13.40 (som vanligt) i sydlig vind på 6-7 meter, Gullvingen, Amorita och Perpetuo Princeps såg ut att vara först över linjen. Nåväl, efter första kryssen skulle man kanske få vissa indikationer på hur favoriterna ligger till. Amorita och Tricksonita närmar sig bojen för styrbords halsar, med Amorita något under märket, varvid hon tvingas slå två gånger och avståndet mellan båtarna blir då så litet att kalabalik och kollision uppstår varvid Amorita också driver på märket och därefter snurrar 720 grader.

Båda båtarna sätter protestflagga. Under tiden rundar Marina, Koh I Noor, Cirdan och Sjövinge vilket gör att Marina just nu ser ut som svensk mästare. På slörarna behåller Marina ledningen och Koh I Noor ligger och fajtas med Cirdan om andraplatsen med Lotass och Sjövinge i hälarna. Amorita vänder upp till andra kryssen som tionde i den avtagande brisen, och på detta ben kastas ordningen om i täten, Koh I Noor börjar länsen först följd av Lotass, Marina, Tricksonita och Sjövinge. Cirdan rundar som sjätte och Amorita som åttonde vilket gör att den sistnämnde nu leder med en tiondels poäng, protester oräknade. På länsen och följande kryss går så åter Marina upp i topp följd av Sjövinge, Tricksonita, Cirdan och Lotass. Amorita ligger nu sju i fältet, två placeringar från guldmedaljen som igen innehas av Helgesson.

På näst sista slören går Tricksonita och Cirdan om Sjövinge, och Amorita avancerar ytterligare en placering. Denna ordning står sig på sista slören där Marina rundar två minuter före Tricksonita, men nu får Norrköpingsbåten tydligen problem och seglar bort sig alldeles på kryssen upp mot mål. Cirdan går i mål strax efter Marina och ser då ut som segrare om inte Amorita hade kryssat om både Lotass och Sjövinge på

slutet. Protesterna skulle nu få avgörande betydelse för årets mästerskap, och en enig jury såg sig så småningom nödsakad att diskvalificera Amorita efter halvannan timmes förhandlingar. Kryssarpokalen och Svenskt Mästerskap till Kvarnvikens BK och för första gången till en glasfiberbåt; Tiger 22:an Cirdan. Grattis Bengt Pettersson med besättning.

Trettiornas start blev ganska sen eftersom Rivalerna tjuvat två gånger, men Lii kom bra iväg som vanligt tillsammans med Natt och Dag, och efter kryssen leder Lii med Ejfi strax bakom och därefter Gryning. Ett varv senare har Natt och Dag tagit ledningen och Ejfi fortfarande som andra, men därefter rasar den nya Västeråsjakten ner till en fjärdeplats i mål, strax efter Lii. Denna tredjeplats räcker dock inte till bronspeng för Pelle Mineur utan Ejfi blir trea efter Gryning och Natt och Dag.

Så till sist några personliga och egensinniga reflektioner efter en intensiv jaktvecka! Arrangörerna skötte sig bra, vi var i Norrköping för att segla, och det fick vi, sex genomförda seglingar i kanske något för "jämna" vindar. Det blev aldrig något riktigt hårdvindskör och heller inget riktigt lätt förutom en enda kryss.

Resultatredovisningen var bra, och med rundningsrapportering in till land, och möjlighet att åka ut med åskådarbåt om man inte såg tillräckligt bra från land. Den avslutande regattafesten var också bra, att sen Rivalförbundet var missnöjda för att de varken fick fria bilar till sitt förfogande eller någon flyguppvisning tycker jag inte påverkade seglingen och trivseln.

Seglarna, trettiaklassen kan man inte säga något om, med bara fem jakter till start, trots att det var över tio trettiägare på plats, man är tvungen att gå tillbaks till 1982 för att hitta ett så klent deltagande. Jag hoppas verkligen att fler ställer upp nästa år då det är "genrep" för Europacupen 1992.

I tjugotvåaklassen fanns allt ifrån de gamla X-pokalveteranerna i Marina; Bengan och Frasse med 25 pokalseglingar var bakom sig,

och Torsten med "bara" 20, till debutantpokalvinnarna i Perpetuo Princeps. Vidare sågs från windsurfmästare till IOR-seglare, och de jag talade med som jag inte träffat tidigare ansåg att statusen på seglarna var hög!

Jag vill också ge lite uppmuntran till de som håller till i nedre delen av resultatlistan, de ska ha en eloge för att de kämpar på, i ett ibland till synes hopplöst läge, segling efter segling, i vissa fall år efter år. Många är debutanter, men några är gamla i gamet. Cassandra t. ex. som bara kom sist i en segling men ändå slutade som jumbo, de hade bl. a. en del trassel med spinnakern efter vad jag såg. Plåt-Roffe är heller ingen dununge i sin Gökunge, men hans i många ögon vanställda jakt fick nog aldrig chansen; Inga riktiga lätta vindar där Gökungens ringa vikt kunde komma till fördel, och heller inga slörar i kuling då hon kanske skulle ha surfat/planat ifrån konkurrenterna. Caisingen II från Mönsterås som tappar allt utom sugen, en trettonde plats i näst sista seglingen ger hopp för framtiden. Good Bye som redan före första start hade något trubbel och fick gå in i hamn igen för reparation, men kom ändå ut och startade strax efter de andra. Trollet II som just är inköpt till Norrköping, och Svante hade förmodligen inte hunnit trimma in något ännu. Delfin II tycker man borde gjort något bättre resultat, men nye 22a-ordföranden får väl skylla på att en gast inte hittat hem från Indien, och de andra var kanske något ringrostiga. Paloma just inköpt till Motala kämpade bra, men åkte på en diskning då de hakade fast i spindeljakten masttopp efter en tjuvstart.

Slutsummeringen ger ett positivt intryck av årets höjdpunkt och vi ser fram emot nästa års seglingar.

**Tor Hedvall**

# Resultat SM och X-Pokalen A22 1990 i Norrköping

Nr.	Båtnamn	Segling nr.						Totalt Pl. Poäng
		1	2	3	4	5	6	
356	Cirdan	6	1	9	3	1	2	1 ( 20.4)
335	Marina	3	4	7	2	3	1	2 ( 22.4)
255	Amorita	1	2	14	1	4	0	3 ( 31.0)
365	Perpetuo Prin.	2	6	15	4	2	6	4 ( 37.4)
271	Fuhrita	5	11	1	7	8	8	5 ( 51.0)
272	Tricksonita	4	5	18	5	7	5	6 ( 51.0)
278	Sjövinge	7	13	8	9	5	3	7 ( 57.7)
265	So Long	12	9	2	8	9	8	8 ( 65.0)
362		8	8	5	11	16	10	9 ( 71.0)
328	Tatjana	10	3	10	10	18	12	10 ( 71.7)
298	Trickson IV	11	10	6	6	17	11	11 ( 73.4)
320	Lotass	15	15	11	13	11	4	12 ( 82.0)
279	Gullvinge	9	12	20	20	6	9	13 ( 85.7)
224	Rayona	13	21	3	12	14	20	14 ( 88.7)
354	Kohi Noor	14	18	12	17	15	7	15 ( 95.0)
329	Titti	19	7	21	16	10	13	16 ( 95.0)
237	Flamingo	22	8	4	15	12	15	17 ( 96.0)
288	Paloma	16	0	19	14	22	14	18 (115.0)
336	Delfin II	17	17	13	18	23	X	19 (118.0)
327	Trollet II	18	16	16	21	24	18	20 (119.0)
331	Good-Bye	21	14	24	19	21	16	21 (121.0)

----- 1990-07-06 20:37:49 -----  
 0 = Diskvalificerad, B = Startat men brutit, X = Ej startat

Nr.	Båtnamn	Segling nr.						Totalt Pl. Poäng
		1	2	3	4	5	6	
199	Caisingen II	20	19	23	24	13	19	22 (124.0)
491		24	20	17	23	20	17	23 (127.0)
241	Cassandra	23	D	22	22	19	21	24 (137.0)
171	Pan	X	X	X	X	X	X	25 (160.0)

----- 1990-07-06 20:37:49 -----

D = Diskvalificerad, B = Startat men brutit, X = Ej startat

## Resultat RM A30 1990 i Norrköping

Nr.	Båtnamn	Segling nr.						Poäng sista sgl	Totalt Pl. Poäng
		1	2	3	4	5	6		
225	Gryning	1	1	1	1	1	2	( 3.0)	1 ( 0.0)
222	Nett och Dag	2	2	2	3	2	1	( 0.0)	2 ( 12.0)
226	Ej FI	3	5	5	2	3	4	( 8.0)	3 ( 32.4)
218	LII	5	3	3	4	4	3	( 5.7)	4 ( 33.1)
224	Wanda	4	4	4	5	5	5	(10.0)	5 ( 44.0)

----- 1990-07-06 16:50:35 -----

D = Diskvalificerad, B = Startat men brutit, X = Ej startat



*Macho tager en Pilsener (Dåligt bordskick Reds. anm.)*

*Tar sig en bärs, iklädd fredagsstassen  
vaknar i spyor på nya madrassen*



*SM-Guld 1990 22 S-356 Cirdan Crew: Bengt Petterson, Jan Holmertz, Sven Höglin*

## Numrets jakt: 22 S-191 LILL

Lill är en B22'a byggd 1933 på Hjalmar Johanssons varv i Långedrag med måtten 10.30 x 1.89, konstr. Bertil Bothén. Lill är idag praktiskt taget i originalskick. Denna skönhet utökade vårt båtbestånd våren -89. (Enda ingrepp som gjordes av förra ägaren, som då nåtlimmade hela skrovet, med påföljd att nästan alla spant midskepps knäckts). Efter en grundlig impregnering från häck till för, samt diverse arbeten sjösattes hon en vacker majmorgon -89 vid Källviken på Skafmölandet i Bohuslän.

Meningen var att Lill skulle seglas hem de 18nm till Mjölkeviken samma dag, väderutsikten var nordlig vind på 5 m/s, vilket var perfekt med tanke på att vi skulle söderut. Far och dotter hade fått detta, skulle det visa sig, förhastade uppdrag. Jo då, vi kom iväg. Om hon läckte? Jo, men inte mer än att vi med hjälp av spann och den fast monterade originalpumpen höll henne flytande och som sagt, det var läns, solen värmd, en fantastisk dag, härlig segling, i 10 min. Sedan vände vinden som genom ett trollslag, vi fick kryss, med påföljd att vattnet steg oroväckande fort. När britsarna låg under vatten, beslöt vi enhälligt att vända tillbaka och fick förtöjt bredvid en stor plastsegelbåt, vars ägare erbjöd Lill sin elektriska länsump och kaffe till Monica, medan jag hämtade sågsån på varvet, för här skulle myras.

Det gick åt mycket spån, men efter 4 - 5 timmar verkade hon någotsånär tät. Nu dök Ingrid upp lägligt, med matkorg och whisky till Henry, han med elpumpen. Det blev för mig att ligga över i båten den natten och ösa varje timme (elpumpen hade gjort sitt, för mycket tjära förmodligen). Hur går det till, undrar kanske någon. Somnar man inte ifrån alltihop? Nej, man lägger sig på en brits, med ena handen mot durken, när vattnet stiger blir handen kall, varmed man vaknar och automatiskt greppar om pumpen och pumpar tills man blir varm igen, praktiserats i många år, slår aldrig fel. Nåväl, efter en vecka var det dags igen för ett nytt försök. Nu var det far och son som stack iväg,

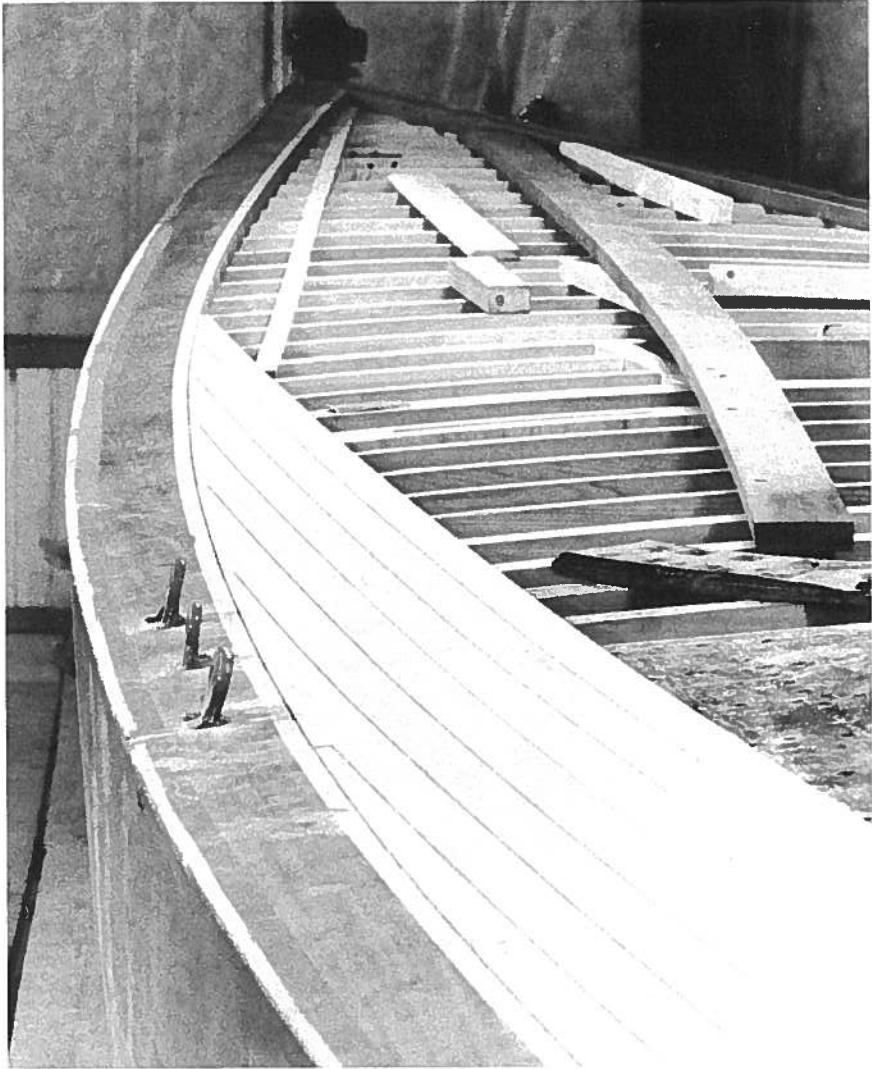
givetvis med kryss hela vägen. En segling som sent skall glömmas, det var utan konkurrens den värsta jag varit med om. Flera gånger trodde jag vi skulle sjunka, hon läckte mycket, men aldrig MER än mycket, så vi kunde hålla henne torr om vi länsade hela tiden. Vid de avbrott vi gjorde, steg vattnet direkt över durkarna, men vi kom hem och förtöjde bredvid vår eka, där det är ca 1m djupt. Efter några veckor var Lill tät. Sen blev det många fina seglingar med Lill sommaren -89.

**Leif Caspersson**

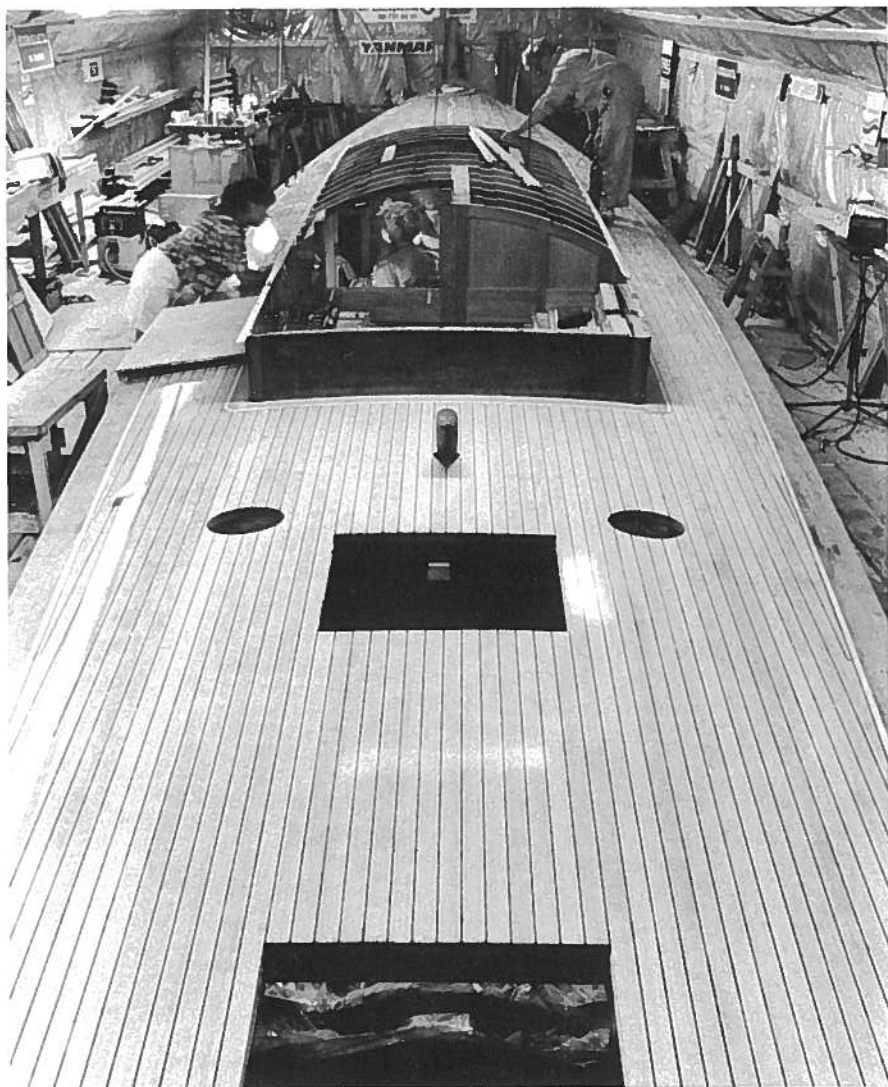


# Renoveringsfronten

150 S-1 *Beatrice Aurore* är till det yttre i stort sett färdigställd. Däcket är lagt av konade pineribbor och mycket vackert. F.n. pågår minst lika grundliga arbeten med den grandiosa inredningen. Bl.a. har en möbelsnickare från Öland gjort en del av förpiken i ädlaste mahogny. BEA lär nog inte behöva några mer renovering under detta årtusende.



*Beatrice Aurore's mäktiga fördäck.*



*Beatrice Aurore i augusti 1990*

© fotograf  
Christer Ulvås  
Brålundens 13 kv  
161 41 Bromma  
Tel: 08-26 75 25

95 S-11 Irmelin har nyligen sjösatts och riggats med en jättelik gaffelrigg. Åke och Lena Bredelius planerar i skrivandets stund att segla några helger i höst innan upptagningen. Redaktionen kan inte annat än önska familjen Bredelius många långa sköna seglingar med sin 'nya' 95-a. Åke har gjort en storartad insats och räddat denna jakt undan upphuggning eller annan förnedring.

## 22 S 257 Maria Margareta till Berlin

Herman Schulze hade länge närt en dröm, att segla till Berlin. Något som tidigare av kända skäl varit en omöjlighet. Men den första april i år släppte de polska myndigheterna seglingen fri. Herman och sonen Urban startade seglingen från Uppsala. Enda problemen i Sverige var att man låg inblåsta ett par dagar i Sandhamn och Torhamn i Blekinge. Därifrån tog man sedan hoppet, via Bornholm, över till Swinoujscie i Polen. Där man stoppades av en tullpatrull vars chef ville se passen och dessutom ha 2 öl. Det fanns 3 kvar ombord varför "beställningen" kunde effektueras. Resan kunde fortsätta och man gick för motor genom kanalen till havsviken Oderhaff, som korsades, varpå man hade anlänt till Szczecin vid Oders mynning där övernattninng skedde. Efter fällning av masten fortsatte resan. Nästa dag nådde man Mescherin vid östtyska gränsen. Där det blev problem. De hade gått i fel flodåder, den västra istället för den östra. Den nitiske gränsvakten begärde först att man skulle gå tillbaka och anlända rätt väg. Men nöjde sig sedan, efter att tilldelats lite svenskt kaffe, med att söka igenom jakten i fem timmar på jakt efter för honom misstänkta föremål. Efter att gått bet på den uppgiften släpptes Maria Margareta igenom. Resan gick nu genom ett vackert grönt parklandskap med små grönskande trädgårdar och hjälpsamma människor välkomnade den svenska båten, en symbol för att friheten är på väg i östeuropa. efter övernattninng och slussning i Hohensaaten gick resan västerut på kanal. Vid Niederfinow lyftes båten 36 meter i ett "skeppsliftverk", en anläggning från 30-talets början. Därefter var det ytterligare ett par slussar kvar fram till Berlin. Väl framme deltog man i en regatta på Wannsee som belönades med medalj trots en jumboplacering (ingen paddel). Resan gick alltså att göra. Farleden var bojad, visserligen med gamla skamfilade bojar utan färg, men dock bojad. Däremot fanns det ingen bensin att köpa på hela vägen. Enligt slusspersonal och andra man pratat med var detta första gången sedan andra världskriget en svensk båt gått denna väg. De enda båtar man mötte var ett par östtyska. Hemresan gick, efter partiellt byte av besättning, helt utan problem. Polackerna krävde inte ens pilsner.

---

**Tombutejler** äro alltid till förgäelse i en båt och borde åtminstone skojas väl innan de stufvas ned, så att inga slumpar rinna omkring. I synnerhet öslumpar hafva ett bögat förderligt inlytande på virket genom bildande af ett slags svamp, som snart förstör detta. I de flesta gamla båtar ser man timmer, som snart förstör på detta gripna af rötta i slaget akter ut, der tomma butejler pläga stufvas. Förhånda båten mådde bäst af att alla tombutejler hufvades, och båtseglaren af att de fulla följde med.

# Alla våra Skärgårdskryssare

Äntligen klar!

23 augusti levererades 1500 exemplar av rubricerade bok till Stockholm.

Äntligen säger jag. Det är nu snart 4 år sedan jag lanserade detta som en idé i SSKFs styrelse. Hösten 1986 påbörjades det egentliga arbetet med boken efter en mall som i stort följts. I en skrivelse till SSKF 5 december 1986 preciserades uppläggningsen sålunda: "Registret ges ut som en bok omfattande register över alla skärgårdskryssare med segelnummer, regelns tillkomst och utveckling, segel- och klassificeringsnummer, konstruktörsindex och ev. varvsindex."

Nu föreligger boken, betydligt tjockare, med ritningar och många foton, samt lite till. Dessutom med ett betydligare bättre bokutseende än vad vi då trodde vara möjligt. För detta måste jag ge ett särskilt tack till Kenneth Derlow, tidigare ägare av Alfsol. Han har, tycker jag, gett ALLA VÅRA SKÄRGÅRDSKRYSSARE en utomordentligt vacker utformning i stort, som i alla detaljer.

Det har varit en jobbig tid med PC/stordataproblem ökade kostnader och möjlig finansiering. Vår kassör Bengt "Pungen" Parmell har emellertid med säker hand sett till att det omöjliga genomförts.

Äntligen säger ni alla som betalt boken i förskott. Nu har den kommit.

Äntligen säger ni andra som väntat i vassen på att få hugga tänderna i ett ex.

Äntligen får ni tillfälle att leta efter fel, för de finns det vet jag. Något mer pinsamt än andra. Men vi får väl återkomma om en pristävling om dem.

Äntligen kan ni rekvirera ett exemplar från förbundet. Boken kostar nu 190 kronor och ni får den hemskickad om ni sätter in 190

kronor på förbundets pg 796641-9. Och kom ihåg att skriv namn och adress så att kassören kan tyda dem. Han har fortfarande några betalda beställningar som han trots stort arbete från kriminaltekniska laboratoriet ej kunnat effektuera på grund av de oläsliga hieroglyfer som några lyckats få ner på postgirotalongerna.

## Sammanfattningsvis:

Tag fram en postgirotalong, fyll in beloppet 190 kr, ange ändamålet **Alla Våra Skärgårdskryssare**, skriv adressat TYDLIGT, besök närmsta postanstalt och betala eller girera. Priset inkluderar porto.

Boken kommer med posten.

Per Thelander

# Segelbåtens dag 1990

Det här skulle bli en skildring om vad som hände på bana 5, skärgårdskryssare Getfoten – Blockhusudden. Av viss anledning blir skildringen stympad.

Upptakten var emellertid god. Vi anlände strax före kl 20 fredagkväll, åt middag under en uppsprickande stjärnhimmel, under livligt samspråk med grannar och nyanlända jakter som lade till vid akterskeppen. Nya jakter beskådades och bepratades. Det är fantastiskt att sitta därute på fredagskvällen och vänta in nya och gamla vänner. Många ansikten sedan 70-talets början fyller bryggorna med auktoritetstygda röster. I år var det även comeback för en gammal hambodanslärare från Kungsträdgården.

Strax före kl 22 meddelades per megafon på bryggorna att jaktägarna samt besättningar var välkomna upp till dansbanan för drink och aktiviteter. Ett nytt piggt och friskt grepp. Väl uppe på Getfotens trevliga utedansbana ökade sorlet till orkan och festarrangören Hasse Samuelsson hade uppenbara svårigheter att överrösta de alerta jaktseglarna. Han lyckades, fast med vissa problem, dela in delar av de närvarande i lag efter klasstillhörighet. Nu skulle den verkliga seglingstävlingen mellan klasserna gå av stapeln!

På dansbanan fanns en jakt i varje klass, med segel i klassklubbens färger, bandyklubba och storlek i förhållande till klassen/jaktens storlek. Nu gällde det att stafettvis snurra hem jakten över dansgolvet. Under ett livligt hejande från publiken började jakterna långsamt hasa över golvet. Plötsligt vann 55:a klubben. Ungefär då de andra var inne på andra varvet. **"Jag såg inget, men jag vet att 55:a klubben brukar fuska"** som överdomaren sa. Det var visst någonting med vevtekniken och oklara regler.

Nåväl trevligt var det och trevligt fortsatte det att vara. Vi kröp ihop strax efter tolv när det var som trevligast. Sång och musik omgav oss men så småningom lyckades vi

somna. Ryktet förtäljde senare att någon hade gått i sjön med dragspelet i famnen, men ni vet ju hur det är med rykten.

Alla var emellertid uppe på skepparmötet och fick höra att det var bana C som gällde. Ostlig vind 6–8 m/s och kryss mot öster. En titt i startlistan visade att trettiorna åter var största klass med 21 anmälda. Bland dem 189 La Bella en okänd men ryktbar jakt från Hanöbukten. I och med detta samlade årets startfält i 30-klassen det största antal svenska Reimerstrettor som setts på en startlinje sedan 40-talet.

Vi gick ut bland de första för att känna på kryssvinklarna och hitta skotpunkterna. Trots detta missade vi starten med en minut och startade sist tror jag. Trimningen gav emellertid resultat och vi var snart uppe bland mittfältet och var sugna och tyckte det flöt bra. Då smällde det till och ena backstaget flög. Tillbaka på gamla bogen och lite velande om vad göra samt hålla undan från land och de andra jakterna. Vi insåg det meningslösa och bröt. Därför slutar banbeskrivningen här, men vi kommer tillbaka nästa år Kenneth och Jag.

Er gamle seglarkonkurrent Per på Taifun.

## Bosse Bethge fortsätter resan mot Blockhusudden:

Eugenie startar uppe i lovart och tvingas slå över till barbord då skotpunkten var helt åt skogen, ty någon hade knutit en fender i densamma och sedan flyttat på denna. Detta var i och för sig bara bra då vi blev styrbordsbåt vid första mötet med de övriga. Sedan slogs vi med bla Elsie (första kappseglingsstart sedan olympiaden 1920?) och Britt-Marie. Trångt var det i sundet söder om Tynningö. Några 30:or betedde sig lite underligt, en seglade åt fel håll, och ett par andra seglade utan försegel. Efter att ha rundat märket bestående av en prick, vidtog en lång läns som sakta övergick i slör. Här visade det sig att det lönade sig att hålla upp nära Lidingölandet så man inte fastnade i lä under Nacka. Det senare lyckades vi dock att göra i alla fall. Hela fältet med Britt-Marie (95:an) i spetsen kom ångande bakifrån, men Eugenie lyckas hålla undan för de flesta, dock ej för B-M. Sedan blir vi omåtkta av några större båtar. Vi inriktar oss på att hålla undan Grels i Britt-Marie och Anders i Scarlet. Det senare ekipaget närmar sig oroväckande så fort det bleker ur medan den förra sacker efter. Även La Liberte (Libban) kommer ångande förbi. Men vi kommer om igen och vi håller undan fram till mål och spöar Libban med en halv och Scarlet med en hel båtlängd. Efter målgången sker defilerings till Galärvarvet, med prisutdelning.

Därefter regattamiddag på Galaxy. Kvällen avslutades med några irrfärder i katakomberna under köket på Strömsborg, men det är en annan historia. Nytt bottenrekord sattes av endast tre jakter som låg kvar över natten vid Galärvarvet.

Bo Bethge

*Redaktionen beklagar, men det har inte kommit in något resultat från segelbåtens dag. Detta får publiceras i nästa nummer av tidningen.*

Yacht är visserligen ursprungligen ett holländsk ord, och skulle såsom sådant uttalas: »jack», men hos oss liksom i de flesta andra kulturspråk är ordet upptaget från engelskan med sitt deri vanliga uttal d. v. s. med en stark inblandning af *ä* i *a*-ljudet, med *ch*-ljudet knappt hörbart, men *t* deremot skarpt och klippt som om det vore dubbelt. Ordets betydelse är icke riktigt noga bestämd, men man skulle kunna anse att »yacht» kallas en för råottsändamål afsedd, drickad farkost, som är för stor att kunna ros af en man.

## Segling på Australiensiska vatten

Förra avsnittet avslutades med att man konfronterades med ett av den Australiensiska kontinentens underliga och farliga (?) djur. Vilket fick författaren att reflektera över om det inte trots allt är ganska trevligt hemma i den svenska skärgården. Här följer fortsättningen.



*Hippo Hydro Australiensis*

I traditionens tecken, liksom vid hemseglingen från England, skulle denna lilla segeltur på annorlunda vatten, värdigt avslutas med brakmiddag på restaurangen som låg längst in i viken i Pittwater, invid Church Point. Där hade återigen bestämts träff med Gunilla, som medelst Familjens leksak, en fräck liten sportbil, en MG Sprite, förflyttade sig mellan hemmahuset och Fågel Grip. På vägen dit gjorde sig magen påminnd om dess existens, varför den i besättningen mest kunnige på kulinariska läckerheter fick använda sina kunskaper. Att försöka få till en sista, lika utsökt måltid som de tidigare under veckan, var en utmaning som ni säkert själva har upplevt. Speciellt med tanke på att matförrådet i stort sett inte utgjorde någonting av substansvärde.

### **Australiens inhemska öl – XXXX**

Efter att ha grävt ordentligt nere i kölsvinet bland tomma ölburkar, gamla urdrukna vinflaskor och omkringflytande vinetiketter,

kunde tillverkningen börja. En balansakt av det värre slaget, då kapten på båten envisades med att segla samtidigt som jag själv stod i sittbrunn med stekpanna i ena handen, och försökte hålla köket i den andra. Men lunch blev det. Det kallar jag erfarenhet från Nordsjön. Mätt och välmående, sent på kvällen, och efter ett par svalkande australiensiska four X (landets största inhemska öl; XXXX) trillade vi nedför backen (*Ölbacken ? Reds. anm.*) till båten. Då kändes det skönt, att som på Segelbåtens dag ha en koj i närheten. Efter en mycket tidig purning, gör sig huvudet påminnt. Tungt. Kapten ropar: Nordosten har kommit. Slör hem ! Det var den första punkten på min önskelista vad gällde hemseglingen. Jag ville inte uppleva liknande segling hem såsom den vi hade upp till Broken Bay från Sydney. Heter inte ordspråket att "gemensamma intressen förbrödrar". Om några, så mig veterligen, finns det inga andra seglare än de som har glädjen att segla skärgårdskryssare, som känner sådan dragningskraft till varandra, att på vilket avstånd det än må

vara, så nog hittar man en skärgårdskryssare seglandes i horisonten ! Jonas fann i tidiga morgonbrisen den stora 30:an 1001 CLASSIC seglandes på vår babordssida. Likheter är slående var man än befinner sig, att när nästintill ingen vind finns, endast skärgårdskryssare seglar !

En underbar segling således hela vägen hem. Sol, 25 - 30 grader i luften, 5 m/s, ett tiotal krysslag innan vi var ute på havet igen. Inte ett enda pumptag ute på havet ner till Sydney. Ett fantastiskt tillfälle att hissa spinnacker ropar rorsman! Från den andra delen av besättningen, lite mer dämpad sedan gårdagen, frågade om det skulle vara nödvändigt. En bekräftelse på om hur rorsman mätte, kom som ett brev på posten: Näää !

Vid inseglingen till The Entrance, fick vi uppleva nivån på australiensarnas krav på renlighet. Längst ut på udden utanför staden Manly, Sydney's svar på Saltsjöbaden, finns ett reningsverk för begränsning av direktutsläpp från Sydney med omnejd. Från detta verk var det i långa stråk en färg på vattnet som mer antog den blågrå tonen än omkringliggande vatten i naturens riktiga färg, den blåturkosa som man kan se på vykort. Lukten som ni förstår var knappast angenäm. Kontrasten från att ha seglat omkring ett par dagar i nationalparker med att komma tillbaks till, vad människan tror sig är det bästa hon har skapat, storstaden, är enorm. Upplevelsen är exakt densamma var man än befinner sig, och lika skrämmande var gång. Tanken går igenom ens huvud att aldrig mer återvända till en storstad efter att ha lämnat bryggan.

Som ett sista tecken på att man verkligen befinner sig i Sydney bevisas kort efter att tömt ur båten vid hemmabryggan för att därefter bege oss ut till svajbojen. Från ingenstans uppenbarar sig det mest avlägsna i båtform man kan tänka sig från en trettia. Med en koncentration på högsta nivå, i en balansakt få kan prestera, fullkomligt flyger fram, med betoning på ordet flyger, 18-fotarna som projektiler ut över Sydney Harbour. Efter allt man hört om dessa flygande farkoster under en månads vistelse i

Australien, kollisioner med konkurrenter och båtar tävlande i andra klasser, förstår man hur pass svårt det är att ha kontrollen över dessa monster. 18-fotarna är för Australiensarna vad trettiorna är för oss. Det mest optimala. Jag är glad att vi seglade trettia !

Eder tillgivne, i vått och torrt, 30-älskare och Smaragdseglare

Kjell Peterson.



# MAXI-Diesel förbundet inbjuder till

Svenska (kort-) slutna mästerskapen i Batteriladdning

**Klasser** **24-timmars.** Laddning på mesta möjliga drivmedel. Det är tillåtet att koppla in alla apparater under laddningen, för att härigenom öka diesel förbrukningen.

**Maratonladdning.** Ladda så länge du orkar sitta och snacka nya båtprylar, över några groggar.

**MAXI-klassen.** Utrusta din båt med så mycket el- och elektronikapparater att den sammanlagda tiden för batteriladdning blir maximal. Kvaltiden är 24 timmar/dygn.

**Expressklassen.** Snabbaste urladdning av batteriet. Kvalningstiden är 24 minuter. Skiftnyckel får ej användas, utan endast nyttiga apparater såsom datorspel, microugn, satellit-TV och hårtork.

**Molnklassen.** Choka maximalt för att på 30 sekunder åstakomma maximalt rökmoln. Extra poäng till den som får sina grannar att lätta ankar. Dubbel poäng om det är en gammal träbåt som uppsöker den besvärande stillheten i en annan vik. Trippel poäng om dom just inlett sin middag med levande ljus och vit linneduk.

## Inmätning och regler

Inmätning av batteri, dieselmotor, tankar och relevanta el-apparater sker dagen före mästerskapen börjar.

Poängavdrag för den som har lyckats hålla liv i sitt orginalbatteri och ännu inte slitit ut detta. Två extrapoäng för varje utsliten generator. Verifikation på nyköpta generatorer måste uppvisas.

Deltagande båt som laddar via vanlig batteriladdare ansluten till el i land diskvalificeras omedelbart.

Fotogenlampa ombord medför diskvalificering.

Tre extrapoäng om du har alla inbundna årgångar av förbundets två tidningar:  
**Batterinytt och Dieseljournalen**

## Berenbach Wins 30 Sqm Europa Cup

On June 14th twentyfive 30 Square Metres from Austria, Switzerland, Germany and Sweden had assembled at the Yacht Club Bregenz at the eastern part of Lake Bodensee in Austria. Prepare for the start of the bi-annual Europa cup.

Germany was well represented with 18 yachts. Most of them Reimers-designed GRP-yachts of the "Bijou-type". A real oldtimer: G-1 Marama – Holm-design from 1923 – completed the German entry.

Austria joined the cup with four yachts, three of them prewar designs.

Two Swedish yachts had been transported over land from their bases at Lake Hjälmaren and Arkösund. The Swedish yachts built 1987 and 1989, were of the very last Reimers-design from 1984.

After a week with cold weather and heavy rain the first day began with sunshine and light winds. In the first race the German yachts Rabalder II with Michael Berenbach at the helm triumphed, with Austrian Elisabeth II second and German Ashanti third.

In the second race with Elisabeth II filling the first place Rabalder II fell back to 10th.

On June 15th Rabalder II produced two resounding victories. In the fourth race the Swiss boat Duchess came from nowhere and finished second before Elisabeth II third.

Winner was on open question in the 6th and last race. Rabalder with advantage of 0,7 points to Elisabeth II had to keep the Austrian yacht behind. Rabalder II finished 11th and Elisabeth II 14th.



*Europa Cup 1990*

## Overall results:

1	G136	Rabalder II	Michael Berenbach
2	OE113	Elisabeth II	Kurt Hoppenkothen
3	G108	Ashanti II	G.A. Schuble
4	G105	Mariposa	Peter Theile
5	G130	Acryssa	Lukas Helmer
6	G131	Bijou V	Freddi Winterhalter
7	G129	Excalibur	Winfred Kruger
8	G125	Federhannes	Tobias Gwinner
9	S225	Gryning	Staffan Holmlund
10	Z52	Duchess	Hans-Peter Moser
11	S222	Natt och Dag	Wolfgang Schröder
12	G117	Avocet	Rolf Hilzinger
13	G89	Bijou I	Fritz Widmer
14	G114	Hunkes	Reinhold Böhler
15	G124	Fairplay	Otto Rösch
16	G88	Christine	Gerd Lippert
17	OE90	Clever II	Peter Diem
18	G116	Bijou III	Herrman Wagner
19	OE20	Caravelle	Peter Stemberger
20	G 80	Saga II	Achim Kroll
21	G 126	Bijou IV	Siegfried Trescher
22	G 113	Mon Reve	Helmut Klug
23	G 87	Hadumoth IV	Robert Maigirus
24	OE38	Kleine Elisa	Klaus Baumann
25	G1	Marama	Regine Frey



*Bottom: G114 Hunkes, S225 Gryning and OE20 Caravelle downwind in the first race.*

*Top: G117 Avocet, G131 Bijou IV, Z52 Duchess tacking in the third race.*



## 30 Sqm Championship in Norrköping

The 30 Sqm Championship was run by Norrköpings SS. There were 6 races with 5 to count. On July 4th the yachts went down to the start at Pampusfjärden some 160 km south of Stockholm. In rainy weather and gusty winds during three days, S-225 gryinging with Staffan Holmlund at the helm finished first in all six races.

In the overall results S-222 Natt o Dag filled the second place and S-226 Ejfi third.

30 Sqm Champion 1990: S-225 Gryinging with Staffan Holmlund.

## Hungary

The 30 Sqm association in Hungary has requested copies of the square metre rule. A report from the Hungarian Fleet Captain Mihaly Horvath tells that there is a growing interest of building new 30 Square Metres moulded in GRP. The "Square Metre News" will return to this subject later on.

## News from Oslo, Norway

In Oslo I have so far found one what I think is a Nordic 22 sqm called Frenita build approximately in the 1930's. Frenita is probably built by an amateur and is later rebuild when the hull were made another ten centimetre higher and a new deck and cabin were made.

30 S-1 Finisterre, build 1928 is also located in Oslo since tree years and it looks very close to the original. There is a new club settled up called The Classic Wooden Sailing Boat Club in Oslo, and in the end of August it held a "Beauty Contest" where the maintenance, the age, and closest to the original was what the jury looked at. Among 16 yachts the 55 sqm Ninni came second, and it also beat all the others in an improvised regatta where up to 12M yachts participated. Contact person for the Club is:  
Peter Ennals, Oscarsgate 73, N-0256 Oslo 2, NORWAY, Phone +47-2-44 65 96

The owner of 95 S-18 Daphne have told me that Daphne is going to be restored and is therefore on land since a couple of years. I will come back to that in a later edition of Skärgårdskryssaren.

Tor Hedvall

# Samlat och blandat

## Efterlysning

Du som vet med dig att du betalt boken men inte fått den. Kontakta Kassör Bengt Parmell 0752-11583. Du kanske tillhör dem som betalat men inte talat om vem du är eller kanske haft bråttom, för bråttom, när du skrev namn och adress.

## Golden II såld efter 52 år

I somras fick redaktionen meddelandet att Sune Johansson i Gävle sålt sin fyrtia Golden II. Sune är förmodligen den som ägt sin skärgårdskryssare längst. 52 år, mer än ett halvsekel.

De första åren seglade Sune och GoldenII för Södertelje BK. De utkämpade många bataljer med de många andra fyrtor som då låg i Mälaren, framför allt i Eskilstuna. I början på åttiotalet registrerades Golden II som 40 S 89. För ett par år sedan gjorde Sune den sista stora investeringen då ett rullrev med tillhörande genua inköptes.

Golden II hette Za-Za när Sune köpte henne 1938. Hon är byggd av Knut Holm 1918 för egen räkning som Bambi (VIII ?). Måtten är 11.1 x 2.10.



*Golden II Foto 1940*

## Jaktexport

PS Väl hemma från Segelbåtens Dag når mig en ledsam nyhet. Håkan Karlsson har sålt sin 30 S-143 Lill-Yrsa till en italiensk antikhandlare, så nu ligger hon och spricker upp i värmen i Italien. Många jakter har försvunnit ur landet de sista åren. En undran inställer sig. Varför kan vi inte behålla våra jakter där de mår bäst? Eller uppskattas de bättre i andra länder än i Sverige.

En debatt i ämnet önskas, liksom SSKFs och 30-klubbens inställning.

Med seglarhälsning – Per Thelander



*Lill-Yrsa klar för export till Italien.*

Även 30:an Nelly har exporterats. Hon har gått till England. Köparen är 30 S-221 Häxan gamla ägare David Charlwood. När seglas hon hem igen ?? (Reds anm)

### **Efterlysning:**

Sjöhistoriska museet efterlyser föremål från Holms varv i samband med en mindre utställning om Holms Yachtvarv i Gamleby. Det kan vara diverse beslag, block och liknande.

Kontakta

Eva Berglund, Statens Sjöhistoriska Museum  
Box 271 31, 102 52 Stockholm, tel 08-666 49 02 el 666 49 44

## Synd om Polisen

Nära hälften av båtägarna vägrar alltså registrera sig. Detta har orsakat problem för insjöpolisen. Polisbåtsbristen är skriande i Siljan och Runn och andra tusen sinom tusen insjöar.

Även nästa sommar kan Morapoliserna tvingas springa sig svettiga längs Siljans stränder och anropa misstänkta båtar på flera sjömilns avstånd. Och hoppas att de lydigt angör närmaste brygga och registrerar sig. Förhoppning modell from ,tror polisen.

Om detta inte hjälper får Morapolisen helt enkelt bemanna någon av sina kyrkbåtar med jugo starka konstaplar och försöka ro i kapp smitarna.

Även sjön Runns oregistrerade båtar måste haffas i hamn, berättar kommisarie Tony Åkerlund vid Falupolisen. Falupolisen har endast en mycket långsam räddningsbåt att sätta in mot fartvidundren på Runn.

Det är numera med fritisbåtarna som med människorna, från polisiär synpunkt förstås: Häktade och ännu icke häktade!

Det går inte att hypnotisera båtägarna till registrering. Löngdetektorer biter inte heller i krabb sjö, förklarar rikspolisstyrelsen (RPS).

## Till salu

40 S-13 Fjäril. Ritad och byggd av Knut Holm Gamleby. Byggd 1920 och renoverad 1935, då gaffelriggen byttes mot Bermudas-rigg. Bordläggning i Honduras, och ribbdäck i pitchpine som är dukat. Träspant med var tredje av galvat järn. Mått: 13 x 1.95 x 1.53 x 3 ton. 10 st segel, varav 4 i dacron och 6 st i bomull. 6 hkr Evinrude, jolle, batteri samt bockar, ställning med pressenning. Båten ligger i Västerås.  
Tel: 021-13 69 91 F. Ridderstolpe.

### Till salu

55 S-2 Mayflower. 14.60 x 2.12 Tore Holm. Nytt pinedäck, ny mast och stor. Seglade 3 dagar efter renovering. En härlig segelbåt till en mindre familj än vår. Ev. byte Sk-75, R8 kust- eller havskryssare. Dock måste det vara trä.

Hans Wretensjö: 0762-23133, 010-785848

### Till salu

Mycket fin SOLÖ-25 med B20 marinmotor. Prisnivå 65.00:- Ev. kan en Sk-22, Sk-30 eller Sk-40 tas i byte.

Håkan: 0176-15302, 0176-15320

### **Till salu**

A22 S336 DELFIN II 11.57 x 2.07. Arvid Laurin 1964, den enda av rätt konstruktör till salu just nu. Williamsbygge. 100.000:– Inget tjafs.

Ring Peer Tel: 010–15 15 78 dagtid  
08–718 04 69 övrig tid

### **Till Salu**

SK 40 ZERITA

11.80 x 2.03 Byggt 1918, Sjögren ritad. Snabbseglande och mycket välvårdad.  
Pris ca 50 000.– Tel 08–716 09 63 Lars Göran Sönerbo.

### **Till Salu**

KUSTKRYSSARE 1897. Konstuktör Axel Nygren. Byggt på Plyms varv.Riggad med 30 kvm krysställ, 10 x 2 m Pris: 40 000.– Ring: Thomas Lundevall Tel 021–33 03 88

### **Tillfälle för renoverare** *(Kanske något för Åke Bredelius. Reds. anm)*

30 S–44 HORTENCE säljes för blyvärdet Jakten är i behov av renovering och omhändertagande. Ligger upplagd på Rastaholm – Ekerö.  
Ring Peter Butcher Tel 08–63 48 37

### **Till salu**

22 S 319 FLAMINGO Becker –55. Hondurasmahogny. Fullständigt kappseglingutrutad  
Tel 0454–12784, 14105, 21946

### **Till salu**

A22 263 FRAGANCIA 12x2m byggd 1945, Harry Becker. Skrov i vitmålad lärk, oregonpine däck nytt 1985, mahognyruff. Rostfria kölbultar. Pris 65 000 kr  
Ring Björn tel 08–641 66 37

Varför luktar båten svett ibland ?  
Det är ett ROLLON–ROLLOFF fartyg

## Till salu

Förstag, heldragen tråd, passande 22:a Pris 100 kr

Åke Janhem: Arholma-Landsort.

Göta SS 1943 -60 -63 -64

KSSS 1940

VSS 1925 -26 -27 -31 -39

SS Brunnsviken 1946 -49 -30:-

Stockholms SS 1933 -35 -36 -38

SS Vega 1935

Stockholm SK 1956 -57 -58 -59 -60 -61

Årstavikens SS 1976 -77 -78 (80år)

1:a uppl. 1954. Pris 50:-

Pris 50:- tillsammans

Pris 20:-

Pris 75:- tillsammans

Pris tillsammans

Pris 20:-/st

Pris 20:-

Pris 50:- tillsammans

Pris 40:- tillsammans

Per Thelander 08-758 09 49



Torkild Styrbjörn Hedwall med Ray-Ban.



*Nyrenoverade och osannolikt vackra 55:an MIRANDA.*

*Ägare och renoverare: Henrik "HENKAN" Widstrand.*



*La Liberte klar för sjösättning våren 1982. Foto: Ulf Torberger*



*Ordförandejakten. 22 S-336 Delfin. Foto: "Torkild" Ole Hedvall*

# RÅSEGLARHUSET

- SKEPPSHOLMEN -



**SEGELSHOPPEN**

NYA OCH BEGAGNADE SEGEL,  
KAPELLDUK, SEGELDUK, TILL  
BEHÖR, TÄGVIRKE m m

Tel. 11 82 92

**TACKEL & TÅG**   
LARS NYMAN

BÅT- OCH FARTYGSTILLBE-  
HÖR NYTT OCH BEGAGNAT.  
MARIN KURIOSA, M M

Tel. 11 82 58

*Segelmakeri  
Riggverkstad  
Skeppshandel*

**π**

**PILLE REPMAKAR'N**

RIGG WIRE OCH TÄGVIRKESARBETEN  
INREDNINGSARBETEN I TÄGVIRKE  
HOBBYMATERIAL MAKRAMÉ etc

Tel. 20 01 44

**RÅSEGLARHUSET**  
SLUPSKJULSVÄGEN B 101  
111 49 STOCKHOLM

..... Gångväg      - - - - - Bilväg

