eller några testa om det fungerade och innebar rättvis segling gentemot träriggarna. Det dröjde dock ända till 1990-talets första år, då båtbyggaren Hasse Sörensen i Östhammar slutat bygga sina förnämliga trä-master till bra priser, innan det blev en allmän övergång till aluminiumrigg bland kappseglingsentusiasterna. Någon avgörande betydelse på farten har det inte visat sig ha, än idag finns det fullt konkurrenskraftiga båtar som seglar med trärigg.

En neppare på båtmässan "Allt för Sjön" har varit en tradition under många år. Vid 50- årsjubiléet 1988 kunde besökarna beskåda S 85 "Gamen" i entréhallen.

I mitten av 1990-talet upplevde klassen en ny renässans. Inför seglingarna om det femtionde SM:et 1994 som skulle seglas i Stockholms SS:regi vid Rastaholm satte Södra flottiljen och förbundet ett högt mål – femtio startande båtar! Det fanns många aktiva seglare runt Stockholm, men för att nå målet krävdes något extra. Det innebar bland annat att förbundet satsade på ett båtlotteri i egen regi med en ny plastneppare i första

pris, vilket gav mycket uppmärksamhet inför SM-seglingarna.

Vidare lade Niclas Skärlund ner ett stort och framgångsrikt arbete på att få tidigare Neppe-seglare att återvända till klassen. Målet på femtio båtar nåddes dock inte, men det blev ändå ett rekordstort fält med 48 startande.

Den mest positiva effekten av detta var att de äldre, före detta neppeseglare, som återvände till klassen återupptäckte tjusningen med kappsegling i en entypsklass med tuff konkurrens och till rimliga kostnader. De stannade kvar i klassen och har lett till att ännu fler som tidigare kappseglat i andra klasser bestämt sig för att prova Neptunkryssaren.

En annan, oväntad, effekt av båtlotteriet var att vinsten inte kunde lämnas ut då ingen kunde förevisa en giltig vinstlott. En möjlig vinstlott, som skadats kraftigt då ägaren badat med den, kunde trots undersökning av Statens Kriminaltekniska Laboratorium inte styrkas att vara vinstlotten. I det läget att det inte finns någon vinnare föreskriver lotterimyndighetens regler att vinsten tillfaller den som anordnar lotteriet. Förutom ett hyfsat ekonomiskt resultat från lotteriförsäljningen kunde förbundet således också sälja lottbåten, vilket innebar att klassförbundets ekonomi stärktes rejält.

Det ökade intresset medförde också att nybyggnationen kom i gång igen. Företaget APC Composit i Luleå hade byggt nya formar och tillverkade den nya lottbåten samt en handfull andra plastbåtar. Vidare amatörbyggdes ett antal nya båtar under perioden 1991 till 1995 i Luleå, Skellefteå och Örnsköldsvik. De ursprungliga formarna från Salsåker hade tagits om hand av förbundet och i dessa amatörbyggdes ytterligare två båtar 1999 vid Dyviks Marina utanför Stockholm.

S 260 "Regina", en av de mer spektakulära nybyggda plastbåtarna (Byggd av APC Composit i Luleå 1994.).

Förbundets goda ekonomi gjorde det möjligt att satsa på ytterligare ett båtlotteri 1997. Dessutom byggdes ett halvfabrikat färdigt under mässdagarna vid "Allt för Sjön" 1998

för att visa intresserade åskådare att det inte är ett alltför omfattande arbete att färdigställa en plastfärdig båt till en fullt utrustad Neptunkryssare.

Ett trist men nödvändigt konstaterande är dock att träbåtarna försvinner en efter en. Förvånansvärt många vårdas fortfarande och är i gott skick. Det behövs dock inte många års vanvård förrän en båt i trä ska förfalla. De äldsta tränepparna är i dag sjuttio år och beklagligtvis har ett stort antal försvunnit under årens lopp.

För att klassen ska fortleva är det viktigt att det byggs nya båtar och det till priser som gör det rimligt att köpa och äga en ny neppare. Förbundet arbetar därför aktivt vidare för att hitta intresserade båtbyggare och även intresserade spekulanter till nya båtar.

S 77 "Lu-Lu" och S 157 "Svinga" Observera tekniken att hänga upp båten, en stil som var gängse fram till mitten av 1960-talet när hängpinnen kom till och underlättade hängningen,

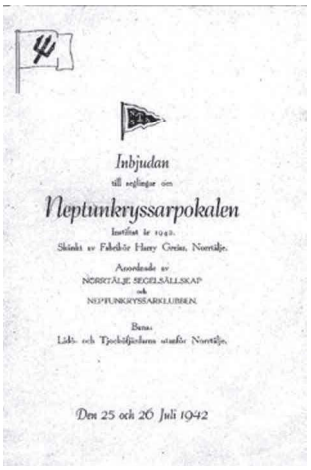
Mästerskap och pokalseglingar

Neptunkryssaren blev snabbt en populär kappseglingsklass. Redan somrarna 1939 och 1940 var båttypen med på kappseglingsbanorna. Inte oväntat är det seglare från de klubbar som var med och stiftade Neptunkryssarklubben som är först ute på klubbseglingarna. I Uppsala är det först och främst Arne Brandt i S6 "Daina" och Sten Bertze i S7 "Margita" som är aktiva. Namnet Bertze kommer sedan att vara ständigt återkommande i Nepparklassens resultatlistor.

Sten Bertze, Upsala SS, vann den första seglingen om Neptunkryssarpokalen och har dessutom vunnit SM tre gånger. Sten är son till Albert Bertze, en av Neptunkryssarklubbens grundare och bror till Svante och Harry Bertze, som alla seglat neppare och många andra båttyper med stor framgång.

Neptunkryssarpokalen

Inför sommaren 1942 instiftar fabrikör Harry Greisz, Norrtälje, ett vandringspris för en nationell segling om Neptunkryssarpokalen. Neptunkryssarpokalen lever än idag och är en av Sveriges anrikaste kappseglingar. Seglingarna om Neptunkryssarpokalen har hållits oavbrutet sedan 1942 – med ett undantag, sommaren 1955 – och under 2008 seglades det om "Pokalen" för 66:e gången!



Inbjudan
till seglingar om
Neptunkryssarpokalen
Instiftat år 1942.
Skänkt av Fabrikör Harry Greisz, Norrtälje.
Anordnade av
NORRTÄLJE SEGELSÄLLSKAP
och
NEPTUNKRYSSARKLUBBEN.
Bana:
Lidö- och Tjockölfjärdarna utanför Norrtälje.
Den 25 och 26 Juli 1942

Rundning av fast märke, S 96 före S 119 och S 42.

Seglingarna om den första Nepparpokalen hölls alltså 1942 och på stiftarens hemmavatten i Norrtälje i samband med klubbens traditionella "Gräddöregatta" Enligt stadgarna skulle tävlingen avgöras med två seglingar och om två båtar hade lika poäng efter seglingarna så avgjorde sammanlagd kortast seglad tid. Dessutom fanns en begränsning att varje segelsällskap endast hade rätt att ställa upp med fem båtar.

Glada nepparseglare från USS i slutet av 40-talet. Från vänster: Nils-Evert Ekström, Per Zaine, Sten Betze, Eric Wenström, Bo Frimansson, Lambert Eiengård, Harry Bertze, Sven "Plåtis" Johansson och Arne Brandt.

Begränsningen var dock inte något problem vid det första årets seglingar. Sex båtar kom till start vid Gräddö utanför Norrtälje, två från Uppsala, två från Stockholm, en båt från Gävle och en från hemmaklubben Norrtälje SS. Seglingarna avgjordes som brukligt var under 1940-talet på en fast bana, vid Gräddöregattan gällde den vanliga sträckningen Flaten – Enskärspricken – Krokholmen – Flaten, som seglades i den ordningen den första dagen och åt andra hållet dagen därpå. Vinnare av den första Neppar-pokalen blev Sten Bertze från Upsala SS i S 7.

Per Zaine i sin andra Neptun-kryssare S 77, också döpt till "Lu-Lu"" - Zaine vann den första Nepparpokalen och tog dessutom två SM-titlar.

Värt att nämnas från dessa första seglingar om "Pokalen" är att det även var första gången som den mindre "Neptun-12:an" kappseglade. Det var tre nybyggda båtar som deltog. En av dessa styrdes av konstruktören Lage Eklund och en annan av båtbyggaren Kalle Johansson.

Vinnande båts klubb ägde rätten att arrangera nästa års seglingar om "Pokalen". Seglingarna 1943 arrangerades således av Upsala SS på Ekoln. Seglingarna som

avgjordes i lätta vindar hade endast samlat fyra båtar – tre från USS och en från SK Surfing i Gävle – och segrare blev åter en Uppsalabåt, S 23 “Lu-Lu” med rorsman Per Zaine.

Seglingarna 1944 förlades till Sandhamn och seglades i samband med Sandhamns-veckan. Neptunkryssarna hade varit representerade på seglingarna under Sandhamns-veckan redan från 1942 och samsades här med många anrika klasser, alltifrån drakar och starbåtar till skärgårds-30:or och 22:or samt R-båtar i alla storlekar – 5:or, 6:or, 8:or och 10:or och många andra båtar. Seglingarna i Sandhamn samlade två-trehundra båtar.

Start i Sandhamns-regattan 1944

Inför Neptunkryssarpokalen 1944 hade intresset växt till sig ordentligt och inte mindre än 18 båtar fanns på startlinjen. Även detta år segrade Per Zaine, med “Lu-Lu”

På startlinjen.

Förberedelsskottet har gått. Minuterna till startskottet äro nervpåfrestande, men det gäller för hela besättningen att hålla hjärnan kall, ty mycket – ja, kanske allt – hänger på starten. Gör dina lugna beräkningar och tag en överblick över konkurrenterans manövrer. Båten skall alltid hållas i full gång. Ligger man stilla kan man lätt komma i en situation, där man ej kan hålla undan för en båt , som nalkas från lä, vilket man enligt reglerna är skyldig att göra. Det är dessutom lättare att placera sig före en stilla-liggande konkurrent. Den rörliga båten är däremot inte så lätt att bevaka. Nu närmar sig statskottet. En stor och tung båt måste ha god fart i startögon-blicket. Det är bättre att ha farten inne och komma några sekunder för sent än att ligga utan fart på startlinjen då skottet går. En liten båt, som snabbt kan skjuta fart, kan däremot hålla strax intill linjen och falla av för fullt just ett par sekunder före skottet.

Start vid Skarholmen, USS klubbhamn, 1940-tal. S111 Ulf Freding, S42 bröderna Landing, S77 Per Zaine och S78 Sten Bertze m fl.

Men se noga upp med att det ej finns en båt för nära i lä! Man blir lätt fångad av en läbåt, och så tvingas man att lova till och kan tappa farten. Då blir det, om läbåten beräknat sin manöver rätt, en misslyckad och försenad start för lovartsbåten. Är det en stor klass, bör man se efter var majoriteten av

båtarna samlas. Går starten för slör, och hela skaran drager sig upp mot lovart, kan man, om lästarten ej är allt för oförmånlig, söka få lovartsposition på läeskadern. En start i lä med tidsprecision och fart har alla chanser att lyckas, ty som regel störa lovartsbåtarna varandra i sin strid att erövra den fria positionen längst i lovart. Det blir ofta luffing och söndertrasad vind. Är eskadern spridd över hela linjen, bör man försöka skapa en öppning bland båtarna genom att mota bort några i lovart och sedan falla av.

Sker starten mot vinden, bör man helst söka komma över linjen för styrbords halsar, gärna så att man har fri vind och ett mellanrum av minst en båtlängd till läbåten. Har man en båt alldeles i lä, blir det ofta närkamp om vem som skall hålla bästa höjd och fart. Resultatet blir i allmänhet att de fria båtarna runt omkring förtjäna på denna strid. Har man klart för sig att banan erbjuder bättre chans i viss riktning, bör man starta vid den för denna kurva lämpliga ändpunkten av startlinjen. Helst så långt upp i lovart eller ned i lä, att man strax efter starten kan vända och gå i den önskade riktningen.

Ur årsprogrammet för Neptunkryssar-klubben 1943

Start för Neptunkryssarpokalen 1957 utanför Alnön, Sundsvall.

efter en hård duell med Sven "Sleven" Säfwenberg från Gefle SS med S24 "Sleven VI". Båda båtarna hade en första och en andraplats varvid Zaine vann med 39 sekunder kortare seglad tid.

Den idrottsligt mest framgångsrike Neppeseglaren under åren är Sven "Sleven" Säfwenberg från Uppsala och senare Gävle. På bilden ovan tar "Sleven" emot Svenska Dagbladets bragdmedalj efter att han 1933 vunnit SM i bandy för sjunde gången. Han vann även EM i ishockey 1932, och förutom segling, hockey och bandy höll han även på med fotboll och simning.

Även hans bröder Gerhard och Eric var framgångsrika neppeseglare. Mest meriterad är Gerhard som vann Neptunkryssarpokalen tre gånger.

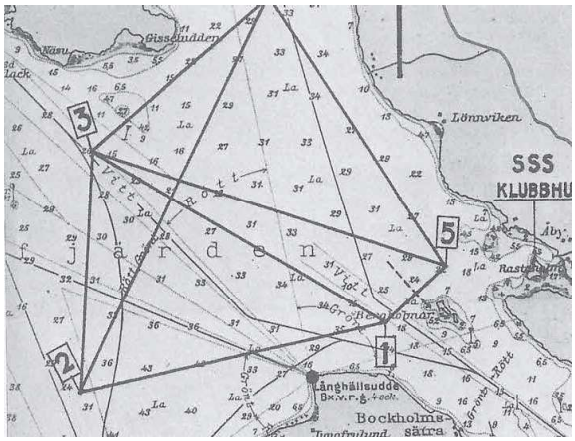
Det blev sedermera tradition att Neptunkryssarpokalen förlades till Sandhamn och Sandhamnsregattan. Alla de följande pokalseglingarna fram till och med 1954 seglades i Sandhamn. Seglingarna fortsatte att domineras av uppsalaseglarna. Den första pokalen blev inte långlivad, redan vid seg-lingarna 1946 hade Per Zaine tagit sin tredje inteckning i pokalen och fick behålla priset för alltid. Medlemmarna samlade in till en ny pokal som sattes upp inför sommaren 1947. Även denna pokal turades olika uppsalaseglare om att vinna och 1954 hade Gerhard Säfvenberg med S96 "Ge-Ge V" erövrat pokalen tre gånger.

Svenska Mästerskap

Till säsongen 1945 sanktionerade Svenska Seglarförbundet seglingar om Svenskt Mästerskap i Neptunkryssarklassen. Nepparna var därmed den andra kölbåtsklassen som fick rätten att segla om svenska mästerskap, den första klassen var starbåtarna som fick SM-status 1932.

De första SM-seglingarna arrangerades av Stockholms SS på södra Björkfjärden i samband klubbens 50-årsjubileum och med Rastaholm som utgångspunkt. Enligt stadgarna skulle mäster-skapen avgöras genom tre seglingar. Om de två första båtarna efter

tre seglingar hade samma poängsumma skulle omsegling ske mellan dessa för att kora mästarna.



SM 1945 på S Björkfjärden i Mälaren. Från höger S 63 "Vera", S 8 "Corall, S 50 ESK:s lottbåt samt S 37 "Marita".

Till höger en skiss över SM-banan som innebar rundning av fasta märken. I vilken ordning märkena skulle rundas angavs före start. Banan seglades två varv och total längd var 5-6 distansminuter. Totalt genomfördes tre seglingar under två dagar.

Det första SM:et samlade 21 båtar och segrare i lätta vindar blev Malte Svennbeck och Knut Freding, Upsala SS som fick ta emot Neptunkryssarklubbens och Svenska Seglarförbundets nypräglade guldmedaljer. De seglade i neppare S50 som var Ekolns SK:s lottbåt samma år.

Året därpå arrangerades i Gefle SS regi seglingarna om SM på banor utanför nationalparken Furuvik. Att förutsättningarna var lite annorlunda mot idag märks framförallt på landarrangemangen. Exempelvis inleddes SM-seglingarna 1946 med en välkomstfest med medverkan av Evert Taube. (I alla fall enligt programmet, vi har

En samling träbåtar vid SM 2004, arrangerat av Ekolns SK.

inte lyckat finna något belägg för att han verkligen var med. Evert Taube seglade för övrigt vid denna tid Folkbåt och var bland annat med på Sandhamnsveckan med sin "Carmencita av Sjösala")

Att det var efterkrigstid förstår man när man läser om organisationen. Följande är ett citat ur Neptunkryssarklubbens program för 1946 där de kommande SM-arrangemangen beskrivs:

"*För de yttre anläggningarna i Furuvik är följande planerat. På stora Furuviks platå söder om Caféstugan, söder om vägen ut, bygges en tältstad. Det blir s.k. rödakorstält med sängar från I14. I centrum på tältstaden reses klubbens tält. Tälten ges namn såsom Gästis, Grand etc.*

För ordningen i tältstaden svarar en platskommendant med stab av juniorer samt eventuellt scouter. Furuvik anordnar elektrisk belysning i samtliga tält. Platskommendanten och hans stab tar varje kväll upp beställningar från tält och båtar angående första frukost eller kaffe på säng. Orderlistor skola delas ut i varje tält.

Tälten äro fördelade på anmälda båtar i förväg, så att när båten anländer får den en lapp med adress på det tält den skall disponera. Ljuset släcks på bestämda tider och signal gives 15 minuter före."

Så långt arrangemangen på land. På vattnet regerade Uppsala-seglarna. De fyra första platserna belades av seglare från USS eller ESK, och svenska mästare blev Per Zaine och Erland Eiengård från USS.

Fören på S 9 "Querida" 2007.

S 266 "Ca-va" med Björn Bostedt, Hudiksvall.

S 78"Ci-Ci" vid Pokalen 2007 i Nynäshamn.

SM 1948 arrangerades av SS Brunnsviken. Närmast i lovart S 111 "Lill-Eva".

Överhuvudtaget dominerade seglarna från Uppsala i klassen under 1940-talet och fram till mitten av 1950-talet. Resultatmässigt är det främst släkten Bertze som är riktigt framgångsrika under perioden, Harry Bertze vinner SM 1949 och Sten Bertze tar tre SM-tecken (1951, 1953 och 1954). Det enda undantaget från uppsala-dominansen unde denna tid är 1948 då Åke Fernström och Bertil Ekvall från Härnösands SS lyckas knipa ett SM-guld.

Seglingar 1955-1965

Från och med mitten av 1950-talet förändras dock bilden och det är framförallt norrlands-seglarna som börjar visa framfötterna. Efter att Gerhard Säfwenberg, Uppsala, fått tre in-teckningar i den andra Neptunkryssarpokalen

1954 samlar förbundets medlemmar in medel för att sätta upp en ny pokal. Insamlingen tar dock viss tid. Samtidigt fyller KSSS år 1955 125 år och önskar fira sitt jubileum med utökade arrangemang vid Sandhamnsregattan varför de får arrangera SM-seglingarna för klassen i stället för seglingarna om Nepparpokalen. Sammantaget leder detta till att det sommaren 1955 inte blir någon segling om pokalen.

Harry Bertze, år 1949. Harry kappseglade med Neptunkryssare från 1940-talet till mitten av 1980-talet. Vann bl a två SM - titlar och var alltid med och slogs i toppen.

Svensk mästare 1955 blir Sven-Erik Lindberg, Härnösands SS. Toppnamn under senare delen av 1950-talet och början av 60-talet är sedan bland andra Jan-Eric Horn, Norrtälje, Rolf Pettersson, Gävle och Lennart Sjölén, Sundsvall innan Gunnar Harju, Ö-vik börjar dominera klassen i mitten av 1960-talet med S39 "Tonita" och vinner SM två gånger samt pokalen tre gånger i rad (1965-1967). Det innebär att Gunnar Harju erövrar den tredje uppsatta Neptunkryssarpokalen.

Väl bevarade träbåtar är en fröjd att se - här fyrtio till sjuttio år gamla trä-neppare vid ESK:s brygga 2004.

S 39 "Tonita" seglades framgångsrikt av Gunnar Harju, Örnsköldsvik, i närmare trettio år. Här med Kjell Gustafsson, Märsta.

Arrangemangen av seglingarna är spridda från Oxelösund i söder till Ulvöarna i norr, och vandrar framförallt mellan norrlandsstäderna Gävle, Hudiksvall, Sundsvall och Örnsköldsvik (Ulvöarna) med gästspel i Uppsala och Stockholm. Antalet startande i SM-seglingarna varierar från 20-talet till som mest 38 startande (i Uppsala 1963).

Förutom seglingarna om SM och pokalen vinner Norrlandsregattan i popularitet, den går runt mellan segelsällskapen i Norrland men en ofta återkommande arrangör är Örnsköldsviks SS och då i samband med den årliga Ulvöregattan. Det pittoreska fiskeläget vid Ulvöarna blir något av norrlandskustens Sandhamn och en mötesplats för såväl svenska seglare från ost- och norrlandskusten samt för finska seglare.

En annan populär segling under 1950-talet som lockar många nepparseglare i Stockholmstrakten är SS Vegas Värtapokal. Runt 1960 instiftas i förbundet seglingar om Norra och Södra Distriktsmästerskapet. Det första Södra DM:et gick i Sandhamn 1960 och vanns av Jan Kronlund i S94 "Filur". Seglingarna om Norra DM:et kopplades ihop med Norrlandsregattan och arrangerades första gången 1961. Vinnare blev Lennart Sjölén, Sundsvall, med S180 "Kokett"

S 205 "Carisma" med Rolf Erixon till rors balanserar på undanvindsbog i Tjörn Runt 2007.

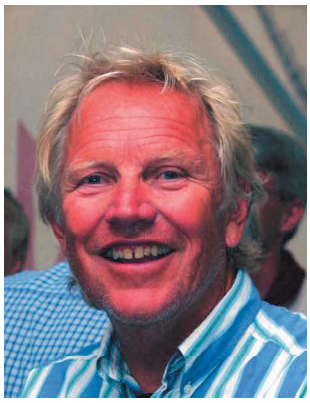
EFTER 27 SM:

—Nu ger jag upp!

Stig Flygare, Sandvikens SS, deltog i 27 SM i följd, 1963-1980. Antalet SM-starter överträffas endast av Harry Bertze och Leif Bodinson som alla deltagit tjugoåtta gånger - dock inte i följd. Björn Karjel nosar också på rekordet med tjugosju SM-starter!

Stig Flygare i S 216 "Manana" vid SM 1972

Seglingar 1966-1979



Jerry Larsson, SM-vinnare fyra gånger, världsmästare i R8 förutom framskjutna placeringar i såväl kanot, IF, Soling och Gotland Runt.

1966 års seglingar om SM arrangeras av förbundet i egen regi, utanför Furuvik i Gävle. I och med att Jerry Larsson från Nynäshamn 1966 vinner SM:et i S 183 "Regina" bryts raden av segrare från Uppsala och norrland. Jerry dominerar SM-seglingarna de kommande åren och vinner tre år i rad innan han lämnar nepparen för att satsa på segling i andra klasser.

Han lämnar då plats för en annan ung seglarprofil, Nils Virving från Stockholm, som lyckas med bedriften att vinna fyra SM-tecken under fem år (1969-1973). Det är endast Nils och Inger Malm som 1970 (i ett rekordstort startfält på 44 båtar) kan utmana Nisse och vinna ett SM. Det innebär också att Inger Malm blir första kvinna att koras till svensk mästare i Neptunkryssare.

Harry Bertze med brorsönerna Olle och Lennart Bertze. Samtliga SM-vinnare, Harry och Olle har vunnit SM två gånger och Lennart en gång.

Såväl Jerry Larsson som Nils Virving samt ett flertal andra seglare som i början 1970-talet försvinner bort till andra klasser ska så småningom återvända till nepparen och sätta färg på klassen.

En annan framgångsrik seglare är Juan Boethius som står som segrare två gånger i SM under mitten av 1970-talet innan nästa generation Bertze från Uppsala börjar synas ordentligt i resultatlistorna. Lennart Bertze vinner SM 1978 och Olle Bertze tar SM-tecknen 1979 och 1982.

Olle Bertze vinner även pokalen 1977, tillsammans med Lennart Bertze, som i sin tur vinner pokalen 1978, 1983 och 1984 vilket innebär att Neptunkryssarpokalen nr 4 har vandrat klart.

Ända fram till slutet av 1970-talet har seglingarna om SM respektive Neppar-pokalen arrangerats vid skilda tillfällen och på olika orter. 1977 samt 1979 arrangerar KSSS både pokalen och SM-seglingarna tillsammans. Sammanhållna seglingar om pokalen och SM blir sedan tradition under tjugo år framåt.

S 239 "Banana Split" rundar kryssmärket på havsbana utanför Nyäshamn vid SM 2008.

Conny Kjellberg, Upsala SS har en imponerande merit-lista; Fem SM i Neppare, världsmästare och SM-vinnare i Int. 11m, Svensk och finsk mästare i 606. SM och VM-brons i J80, samt ett flertal andra mästerskapsplaceringar.

1980 - 1993

I slutet av 1970-talet börjar en ny generation seglare sticka upp, nämligen de som är fostrade från barnsben med jollesegling – optimist, Ok-jolle etc. Först ut att toppa resultatlistorna är Valter Saaristu som i sin nybyggda plastbåt S 233 "Ciina" både bildar skola för hur en modern neppare ska ut-rustas i beslagsväg och hur båten ska seglas. Med sin perfektionism vinner Valter Saaristu pokalen 1979 och 1980 samt SM 1980 och 1981 innan han väljer att pröva lyckan i andra klasser.

Under resterande del av 1980-talet är det sedan Conny Jansson (senare Kjellberg) från Uppsala i S174 "Huvudbry" och Gävle-teamet Lars Östlund/Hans Mehlstrand i S241 "Montana" som delar på guld-

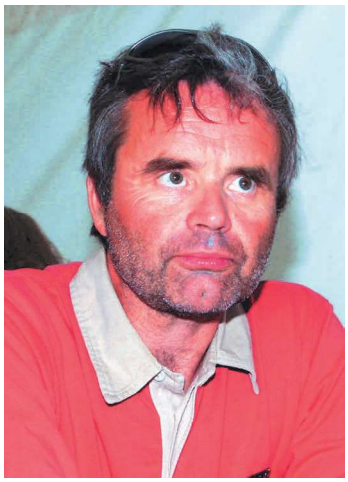
Vid SM delas varje år ut ett startpris. 2008 års vinnare var Kjell Gustafsson i S 39 "Tonita".

Staffan och Birgith Eklund kollar konkurrenterna akteröver.

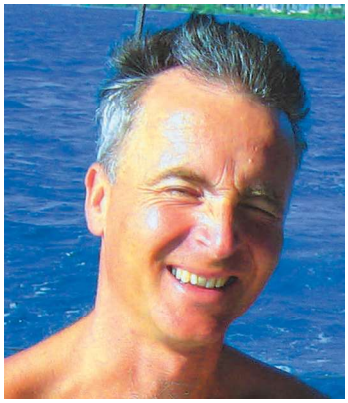
medaljerna i SM-tävlingarna. Conny Jansson vinner sammanlagt fem gånger under perioden 1985-1992 ooch Östlund/Mehlstrand fyra gånger från 1983 till 1988. De står i en klass för sig själva och de enda som i någon mån kan konkurrera är Sundsvallsseglarna.

I Sundsvall har klassen vuxit sig rejält starkt under början av 1980-talet och mest framgångsrika är bröderna Björn Eklund (senare Karjel) och Staffan Eklund. Förutom ett antal silver och bronsmedaljer från SM-seglingarna lyckas de bra i seglingarna om pokalen. Björn Eklund vinner pokalen 1987, sedan segrar Staffan Eklund 1990 tillsammans med Björn och därefter kniper Staffan vinsten även 1991 och 1993 och lägger alltså därmed beslag på den femte Neptunkryssarpokalen.

Lars Östlund och Hans Mehlstrand, Gefle SS, vann SM i Neptun-kryssare fyra gånger under 1980-talet.



Björn Karjel (Eklund) har seglat med S222 "Belle Amie" sedan 1976 och har två SM-guld samt ett antal SM-medaljer i silver och brons.



Staffan Eklund, har seglat ett flertal neppare under åren. Förutom ett antal pall-placeringar på Neppar-SM har han vunnit SM för IF fyra gånger och var tvåa i "Mästarnas mästare" 2007. Vann USM i OK-jolle 1976.

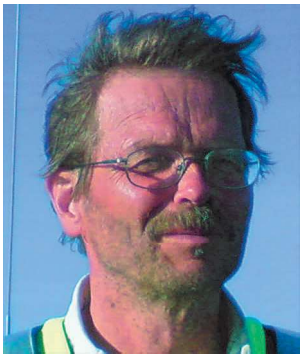
1994-2008

År 1994 seglar klassen sitt 50:e svenska mästerskap. Seglingarna arrangerades av Stockholms Segelsällskap på Södra Björkfjärden och de aktiva seglarna i Neptunkryssarförbundet och Södra flottiljen satsade hårt på att samla ett rekordstort startfält. 48 båtar kom till start, vilket är det största deltagarantalet i klassens historia. Minst lika roligt var att många duktiga neppeseglare vände tillbaka till Nepparen.

På startlinjen fanns bland annat Nils Virving som köpt tillbaka och rustat upp sin gamla träbåt S 140 "Borta med Vinden II", Jerry Larsson i S 260 "Regina Jubilee", Valter Saaristu i S 245 "Florina" samt även ett Skellefteå-gäng, anförda av 1976 års SM-vinnare Nils Berglund i S 155. De rutinerade seglarna visade var skåpet skulle stå och Nisse Virving vann SM:et efter en spännande sista segling i dimma och regn tätt före Valter Saaristu.

Sedan följer en epok när Valter Saaristu och Nisse Virving turas om att bli svenska mästare. Valter vinner under åren 1995 till 2001 ytter-ligare fyra gånger, och är därmed sexfaldig svensk mästare innan han lämnar klassen, den här gången för familjesegling. Nisse Virving visar att gammal är äldst och förutom come-backen 1994 vinner han SM ytterligare tre gånger mellan åren 1998 och 2005, nu i den nya plastbåten S 265 "Borta med vinden 9" . Med denna insats är Nils Virving den genom tiderna meste SM-segraren med totalt åtta SM-vinster.

Anders Hjelmblad i S 239 "Banana Split" tillhör skaran som kappseglatt Neppare sedan början av 1980-talet. Som ordförande i tekniska kommittén under många år var Anders bl a drivande ivid införande av aluminiumriggen och moderniserade mätreglerna. Vann dessutom SM 1993.



Valter Saaristu har förutom fyra SM i Neppare, ett SM i 606, är Nordisk Mästare i H-båt samt har vunnit JSM och Kieler Woche i OK .Dessutom har Valter meriter från ett antal internationella mästerskap i både Soling och H-båt och har vunnit ett stort antal svenska mästerskapsmedaljer i de klasser han seglat.

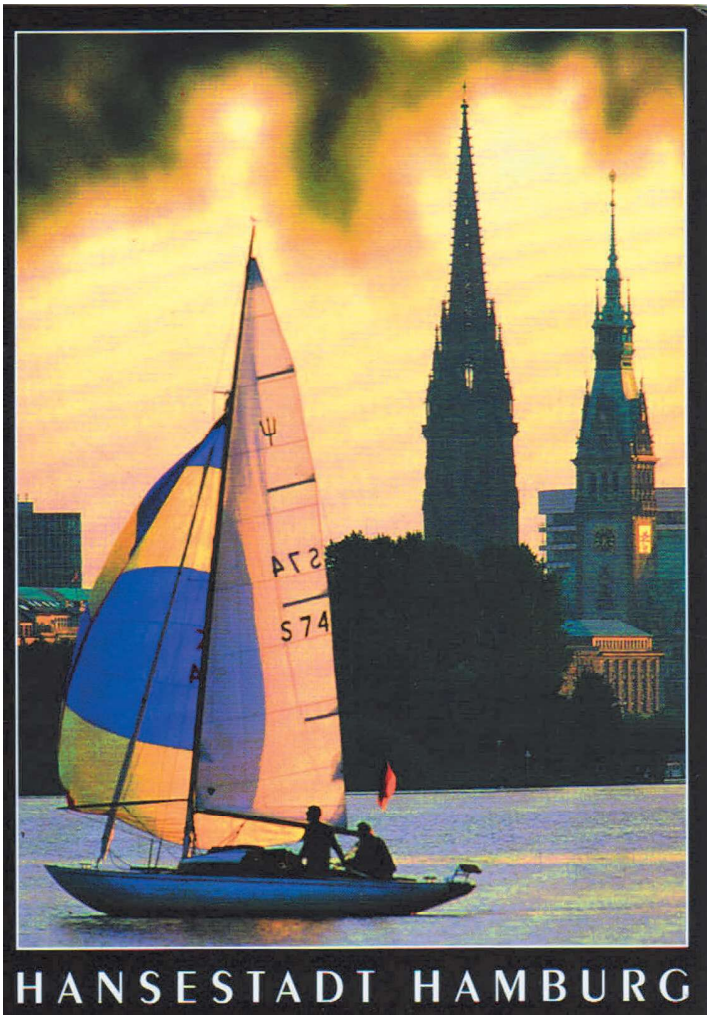
S 249 med Christer Olsson vid Ekolnregattan 2007.

En av de få som kan konkurrera med Saaristu och Virving under dessa år är Björn Eklund som lyckas toppa SM-seglingarna 1997 och år 2000. Även den rutinerade seglaren Jerry Larsson lägger ytterligare en SM-titel till samlingarna från 1960-talet genom att vinna år 2002. Att kappseglings-kunnandet är högt också i klassens nordligaste fäste visas genom att Bill och Ingrid Lidman från Ursvikens SS i Skellefteå vinner SM 2004.

Valter Saaristu understryker ytterligare sin klass genom att snabbt erövra den sjätte Nepparpokalen. Det tar endast fem år innan Valter har vunnit seglingarna tre gånger (1995, -96 och -98).

Den sjunde pokalen i klassen blir kampen hårdare om. Nils Virving, Jerry Larsson och Leif Bodinson har samtliga två inteckningar innan den sistnämnde lyckas vinna för tredje gången 2007. Till sommaren 2008, när seglingarna avgörs för 66:e gången, finns en ny pokal att segla om. Första inteckningen i den tar Nils Virving och Ulf Normark.

Neptunkryssarpokalen nr VII, vandrar åren 1999 till 2007.



Den åttonde Neptunkryssar-pokalen, uppsatt till minne av Eric Hällström, ska enligt statuterna vara ett ständigt vandrande pris.

Nepparen blir i likhet med andra klassiska träbåtar alltmer populär utomlands fler och fler båtar försvinner till kontinenten.

De två senastesäsongerna har visat bredden i klassen och SM-vinsterna har gått till Uppsala och Ekolns SK. Först genom Per-Arne Larsson/Mikael Sääf (S 269) som vann 2006 och sedan till Oskar Röös/Mats Rimmö som vann 2007 i S 180 "Kokett" (byggd 1954!). Det visar att konkurrensen hela tiden hårdnar i klassen då de äldre toppseglarna fortfarande finns kvar samtidigt som klassen fylls på med både erfarna kappseglare som mer orutinerade.

Till sommaren 2007 återvände såväl Valter Saaristu som Staffan Eklund till klassen. Den senare efter att ha vunnit SM för IF-båtar fyra gånger och hösten 2007 blivit tvåa i seglingarna om Mästarnas Mästare där samtliga svenska mästare i olika båttyper ställs mot varandra.

Start under SM på Ekoln 2007. Längst ner vid läflaggan Staffan Eklund i S 272 "New Life".

Nisse Virving, åttafaldig svensk mästare i Neptunkryssare och med en mängd pallplaceringar i SM. Även svensk mästare i IMS, riksmästare i NF. Seglade IF-båt åren 1975-79 med flera andraplatser på SM. Nisse är sedan fyrtio år tillbaka flitig deltagare i Stockholm-regionens kappseglingar och har bland annat deltagit i Lidingö Runt 40 gånger.

S 180 "Kokett" blir första båt att vinna SM med tre olika besättningar.

Vid SM-seglingarna 2008 vinner åter S 180 "Kokett", nu med besättningen Reine Svensson/Tony Karlsson från Ekolns SK som lånat båten över sommaren. Innan SM-vinsten i Neptunkryssare är Reine och Tony flerfaldig SM-vinnare i Safir.

Ett ytterligare starkt bevis på nepparklassens status är den prestation som Göran Haglund, Ängby BK i Stockholm, stod för hösten 2007 genom att bli totalvinnare i Tjörn Runt, Sveriges i särklass största kappsegling med över femhundra startande. Det väckte berättigad förvåning när en mälarseglare slog till och vann den prestigefyllda västkustseglingen i en sjuttio år gammal båttyp!

Sedan 2001 finns två stående vandringspris till vinnande rorsman och gast vid SM. Halvmodellerna är byggda av Niclas Skärlund.

Två foton från Ekolnregattan 2007. Ovan S 269 och S 272 i tät kryssduell och nedan S 39 med full uppsikt över vind och konkurrenter.

Eskaderseglingen 1988. Ovan tolv neppare mot gemensamt mål i Stockholms skärgård. Nedan för ankar vid Brunskär.

Tur- och semestersegling

Neptunkryssarens historia handlar givetvis inte enbart om kappsegling. I än högre grad har båttypen varit ett sätt för många att komma ut på sjön för semestersegling eller dagsturer. Genom sin storlek och pris har den ofta varit en generationsbåt och för många den första kölbåten. Neptunkryssaren har därför under åren kommit att fostra många generationer seglare.

Neptunkryssaren ansågs under många år som en rymlig familjebåt, perfekt för semestersegling. Här är det familjen Hoorn från Norrtälje som samlats kring lunchbordet i S160 "Felicia", i början av 1960-talet.

För att i någon mån skildra den sidan av seglarlivet följer i detta kapitel några berättelser från olika decennier. Den första skildringen är dock kappseglingsrelaterad då den handlar om hur fyra Uppsalaseglare 1950 fick möjligheten att resa till Finland

och delta i Helsingforsregattan med sina neppare. Resan skildras av Eric Säfwenberg från Upsala SS som var med som ledare. Den andra berätterlsen. är skriven av Olle Lundgren, Gävle i mitten av 1950-talet och beskriver livet ombord på S92 " Trollet" under en långseglats längs Norrlandskusten. I det tredje avsnittet berättar Nils Virving om en episod vid segling längs Höga Kusten i början av sjuttiotalet.

Det fjärde kapitlet handlar om en av eskader-seglingarna i Stockholms skärgård i slutet av 1980-talet som samlade upp till fjorton båtar från hela ostkusten. Det är eskaderchefen Erik Björelind själv som ger sin personliga återspegling av händelserna.

Att torka kläder är ett klassiskt problem under långturer.

Med “Neppare” i Österled

Av Erik Säfwenberg, 1950

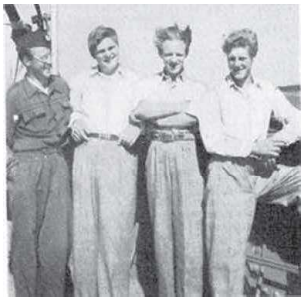
Eric Säfwenberg, Upsala SS

Då jag i februari efter svensk-finska bandy-landskampen i Helsingfors vid middagen hade nöjet att få till bordsgranne min gamle vän stadsdirektör Erik von Frenckell, chef för olympiska spelen 1952, kommo naturligtvis en hel del olika idrotter på tal. Något som jag kom att särskilt intressera mig för var, då han talade om, att med anledning av Helsingfors stads 400-årsjubileum under sommaren 1950 bl. a. skulle anordnas en särskild regatta. “Då är du välkommen över, helst tillsammans med några båtar.” Jag antecknade dagarna 11-13 augusti, men det var ju långt dit än.

Tiden gick, seglingsprogrammen kommo ut, och nog var det fulltecknat för våra “Neppare”, så inte voro utsikterna stora att någon av “pojkarna” hade tid för en finlandsresa. Vid samlingen i Visby för “Gotland Runt” träffade jag vännen Henrik Ramsay, Finlands seglarhövding, och saken kom åter på tal, och med löfte om någon hjälp med transporter på ångbåten fick jag åter orsak att fundera på möjligheterna för en resa. SM i Norrtälje gick ju glänsande för USS-båtarna, liksom seglingarna om Neptunkryssarpokalen i Sandhamn, och när så de vid de ordinarie seglingarna varje dag USS-båtarna triumferade, var det ett par av de finska seglarna och arrangörerna för jubileumsregattan i Helsingfors, som åter stötte på mig, att det skulle vara glädjande och av stort värde om ett par av

toppbåtarna inom Neptunklassen anmälde sig. De skulle göra allt för att taga emot oss.

Detta var på lördag kväll. Arne Brandt och Harry Bertze voro närvarande och båda två voro genast färdiga med besked.



Arne Brandt, Ulf Freding, Harry Bertze och Stig Jansson ombord på "Wellamo".

De önskade resa och "Saga", mästarbåten 1949, var alltså klar. Som Arne Brandt disponerade över Pelle Zaines "Lu-Lu" kunde båtfrågan också anses klar. På söndag morgon kom Ulf Freding till mig och sade, att han gärna ville följa med och taga "Lill-Eva" med sig. Då var ju båtfrågan löst på absolut bästa sätt – 1949 och 1950 års mästare. Men det var ej klart för resan bara med detta. Arne Brandt hade semester och möjlighet att få en vecka extra ledigt också. "Uffe", som ju jobbar hemma hos sin pappa, fick säkert ledigt, men Stig Jansson, Sagas gast, praktiserade som maskinistelev till sjöss, och Harry själv hade tagit ut sin semester och mer till. Det var alltså att tala snällt vid respektive chefer, och det ordnade sig också.

Efter flera telefonsamtal med vederbörande i Helsingfors var det emellertid klart, att resan skulle bli av, och det var glädjande att få telegrammet från Helsingfors SS:s vice ordförande Harald Käcklund: "Vi äro beredda att taga emot Eder!" Jag kan emellertid säga, att hade jag ej varit så djärv att i förväg, innan resan var bestämd, ha bokat plats för två segelbåtar på "Wellamo", så hade ändå ej någon färd blivit av, ty Sven Salén hade dagen efter mig också sökt boka plats för sin "May Be", men då var det fullt. Pass ordnades för dem som ej redan hade sådana, bockarna kördes upp till Skeppsbron, "Lill-Eva" och "saga" fingo en sista översyn, och på måndag eftermiddag den 7 augusti seglade

Uffe och Stig iväg för att i god tid vara i Stockholm, då båtarna på onsdag morgon skulle lastas ombord på "Wellamo". Arne och undertecknad reste först på onsdag morgon.

Efter en massa skrivierier och formaliteter stodo så "Lill-Eva" och "Saga" på "Wellamos" stora fördäck. Jag kände mig verkligen glad och belåten. Det var också med stora förhoppningar på en trevlig färd, första gången USS-båtar skulle deltaga på främmande vatten. Äntligen klockan halv tolv kastade "Wellamo" loss och i det mest underbara högsommarväder stävade vi ut genom Stockholms vackra skärgård. Sjön suger ju och lunchen smakade härligt. Aalborgs akvavit á 50 öre glaset, väl avkyld, likaså "Three Town" exportöl för samma billiga pris. Solen gassade på, och uppe på akterdäck sjönk man ned i en bekväm stol och dåsade. Det var så varmt att man måste lägga över ansiktet för att ej bli uppbränd av solen.

Furusund hade passerats och vi voro ute på öppna havet, som låg fullständigt spegelblankt. En svensk lustseglare mötte vi, men seglen hängde absolut slaka. Jag har aldrig ute till havs varit med om en sådan fullständig stiltje. Så var det middagsdags, och lika bra smakade maten igen. Alla mådde som prinsar. Nu hade vi kommit in i den underbart vackra åländska skärgården och vi gingo genom så smala passager, att man nästan kunnat hoppa i land. Ute på akterdäck tråddes dansen. Kaffe och punsch, för övrigt allt vad man önskade sig, serverades där till hyggligt pris, och alla voro nöjda och glada. Harry och Stig bodde ombord på "Saga", Uffe och Arne på "Lill-Eva", och där hade de luftigare och svalare än de andra i hytterna. Då jag fram på småtimmarna gick in i

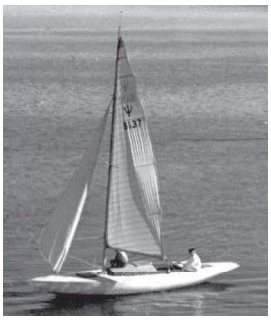
min kabyss pågick dansen, så den natten fick man somna till smäktande toner.

Samma vackra väder på torsdag morgon. Porkalaområdet passerades på säkert avstånd och i fjärran började "den vita stadens" första konturer att skymta. Gråhara fyr kom närmare och närmare, likaså Sveaborgs fästning och den mäktiga kupolen på Storkyrkan. Helsingfors är verkligen enastående vacker från sjösidan, särskilt då en solig dag som denna. Klockan elva finsk tid skulle vi vara framme, och precis på slaget lade vi till. Vi möttes av Helsingfors Segelsällskaps 1:e vice ordförande Harald Käcklund och sekreterare Harry Nyberg, som välkomnade oss på det hjärtligaste. Klockan tretton lossades båtarna och sattes i sjön för att bogseras bort till HSS:s Skifferholmen, som skulle bli vårt högkvarter och varifrån samtliga starter skulle ske. Holmen gränsar till Brunnsparken, alltså den finaste stadsdelen i Helsingfors och endast några minuters bussresa från centrum av staden. I stället för det gamla klubbhuset, som brann ned för något år sedan, har ett nytt uppförts. Utom olika expeditions-, läs- och styrelserum en trappa upp, finnes i källaravdelningen stora utrymmen som utnyttjats på ett fint sätt. I ett rum har varje medlem sitt skåp, där han sätter in sina "fina" kläder och tar på sig segeldressen, som han har förvarad i det stora rymliga skåpet. När han så kommer åter genomblöt efter en hård seglats har han således alltid torra kläder nära till hands att tillgå. Från den pampiga entrén kommer man in i en stor vacker hall med kapprum m.m. och till vänster genom breda dörrar till den stora salen, som är byggd i halvcirkelform och har en "läktare" runt om. Makalös utsikt är det genom de stora perspektivfönstren – hela vida havet utanför, och på kvällen ser man de olika ljusen från Gråhara

fyr, som visar infarten till Helsingfors. Att bereda plats för 300 gäster går bra. En finare och bättre startplats, särskilt för funktionärerna har jag ej sett. Direkt i förbindelse med stora matsalen var en liten utbyggnad och där inne var seglingsnämndens plats, där de ostörda av väder och vind eller åskådare skötte seglingarna. Endast kanoniären och den som skötte signalerna voro utomhus.

På torsdag middag klockan två hälsades vi välkomna vid en charmant lunch i klubbhuset och då var även besättningen på svenska 5:an "Tack" inbjuden. Sedan blev det båtprat och våra Neppare riggades färdiga för att senare beskådas av åtskilliga intresserade och sakkunniga. Vi hade ju några ansträngande dagar framför oss, ej endast segling utan festligheter varje kväll, varför det första kvällen blev tidig kojning.

Fredagsmorgonen ingick med strålande sol men tyvärr svag vind. Visserligen skulle inte första starten gå förrän klockan två, men under hela förmiddagen blevo inte utsikterna något bättre för friskare vind, himlen var absolut molnfri. Emellertid kunde en vindstyrka av 2-3 sekundmeter uppmätas då 6:orna släpptes iväg. Drakarna hade 5:e starten och folkbåtar 8:e, Hajbåtar 9:e och 10:e starten Neptunkryssare och 15 kvm särklass. Det visade sig genast att det var en mycket olycklig startplacering för Nepparna, ty att få 5 min efter 37 Hajar, som tämligen snart kryssades ifatt, åtminstone "köbåtarna", gjorde det sedan mycket svårt för för Lill-Eva och Saga att slå sig igenom den kompakta eskadern, som även utökades med de tidigare startande Folkbåtarna. Det lyckades emellertid för Saga att gå förbi 32 Hajar och de flesta Folkbåtar. Den bästa



S 137 "Saga" med Harry Bertze.

värdemätaren på Nepparnas seglarförmåga hade givits om de startat samtidigt som Drakarna.

Efter seglingarnas slut blevo våra båtar föremål för mycket stort intresse av de många som sett dagens tävlingar. Middag och dans avslutade dagen.

S 111 "Lill-Eva" med rorsman Ulf Freding.

Andra dagen gynnades av lika strålande högsommarväder, tropisk sol och bästa tänkbara "söndagsvind" gav den rätta festprägeln åt seglingarna. Sportsligt blevo dagens seglingar av god klass. Vid starten var vinden 3-4 sekundmeter, men ökade snart till 4-6 sekundmeter. Denna dag hade Lill-Eva bättre tur med sina slag genom Haj-eskadern och slog Saga med en halv minut, varför söndagens segling skulle avgöra vilken av de två som skulle erövra hederspriset.

På kvällen voro vi inbjudna till middag i Merenkävijäts klubbhus, beläget i en av Sveaborgs gamla bastioner. Högtidssalen var mycket unik under de höga valven och metertjocka murarna. Efter prisutdelningen tackade undertecknad för all gästfrihet och sade bl.a. att jag nu fått veta att Merenkävijäts betyder "De sjöfarande", något som låter så vackert och passar så bra på just dem, som ha sin hemvist här i denna på minnen så rika borg, varifrån de sedan långa tider styrt ut på sina segelfärder.

Strålande och grann blev finalseglingen i Helsingfors stads 400-årsjubileumsregatta på söndagen. Det blev en värdig avslutning på festseglingarna. Vädrets makter slösade med sol och friska vindar. Hela den yttre ramen var som gjord för "kalasseglingar", och så blev det även. Banan var längre i dag än tidigare och mätte 12 sjömil. Vid starten var vindstyrkan 2-3 sekundmeter, men ökade till 6

samtidigt som den tyvärr skrotade, varför en del klasser fingo längre kryss än de tidigare startande. Ulf Freding hade misstagit sig på starttiden och kom dryga 2 minuter för sent, och trots en god kryss kunde Lill-Eva ej taga in Sagas försprång. Tider i mål: saga 2.48.17, Lill-Eva 2.50.04.

På kvällen hade Helsingfors Segelsällskap jubileumsmiddag i klubbhuset och bland inbjudna gäster märktes Finlands seglarförbunds ordförande Henrik Ramsay och stadsdirektör Erik von Frenckell. I sitt tal tackade minister R. uppsalaseglarna som kommit över för att visa de trevliga neptunkryssarna, och han hoppades att till nästa sommar några byggen av typen skulle ske i Helsingfors. Undertecknad tackade å de svenska seglarnas vägnar för den storartade gästfrihet som visats och sade, att denna färd för pojkarna blivit ett oförglömligt minne, som säkert skulle sporra dem att försöka komma åter. Att segelsporten i Helsingfors är så utbredd och omhuldad är inte alls märkvärdigt, så fint som landsfadern Gustaf Vasa placerade staden. Ingen huvudstad i världen tror jag har fått en sådan fördel. Harry Bertze fick ett mycket vackert hederspris och dessutom fingo vi samtliga Helsingfors stads jubileumsmedalj till minne i respektive guld, silver och brons. Kvällen blev verkligen trevlig och först då ny dag grytt och solen gått upp blev det kojning.

Efter en trevlig lunch på måndag var Harry Bertze tvungen att flyga hem till sitt arbete, men vi andra hade ytterligare två angenäma dagar hos våra seglarvänner.

Saga och Lill-Eva lastades ombord på Wellamo igen, och på onsdagens förmiddag togo vi avsked av nya och gamla vänner med önskan om återseende, om ej förr så till nästa sommar.

Hemfärden blev lika angenäm, något svalare men lugnt, maten och drickat smakade fortfarande utmärkt. Trevligt ressällskap gjorde att tiden gick alltför fort. Trots detta voro vi alla glada då vi på torsdag morgon åter voro i Stockholm. Båtarna sattes i sjön, riggades och så gick färden åter hem till Uppsala.

Jag hoppas att vår färd i Österled kommer att bära frukt och Neptunarna slå igenom i Finland. Då vajade ej Upsala Segelsällskaps rödvita vimpel förgäves ute på Skifferholmen i Helsingfors den 11-13 augusti 1950.

S 203 på kryss. En av de sista båtarna i furu, byggd 1964 på Bröderna Erikssons båtvarv i Strängnäs.Bilden troligen från Ekoln i början av 1970-talet.

I isskåp mot midnattssolen

Text och illustrationer: Olof Lundgren, 1952

Solen värmer ganska gott sedan några timmar och det är en välstekt Åke som rufsig och yrvaken tittar upp ur ruffluckan när jag bullersamt kliver ombord "kaffefrukostdags". I Limö hamn och vida däromkring ligger vattenytan spegelblank. Ännu dröjer brisen ett par timmar verkar det, och vi sänder en tacksam tanke till den sena timme strax innan solen rann upp, då motorkunninge broder Sven lyckades beveka den nyförvärvade Pentan till en mera regelbunden hostningsverksamhet.

Kaffet smakar gott och när vi åter bordar det vällastade Trollet, tycker vi det är skönt att få komma iväg. Pentan hostar villigt på och vi plöjer en litet djupare farled genom norra inloppet till hamnen i beskäftig iver att förkorta vägen något. Lotsen går från bord vid Ytterriskan och nu är vi definitivt på väg – tror vi. Tvärs för Utvalnäs saknas nämligen de varma sjörockarna, av Sunes femtiokronors-modell, och vi angör första nödhamn för att telefonera. Efter en timme styr Arne Sjölin upp långsides med de välsignade, småningom dubbelt välsignade, plaggen. Brisen har kommit från sydost och vi är på väg igen, fyllda av ljuvlig känsla – havsvid lyckokänsla.

Framemot kvällningen har vi Norrutharet tvärs och Pentan vickas åter i sjön. Vi puttrar fram genom den trånga leden in till Segelvik. En behaglig kontrast till undertecknads blindsegling i samma vatten tre år tidigare. Som tur är träffar vi Astas svåger på bryggan. Han har nyckel till SSS:s klubbhus, så vi får sova ut bekvämt i sängar

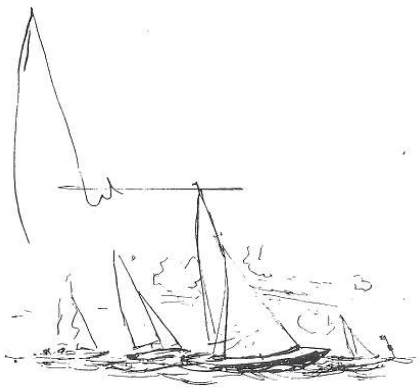
med cirka sju dynor i varje och slipper rubba sjöstuvningen ombord.

Och det blev morgon den andra dagen. Brisen står fortfarande förlig. Vi löper snart undan i en härligt fräsande läns. Klädesplaggen plockas av och Åke lägger grunden till ett bättre soleksem. Idealväder. Onsdagsdansen på Hudiks Stadshotell hägrar.

Vid 19-tiden förefaller dock inloppet till Hudik både långt och trångt. Onödig kryss tillbaka om samma vindriktning dagen därpå? Kursen läggs nu om vid Ljusgrundsbanken och vi tänker oss möjligheten att gå genom Olmsundet. Där är förstås lä och motström, men vi lurar oss ut genom det trånga gattet. Vinden har mojnat av men dyningen möter oss grov och krabb. I lä har vi en landgrynna med präktiga brott. Det är dåligt med styrfarten. Nu börjar hon dejsa. Orkar inte upp i backarna. Avståndet till landbrotten krymper

hastigt, fortast dock i tankarna. Forna tiders segelskepp i lägervall står för vår inre syn – här är för djupt att ankra. Fort fram med årorna. Gippa. Surfa. Paddla.

Vinden börjar åter märkas. Efter en stund är vi innanför det trånga gattet igen. Spänningen släpper, men kvar sitter läxan. En hälsosam varning för allt för stor optimism. Vi hittar en boj och en bra tilläggsplats vid en bitte-liten landskärva intill Tuna-Olmen, den norra av de två öar som omger sundet. Här finns ett par stugor, men det egentliga fiskeläget ligger i en vik i Tuna-Olmen. Trots den sena timmen tar vi oss över dit och upplever den säregna stämning som vilar över dessa sörnorrländska fiskelägen med sina steniga, mossigt grå gistvallar, sköthusen och sjöbodarna hopträngda vid strandkanten och frånvaron av rökugnarna, som är ett typiskt inslag nere i våra trakter. Här börjar väl surströmmingen ersätta böcklingen som specialitet, antar vi. Snart sover man ombord vaggad av sjösuget. Det är dyningen som gör att vattenytan vid vår hamnplats höjer och sänker sig i långa, lugna andetag.



Radion spår regn och hård, byig blåst nästa morgon. Vindriktning mot nordväst. Som vanligt äter vi ordentligt och gör i ordning termoskaffe för dagen. Därefter får vi brått att stuva undan grejorna, ty nu ser det regntjockt ut i nordväst. Så kommer vinden, den friskar hastigt och vi har ganska kort manöverrum för att slå oss ut i sundet. Där får vi en rivande plattläns med otäcka vindkast från de branta, höga stränderna. Risken för gipp är stor. Akterstag och backstag står hårt spända. Vi rusar med hög fart rätt emot den krabba sydostliga dyningen. Det blir hårda sättningar och knyckar i skrov och rigg. Så fort vi fått manöverrum går vi upp i vind och Åke bärgar storan berömvärt snabbt. Det river i ännu mer och focken står bukig som en spinnaker trots hårt ansatta backstag. Det blåser säkert 14 sekundmeter nu, och vi börja fundera var vi ska söka lä om det tilltar ytterligre. Rätt långt över till Finland. Man kan förstås söka sig ner under Agö.

Nu kommer regnet och slår ner den krabbaste sjön samtidigt som vindstyrkan minskar något. Vi håller upp mot Hornsudde. Där i lä under land dånar ännu brotten av den sydostliga dyningen. Vi hissar storan med sex rull och ligger an NNO kurs dikt bidevind.

Efter ett par timmar har det mojnat så pass att reven slås ut och snart ligger vi och stampar, rullar, sätter och krumbuktar i en sjusärdeles korssjö. Vaktavlösning. Åke ser blek ut, men tar sig snabbt när han fattat rorkulten. Jag söker mig ner i ruffen för att sjöstuva. Detta blev inte gjort i brådskan i morse. Trollet leker "otämjd unghäst på rodeo". Efter en stund tittar skepparn ut i friska luften och lugnas först efter ett litet samtal med fader Neptunus. För att göra en lång historia kort, så sökte vi vind halvvägs över till Finland. Vände mot land. Fick en nordvästlig körare vid sextiden. I lä siktas då ett praktfullt regnväder som utplånar kusten och de mäktiga bergväggarna där bakom. Framfarten är god, cirka sex knop tippas, och sent omsider tar den blå kustremsan fastare form. Grans fyr kommer tvärs om styrbord och framemot midnatt slår vi uppe i Sörfjärden i Gnarp.

Kaffet i termosarna är för länge sedan slut och vi sänder en vemodig tanke till föregående dagars grogglasväder. Höjden är emellertid god, farten blir det likaså när vi hissat genuan, och Åke, som huttrande törnar till klockan tolv, kanske kan finna lite lä under babords sarg, medan undertecknad kryper in och förtvivlat, med diverse spjärntag, söker upphäva tyngdlagen för att småningom halvt om halvt domna bort bland bråten bordvart i lä…

Solen är strax uppe. Jag bärgar genuan, sätter kryssfocken och avlöser, själv nymornat skälvande, den förtvivlat stelfrusne Åke, som strax söker få upp värmen inombords med en rejäl klunk av "livsvatten". Han kojar räddad från lunginflammation. I Brämösund möter vi ström, vid Lörudden en krabb motsjö. Blåsten

river i, och med solen stickande rätt i trötta ögon har jag att passera ett koppel med drivtimmer. Det gick bra den gången. Efter en timme måste jag purra ut Åke. Vi får kryss in i Sundsvallsbukten och kallt som tusan är det. Till råga på allt mojnar det hastigt och ett par distansminuter från Draghällans fyr kokar Åke jordärskockspuré. Skinnflådd från tungan och neråt får jag därefter vicka snurran i sjön och dra i gång. Varpå vinden strax återkommer.

Klockan sju löper vi in i regattahamnen vid Vindhem. Dåsar snart bort i några timmars ljuvlig dvala. Här är sol och lä. Ja, så kom kvinnfolken från Gävle med tåg och regatta-dagarna med sol, ström och chansiga vindar. De stora pojkarna hemifrån blev kanske litet missgynnade av fru Fortuna och vi outsiders klarade oss över egen, och andras, förväntan. Sundsvalls SS med sitt charmanta Vindhem, de goda arrangemangen och för vår del turen att hamna i det mest uppsluppna av alla ystra bordssällskap med Stordroppen, Lilldroppen jämte fruar och andra associerade – alla

tongivande, var och en på sitt sätt – gjorde Norrlandsregattan 1952 till en av höjdpunkterna i minnets berglandskap.

Efter ett provianteringsbesök i Sundsvall, där vi klämde oss in - bokstavligen med skohorn – i norrlandskustens minsta på hamnspecialen betecknade "Båthamn", stack vi av norrut igen. Mot Ulvön.

Kockan och kuttersmycket Ulla var med ombord och vi konvojerades på avstånd av erfarne broder Eric ombord i Doppingen. Vinden var åter sydlig. Solen sken varmt och via Alnösundet gled vi genom ett storslaget och leende vänligt landskap. Eric sökte natthamn i Söråker, men vi fortsatte runt omkring Åstön förbi Härnön för att på morgonsidan styra in under Lungö och när vinden mojnade ut lägga till vid Lustholmen. En solskensidyll. Vi ligger under den höga, lummiga stranden. Tar oss i land via en rankig träbrygga.

Däcket är brännande hett. I sandviken mittemot plaskar några ungdomar omkring. Efter frukosten ställer vi alla luckor öppna, hänger dynor och sängkläder till vädring på bommen och går i land för att rekognosera. Vädret är nu så ljuvligt, att inte ens den spillolja, som utan förvarning lagrar sig på utsidan, förmår störa sinnesfriden. Åke och jag tar omväxlande sovtörn medan Ulla sköter solbrännan. Genom Snättsundet söker vi oss ut igen. Ligger ett tag i bleke och dyning vid Storön, kör litet med snurran, som får ett par överspolningar, och får vind igen vid Högbonden. Ett tag friskar den riktigt duktigt och onsdag kväll löper vi in i Ulvö hamn. Det är litet mörkt och kulet under berget med Lotsutkiken, men för Åke och mig är det återseendets glädje och Ulla upptäcker Ulvöns tjusning påföljande dag.

Hamnen fylls av reggafarkoster från när och fjärran. En dags vila får vi och en dags arbete på Trollet. Åke, tungviktaren, hänger vi som barlast i vanten. Ulla och fru "Klangen" skurar spillolja med Fenom. Skepparn ligger inkrupen i förpiken och fixar halstaljorna som gått på uppvägen – en förstärkning av däcket anses också nödvändig. Slavarna på utsidan knotar högljutt emellanåt och framhåller, att ingen kan kontrollera vad skepparn gör. Då bultar jag lite extra i däcksbalkarna. Så småningom kommer kvällsfisken, surströmmingen, och det goda humöret.

På kappseglingsbanan går det inte så vidare. Det blåser hårt och Eric borde ha chansen, men det jäklas med fall och annat. Vi "läser dagbladet" på morgonen, kommer sent till starten och kryssar i motström. Så nog finns det förklaringar. Ulvön kompenserar dock allt – alla motigheter dunstar bort i dess atmosfär.

Del två (om läsaren hängt med): "Den långa resan hem": I svag motvind, vinterkyla, hagelskurar (när Åke har vakten), hotande regnmoln över Sundsvallsbukten, utombordsmotorer som måste plockas sönder innan de fungerar. Det var nu man upptäckte att smöret var så stelt att det inte kunde bredas utan måste skäras i skivor som appliceras en efter en på brödbiten. På nätterna snarkar Åke medan fuktkylan från kölsvinet tränger upp igenom dynorna. I Härnösand provianterar vi. Vid Galtström –ett pittoreskt gammalt järnbruk – gör vi strandhugg för att köpa mat. Klockan tolv midnatt lördagen den 19 löper vi in i fiskehamnen Kuggörarna och tinar upp oss med en het tallrik buljong som Ulla serverar. Det körs mest med snurran. På morgonsidan den 20 kan jag svära på att det är stora sjöormen som jag har kranbalksvis om styrbord. Vid närmare påseende visar det sig tyvärr vara den celebra uppenbarelsen av en bogserbåt, som lämnar en lång svart spegling id en blanka dyningen och vars rök utgör den fladdrande manen.

Åke byter väderlekstyp, från hagelskurar till tjocka, på sina vakter. Tvärs Norrsundet stannar motorn definitivt efter två dygns nästan oavbruten tjänst. Som tur är uppenbarar sig den av väderlekstjänsten under en veckas tid förutspådda nordliga vinden och söndagen den 20 juli klockan nio på kvällen har vi lastat ut å Lillåkajen. Trötta och ganska frusna men ändock belåtna med 1952 års långseglats.

Hansola

Pseudonym för Olof Lundgren, Gävle, ägare av S 92 "Trollet" under större delen av 1950-talet.

Ovan S 140 "Borta med vinden II" och nedan en tidigare bild av S 137 "Saga".

Minne från Höga Kusten

Text: Nils Virving, 1971

I början av 70-talet gick årets Neptunkryssar-SM vid Ulvön utanför Ö-vik. “Kajjan” och jag hade planer på att försöka återta SM:et, vilket vi förlorat året innan på Rasta, till S 64 “Scarlet” med Nisse och Inger Malm från Nynäshamn. “Kajjan” var min guldgast på S 140 “Borta med vinden II” och trefaldig SM-mästare.

Förberedelserna var rigorösa, seglingar hela våren och försommaren här i Stockholm. Nya segel från Gransegel mm.

Pappa medföljde som gast på seglingen upp till Ö-vik och tog tåget hem. Jag själv hade nästan en hel vecka på mig för förberedelser inför SM innan “Kajjan” kom per landsväg. Urlastning av båt och vattenslipning av botten grejade jag själv. Emellertid visade det sig att slipen på Ulvön ej passade att ta upp smäckra Neptunkryssare på, den var konstruerad för att ta upp fiskebåtar.

Vi fick då tips om att det fanns möjlighet till upptagning i Docksta vid E4:an. Systerbåtarna S 140 och S 137 med Kjell Fuhre stack ut en tidig solig morgon från Ulvön med kurs Docksta för sliptagning. Det blåste en typisk Nepparvind från sydväst 5-7 m/s vilket blir kryss.

Vi ligger och slår mot varandra och passerar en av uddarna vid Mjältön, Sveriges högsta ö, och på avstånd får vi se en Neppare komma gungande för blott storsegel i motljus. När vi kommer närmare ser vi att det är de två gamla kämparna och före detta SM-mästarna Harry Bertze och

“Plåtis” Johansson från Uppsala i gamla S31 “ Stricci”, som återigen satsat på SM. Vi tjoar till varandra. Kjelle och jag fortsätter till Docksta där vi träffar ägaren till varvet, en gammal fin norrlänning. Med hjälp av kran får vi upp båtarna till en billig penning och bottnarna poleras. Vi passar på tillfället och väga Nepparna och endast 40 kilo skiljer de två systerbåtarna åt. Kjelle, ägaren till S137, deppar ihop då hans båt väger mer. Emellertid visar det sig att båten är full med vatten och efter länsning väger de exakt lika. Efter att ha lunchat på en bar en bit bort på E4:an (varvsägaren lånade ut sin bil) seglar vi tillbaka i god läns till Ulvön.

Några dagar senare möter vi Harry och “Plåtis” över ett glas mjölk och en smörgås. Vi sätter oss ned, pratar om dagens seglingar. De börjar då berätta om utseglingen till Ulvön den tidiga morgon vi mötte dem några dagar tidigare. “Jo, ni förstår, säger dom, vi körde upp S31 med lastbil under natten till Docksta från Uppsala och sjösatte i ottan, riggade på och stack mot Ulvön. Tog några öl och medhavda mackor och plötsligt bakom en udde dyker två båtar fram. När vi kommer närmare ser vi två Neppare med fräscha segel och perfekt trim. När vi kommer ännu närmare ser vi att det är våra två gamla båtar, S137 och S140, vilka vi beställde hos båt-byggare Johansson i Norrtälje 1949.

Vi fick faktiskt en tår i ögonvrån då vi så här efter drygt 20 år återser våra gamla Neppare komma kryssande i morgonsolen. Våra två ögonstenar, som vi i efterkrigs-Sverige lät bygga. Det var brist på linolja, men genom “Plåtis” försorg fixade vi extra tilldelning av linolja mm.” Vi cyklade från Uppsala till Norrtälje flera gånger under våren för att impregnera våra nya båter.

De två sportsmännen fortsätter sin berättelse om minnen kring sina före detta Neppare till sent in på kvällen.

Det visar sig senare under SM-veckan att Harry och "Plåtis" missar sitt SM då de får ett haveri i en av de sista seglingarna, men en andra plats blir facit. Men "Plåtis" gamla båt S 140 tar sitt tredje SM och mästerskapet går åter till SSK i Stockholm.

En händelse som denna kommer vi aldrig att uppleva med våra moderna massproducerade plastbåtar. Där farkosterna är opersonliga badkar. Varje träbåt är som en individ med stolthet och med sin egen historia. Forna tiders träbåtsbyggare med yrkesskicklighet försvinner och plastbåtarna tar överhand. Man får vara tacksam om man idag kan få en plastbåt som är liksidig och med köl och roder som ej är snedmonterade eller oliksidigt. Heder åt forna tiders båtbyggare och kappseglare.

Nisse Virving

Målgång vid SM 1972 - Nils Virving till rors och Kaj Häggmark som balanserar båten.

Bild från samlingen inför eskaderseglingen 1987 vid Säck i Stockholms mellanskärgård

BECKBYXERALLYT - eskadersegling i Södra Neptunkryssarflottiljens regi 1988

-Edwin!
-Vad då Edwin?
-Ja, Edwin du vet.
- Tänker du på den där lilla sländan som for omkring i vilda Matilda eller vad nu den där Walt Disney-filmen hette med måsar som flög omkring i New Yorks gator och så där?
- Näe. Du vet motorn, Edwin Rude.
- Jaså den där gräddvispen som Linsen hade med sig på årets eskader.
- Ja, just det. Den som aldrig startade trots månget skruvande och lika många mer eller mindre väl valda ord.
- Ja haru, vad är det med den då?
- Vet inte, men jag kom bara att tänka på den.
- Jaha…….

-Men hur var det då?
-Med Edwin?
- Nej, med eskadern förstås svålskalle!
- Jorå, tack bra. Fast tiden gick ju väldigt fort. Innan man han säga tutilu… så var den den redan över.

- Jaså ru, vad berodde det på rå. För lite öl eller…?
- Nej du, Erik hade en liten ölskola på första kvällen vid Furuholmen strax utanför Björkviks brygga så det var ingen fara för den kvällen i alla fall. Fast tydligen fanns det en Furuholme alldeles bredvid, men det är ju inte så mycket att bråka om eftersom alla som var där ju hittade dit, konstigt, det var ingen som kom fel, trots regnskuren som föll.

- Vad fick du lära dig då?
- Ja, det var något om vört och humle och dom gamla grekerna förståss. Men i huvudsak gick det ut på att drick. Ja, inte kvantitativt utan kvalitativt. För den listige rackaren hade en liten blindtest senare så man fick ju inte vara för tankad för då fick man plikta en pilsner till honom under senare del av resan, Och det ville man ju inte.
-Haru, nä det hajar man ju. Men söp ni bara rå?

-Gjillat vetju, gjillat. Smakar dödsskönt i kistan.
- Haru……

-Men, där låg ni väl inte å såsa hela veckan bara för att det var nära till Sandhamn?
-Rätt, polarn, vi skulle ju segla. Så vi satte kurs mot Huvudskär nästa dag, en solig dag med sån där lite lagom mycket sommarbris.

Och som vanligt, det var en hel del som var helt ute och segla. Helt borta liksom, bara försvunna ute på stora oceanen. Men det löste sig , du kan vara helt lugn. För inne i fladen vid Huvudskär bland allsköns tingeltangel till båtar och åbäken låg Anders och Marie-Louise och guppade i Banana Split vid en boj och väntade på oss andra dödliga efter lite segelskörande och annat.
-Schysst vik, där har jag varit en gång, -46 på hösten vettu, innan jag for till Alaska.
-Jorå, och en egen vik hittade vi för alla 12 båtarna, konstigt, fast det drog ju lite i häcken förståss. Vi flyttade senare eftersom dom sade från Berga att vinden skulle öka under natten, så det var väl lika bra det. Och du, du skulle se vad

mycket grodor och paddor, ja hoppande, det var, hela marken rörde sig liksom. Och himla bra sight, som Kurtan skulle ha sagt. Himla bra.
-Hur gick det med vinden då?
-Jorå den kom som ett brev på posten (vem fan har tagit mina brev), nästa dag blåste det ordentligt. Så istället för att slira söderut i ordentlig motvind så började vi dagen, nåväl, med matchracing. Enkla regler, endast storsegel, en aktiv ombord och kort bana.
- Läckert, hur gick det då?
-Kokkaburra 2 vann!
-Inte i Luleå förståss, det vet väl alla utan på Huvudskär, bängbula.
-Du kommer inte tro det, Edwin vann. Fast det var ju lite snöpligt eftersom Åsa hade honom i sitt garn straxt före start och även senare på banan,
-Läckert. Heja Edwin.
-Och sen bar det iväg, utan på böljan den blå. Och gissa om det guppade. Helläckert. Ibland var det så att man inte såg båtarna i dalarna. Halvvind och fulla ställ. Lätt resning.

-Läckert. Men vart skulle ni rå?
-Vad tror du, puben på Ornö förståss.
-Jaha, det där gamla fyrskeppet som stod vid Almagrundet?
-Visst.
-Hur var det då?
-Stängt.

-Vilket mörker, depp och lidelse rå.
-Noway, Björn gick på grund alldeles i inloppet. Ordentligt också, himla konstigt. Grundet fanns ju inte där när andra båtar for där alldeles innan. Men det fanns ett dagbrott att studera istället till förnöjelse åt vissa.
-Sen då?
-Åska, hagel och drivis. Brorsan somna i ruffen, regnet stod som spön i backen och stiltje. Trots att dom hade lovat friska vindar vilket gjorde att vi inte fortsatte söderut utan gav upp kampen om sydpolen och istället vände fören mot norr. Och inte nog med det, då skulle alla hissa spinnaker, så att den blev lika torr och go som en disktrasa. Strejk på avdelning fyra.
-Ja, det hajar man ju. Men vart stack ni då?
-Brunskär, va namnet. Fullt med grynnor och tång. Gissa om det var kalabalik när alla skulle in med båtar utan motorer som fungerade och andra som vägrade gå på tomgång och så vidare.

-Gissa! Men det lättade mot kvällen, liksom motorbåtarna som låg i viken när vi kom in. Dessutom var Niclas helt plötsligt borta när Lelle och Nina skulle leka en sån rolig lek med oss.

Du vet en sån där lek med olika lag och man ska göra en massa olika prylar som att visa upp grodyngel, muta lekledarna med sprit och så vidare. Niclas kom dock tillbaka straxt efter att uppbådet hade gett sig av med ljus och lykta.

-Hörru, började inte krubbet sina så här års då?
-Jo du, men det löste vi nästa dag genom att gå in till Solvik på Nämndö och Guns Livs och proviantera. Klart populärt utflyktsmål. Dock så

var det ett större gäng andra båtar där då så att lätt kaos uppstod. Här gav sig även Oliver och Micke Römert sig iväg för att segla hemåt. Madelene och hennes tjejliga svek oss redan på morgonen.

Hallskär var dagens mål. Hallskär var även dagens mål för en större mängd andra båtar som enligt vår plan inte skulle vara där. Nepparcirkusen gjorde nu entré. Lelle som hade ledarflaggan var nu i sitt esse. Alla båtarna for runt mellan öarna.

Några lade till här och andra lade till där. Kvalificerat kaos. Det fanns ingen möjlighet att få in alla 10 båtarna på samma ställe. Så vi skulle ge oss av mot Långviksskär. Och hur tror du att det gick då. Ömsom vatten, ömsom vin som prästen sa, rent käpprätt åt… ja du vet. En del seglade, en del gick för motor. Edwin gick inte alls. Efter sju svåra år och fjorton bedrövelser och ett större antal grundstötningar kom vi äntligen i hamn. Nu skulle Edwin få sig en riktig omgång. Förts rycktes det ordentligt av de stora pojkarna i olika snören, pumpades bensin och allt vad det nu var. Sedan fick han klä av sig ända in på mässingen, Edwin alltså. För att bli förryckt igen. Tror du att han startade?
-Nix.
-Rätt, ett litet host och ett litet morr och sedan var det tyst igen.
-Himla tjaskigt.
-Nåväl, grillarna osade och flaskorna tömdes även denna kväll. Allt var med andra ord sig likt.
-Men hur var badvädret då?
-På Långviksskär var det ganska kallt men det badades ändå friskt hela veckan.

S 66 "Cesimål" med ägarinnan Madeleine Segertoft till rors.

-Påföljande mulna dag bestämde vi oss att ge oss av norrut mot Storö-Bockö över Gråskärsfjärden och Kanan. Dock gick AP-navigatorn på ledarbåten sönder och reservkrafterna fick sättas in vilket gjorde att vi med tiden hittade fram, samtidigt som s olen också gjorde det i en fin hamn.

Ön är ett naturreservat med väldigt fina stigar och grunt varmt vatten runt om som lämpar sig fint för långa promenader.
-Ja, det är ju rätt schysst att kunna sträcka på bena när man sitter på rumpan så där hela dagarna i ända som det lätt blir när man är ute och seglar.
-Dagen efter kvällen före var vi lite tvehågsna hur vi skulle göra, för till Sandhamn var ju målet för lördagsdagens och nu var det fredag. Och planerat var också att vara vid Harö på fredagskvällen då vi lovat att fiska upp Madelene och sin Göteborgare där (tjeligan

fick inte vara kvar längre). Så vi bestämde oss för att ta en tur utåt Grönskär och gamla Sandhamns Angöring som nu båda är är lite utkjörtna och nedlagda men för den skull inte ser för rackiga ut utan istället erbjuder fin natur och lite spännande omgivning (jag är barnsligt förtjust i fyrar och olika manicker). Linsen och Edwin i täten, jag sov i ruffen, vinden blåste och colan var kall, vad kan man mer önska sig?
-Men var ni bara ute och flöjtade på sjöhavet sådär?
-Jajjemen, vi for dock runt Sandön i stället för att gå igenom tio båtar med blåsa vilket hade varit ett enastående paradnummer om allt hade gått bra. Detta även för att få suga lite på karamellen. Väl uppe på Harö där vi skulle hämta upp Madelene fanns hon naturligtvis inte, vad mer fanns att vänta sig. Så istället fick vi själva hitta en bra hamn vilket vi gjorde bredvid en sandstrand med varmt och skönt vatten liksom ett större uppbåd med fästingar som satte sig på helt felaktiga ställen. Somliga som inte har karaktären att vänta for för att proviantera på Harö Krog, vilket jag också gjorde förståss. På hemvägen kom Socialstyrelsens meddelande: 7 av 10 som drunknar gör det på lugnt vatten, utan flytväst och med alkohol i kroppen; samtidigt som jag stod vid akterstaget och ….

Favorit i repris skall inte missas, Lelle och Ninas bejublade sexkamp från förra året skulle genomföras dock med nya bejublade grenar, Vinnare i år blev… ja, det kommer jag inte ihåg, men Grattis!
-Hörru började inte nerverna pirra nu när den stora stunden var inne?

-Kalle Kula lugn som en filbunke. Åsa tog täten in mot Sandhamn. Uppsluppen stämning. Solen skiner. Arga motorbåtsägare som inte lärt sig väjningsreglerna i sundet. Små öppna motorbåtar som klart skulle ligga tvärs in mot strand och inte ville flytta på sig. Och så vi. Dock saknade Kicki sina lönnfeta dalmasar med tatueringar som hon ville ha tidigare resor. Väl inne kom nästan alla båtar att ligga bredvid varandra vid innersta bryggan. Paradstället nummer ett- Uppvisning. Tjo och tjim. Pukor och trumpeter. NEPPARNA ÄR HÄR, horray. Nåväl, fint var det i alla fall. Shoppingtarmen fick nu äntligen sitt, bröd, kola, tabletter, pilsner och snask.

Nu börjar den långa väntan, väntan på kvällen och allt vad det innebär. Middag intogs gemensamt på verandan, liksom bastu och bad på härför avsedd anläggning. Trot om ni vill men Madelene lyckades att förstöra dambad-inrättningen så att översvämning uppstod med påföljande utryckning

från serviceattiraljen på ön. Kvällen startades med alkoholplanering och tömning ombord på Lelles Manana vilken aldrig haver haft så hög vattenlinje.
Puben invaderades och vad som hände där tas upp i annat nummer, det bör i alla fall icke nämnas till fullo i detta forum.
-Men säg lite då!
-Ok, modevisning förekom på bryggan framåt natten, plastkorten glödde av användning med påföljande törst på söndagsmorgonen och även i år sågs Mr Lelle och Mr Hyde byta skepnad till Lulle, som ej brottades med tuppen på morgonen. Det var som som vanligt, full fart framåt spar energi!
Följande dag infann sig ett visst lugn. Aktiviteten var låg. Hinken fick luras upp ur sovsäcken av Helena med färdig frukost, han sa något om en ond rygg. Linsen och Kicki betala inte hamnavgiften, grabben var dock lite mesig. Björn var krokig i håret och svor över frukostpåtagandet för Linsen och Kicki.
Nåväl, hemfärd företogs så småningom.
-Jaha, det verkar ju ha varit en ganska schysst eskader även i år.
-You bet. Missa inte nästa års upplaga. Man kan inte alltid veta vad som ligger på lur då.
-Nej det får man ju inte göra, men vad sa du att båten hette då?
-NEPTUNKRYSSARE förstås! Din bängbula.
-Javisst ja, det sa du ju. Ok, en sån måste jag skaffa, det verkar ju vara ett himla trevligt gäng det där. Vi ses, nästa år. Jo hörru du, vet du någon som vill sälja en snurra till båten?
- Du kan ju alltid fråga Linsen, han med Edwin.
-Tack ska ru ha, bra idé det ska jag göra.

Nedtecknat av eskadergeneralen 1988, Erik Björelind

Författarna tackar för intresset!

S 157 "La Brise" med Niclas Skärlund på Riddarfjärden.

S 227 "Blå af Afvund" med Leif Bodinson/Stefan Glaas korsar målinjen i tune-up-race inför SM 2007.

Bilagor

1. Kronologi
2. Vinnare av Neptunkryssarpokalen 1942-2008
3. Svenska mästare 1945-2008
4. Maratontabell
5. Hedersledamöter och förtjänsttecken
6. Ordföranden i förbundet och tekniska kommittén
7. Båtregister
8. Bildförteckning

Kronologi

1938 **Neptunkryssare S 1** byggs på Östhammars båtvarv.

1940 **Neptunkryssarklubben** bildas av representanter från GefleSS, Upsala SS och Norrtälje SS.

1941 NKK blir ägare till originalritningarna. NKK erhöll även . ritningarna till Neptun Junior (Neptun-12:an). Teknisk kommitté tillsatt under året.Konstruktören Lage Eklund ingår.
Fabrikör Harry Greiz skänker vandringspris till första seglingen , om Nepparpokalen. Arrangeras i Norrtälje. Siffran 15 tas bort ur segelemblemet, på begäran av SSF för att undvika förväxling med 15 kvm skärgårdskryssare.

1942 Ruffen förlängs 167 mm, dvs fram till nästa spant.
Beslutas att segel ska vara försedda med kontrollappar på vardera sidan samt vara försedda med stämpel.
av mätningsmannen över märklapp och segel.
Lage Eklund lämnar kompletterande ritning över köl och kölficka som i fortsättningen bifogas ritningssatsen.
Gran, spruce och oregon pine får användas till masten.
Första seglingarna om Nepparpokalen. Vinnare Sten Bertze, USS.

1943 Neptun Junior döps om till Neptun-tolva.
Neptunkryssaren godkänns som klass av Seglardagen.
Beslöts att låta bygga "en vacker, förstklassig Neptunkryssare som lottbåt 1944 hos Kalle Johansson, Norrtälje."
Beslöts att laskbrickor av trä ska få användas vid nybyggen.
Årsmötet gav styrelsen i uppdrag att ge förslag på lämplig spinnaker.

1944 Klubbens 5.000 lotter för lottbåt slutsåltda på mindre än en vecka.
Utställd på Nybroplan, Stockholm.
Inträde i Svenska Seglarförbundet under året.
Riggen ändras pss att de övre fiolstagen tas bort och fiolen utförs som en triangel med vinkeln 120 grader.
Genomgående vant tilläts, max 100 mm in från bordläggningen.
Regeländring vart tredje år införs.

Kronologi

1945 Första SM:et arrangeras på Rastaholm av Stockholm SS och . samlar 21 båtar. Svenska mästare blir Malte Svennbeck och Knut Freding, Uppsala med ESK:s lottbåt 1945.

1946 Beslöts att tillåta att ett ställ till varje båt får beställas i England. Neptunkryssaren godkänns som entypsklass i Finland.

1947 Bifölls L Eklunds motion om skarv av bordläggning och skruvning av borden. Förtjänstmedalj i guld till Birger Pettersson som avgick som ordförande.

1948 Beslöts att bevilja dispens för redan utförda rundade sargar i sittrummets akterkant, om stjärtar utföres enligt ritningen.

1949 Norrländskt Mästerskap för Neptunkryssare instiftades.

1950 170 båtar byggda/licensierade.
Rekordantal startande på SM; 28 stycken.
Första Norrländska Mästerskapet i samband med Ulvöregattan vanns av Doppingen VI, Eric Hällström.

1952 1948 års förtjänstmedalj i förgyllt silver utdelas till ing. C. Gunnar Lund för 10 års arbete i TK

1953 Sittbrunnssargen behöver ej utformas med stjärtar, mått på skarndäck får anses vara maximimått.

1956 Under 1956 års seglingar är det tillåtet att använda dakronsegel.

1958 Nya märklappar med plombering införs.

1959 Beslutades instifta Södra Distriktsmästerskapet

Kronologi

1960	Mahogny tillåts som byggnadsmaterial
1962	SM i Hudiksvall. Första gången rena triangelbanor används. 196 båtar registrerade. Tre båtar under byggnad. Beslöts godkänna plywood, 12 mm, i däck samt tillåta neddragning av fiolvanten till "däcksnivå". Beslöts att anta namnet **NEPTUNKRYSSARFÖRBUNDET**
1963	38 startande vid SM i Uppsala
1965	Årsmötet beslöt att med 64 röster mot 25 att i princip införa spinnaker, införande sköts till säsongen 1967. TK avgick i protest mot beslutet om spinnaker.
1966	Spinnaker 30 eller 35 m2.Beslöts med 15 röster mot 3 att spinnakern skulle hålla 30 m2.
1968	DM ändrade namn till Norrlandsmästerskapet och Södra Mästerskapet. Jerry Larsson förste att vinna tre SM i följd
1970	Stockholm Neppar flottilj bildas under feb -70 SM 1970, Årstavikens SS, rekordstort med 44 deltagare. Vinnare Nils och Inger Malm. Inger Malm blir därmed första kvinnliga besättningsmedlem att vinna SM.
1975	Första NepparNytt. Arbete påbörjas med att skapa . neptunkryssare i plast
1976	Första plastbåtarna deltar i SM
1981	Provrigg i aluminium utvärderas.
1982	Aluminiumrigg tillåts.

Kronologi

1986	Förbundet köper loss formarna från Salsåker.
1987	Första amatörbyggda plastbåten, i Sundsvall.
1994	Förbundets första båtlotteri på 50 år. 50:e Svenska Mästerskapet med 48 startande vid Rasta.
1997	Halvfabrikat färdigställs på "Allt för Sjön". Längre spirbom tillåts för genua "Döträ" av plast tillåts på träbåtar
1998	Nytt båtlotteri i förbundets regi.
2000	Rullgenua tillåts.
2003	Förbundets trailer blir stulen. Talja tillåten för backstag som komplement till skena eller löpwire. Begränsning i tillåten mastlutning föröver på undanvind.
2006	Hängband tillåts för rorsman. Max.måttet för spinnakerbommen förlängs.
2008	Trailern åter!

Svenska Mästare 1945 - 2008

1945	Malte Svennbeck/Knut Freding	50	Yvonne
1946	Per Zaine/Erland Eiengård	77	Lulu
1947	Rune Svennbeck/Knut Freding	110	Rival V
1948	Åke Fernström/Bertil Ekvall	110	Amie
1949	Harry Bertze/Stig Jansson	137	Saga
1950	Ulf Freding/Lennart Flink	111	Lill-Eva
1951	Sten Bertze/Bo Frimansson	78	Ci-Ci
1952	Sven Johansson/E Wallsten	140	Flax
1953	Sten Bertze/Bo Frimansson	78	Ci-Ci
1954	Sten Bertze/Bo Frimansson	78	Ci-Ci
1955	Sven-Erik Lindberg/O Lindberg	121	Abii
1956	Sten Lindgren/R Ekholm	173	Droppen
1957	Jan-Eric Horn/Kåre Eriksson	160	Felicia
1958	Rolf Pettersson/Per Zaine	159	Cicac
1959	Rolf Pettersson/G Lundberg	159	Cicac
1960	Olle Ryman/Sten Tjärnström	182	Jehu
1961	Harry Bertze/Lars Nyberg	75	Sandy
1962	Per-Bertil Eklund/B Frimansson	78	Majbjörn
1963	Lennart Sjölén/Oscar Sjölén	180	Kokett
1964	Gunnar Harju/Gunnar Kaarle	39	Tonita
1965	Gunnar Harju/Erik Kusoffsly	39	Tonita
1966	Jerry Larsson/Hans Eriksson	183	Regina
1967	Jerry Larsson/Hans Eriksson	183	Regina
1968	Jerry Larsson/Roger Norman	183	Regina
1969	Nils Virving/Kaj Häggmark	140	Borta med vinden II
1970	Nils Malm/Inger Malm	64	Scarlet
1971	Nils Virving/Kaj Häggmark	140	Borta med vinden II
1972	Nils Virving/Kaj Häggmark	140	Borta med vinden II
1973	Nils Virving/Ulf Normark	140	Borta med vinden II
1974	Juan Boethius/Hans Hällman	117	Bermuda
1975	Einar Olsson/Kennth Hamrin	64	Scarlet
1976	Nils Berglund/G Fredriksson	62	Sexatu
1977	Juan Boethius/Michael Persson	117	Bermuda

1978	Lennart Bertze/S Björklund	182	Jehu
1979	Olle Bertze/Leif Tibblin	31	Strikki
1980	Valter Saaristu/Carina Persson	233	Ciina
1981	Valter Saaristu/Roger Månsson	233	Ciina
1982	Olle Bertze/Valdemar Hjelm	177	Lagun
1983	Lars Östlund/Hans Mehlstrand	241	Montana
1984	Lars Östlund/Hans Mehlstrand	241	Montana
1985	Conny Jansson/Per Andersson	174	Huvudbry
1986	Lars Östlund/Hans Mehlstrand	241	Montana
1987	Conny Jansson/Lotta Kjellberg	174	Huvudbry
1988	Lars Östlund/Hans Mehlstrand	241	Montana
1989	Conny Jansson/Lotta Kjellberg	174	Huvudbry
1990	Conny Jansson/Lotta Kjellberg	174	Huvudbry
1991	Håkan Frimansson/Lasse Wängdahl	246	Fri
1992	Conny Kjellberg/Svante Bergh	174	Huvudbry
1993	Anders Hjelmblad/Marie-Louise Goertz	239	Banana Split
1994	Nils Virving/Peter Svanberg	140	Borta med vinden VII
1995	Valter Saaristu/Roger Månsson	245	Florina
1996	Valter Saaristu/Gunilla Lapidus	245	Florina
1997	Björn Eklund/Annika Karjel	222	Belle Amie
1998	Nils Virving/Ulf Normark	265	Borta med vinden VIII
1999	Valter Saaristu/Roger Månsson	245	Florina
2000	Björn Karjel/Annika Karjel	222	Bella Amie
2001	Valter Saaristu/Roger Månsson	245	Florina
2002	Jerry Larsson/Lennart Hägre	260	Regina Jubilee
2003	Nils Virving/Niklas Virving	265	Borta med vinden 9
2004	Bill Lidman/Ingrid Lidman	263	Virvelvind
2005	Nils Virving/Ulf Normark/N Virving	265	Borta med vinden 9
2006	Per-Arne Larsson/Mikael Sääf	269	Iziz
2007	Oskar Röös/Mats Rimmö	180	Kokett
2008	Reine Svensson/Tony Karlsson	180	Kokett

Alla vinnare av Neptunkryssar-

Neptunkryssarpokalen 1
Skänkt av Harry Greisz, Norrtälje

1942	7	Sten Bertze
1943	23	Per Zaine
1944	23	Per Zaine
1945	9	Eric Johansson
1946	77	Per Zaine

Neptunkryssarpokalen 2
Gåva av medlemmarna

1947	111	Ulf Freding
1948	78	Sten Bertze
1949	96	Gerhard Säfwenberg
1950	140	Sven Johansson
1951	96	Gerhard Säfwenberg
1952	77	Per Zaine
1953	160	Jan-Eric Horn
1954	96	Gerhard Säfwenberg/Richard Sarby

Neptunkryssarpokalen 3
Gåva av medlemmarna

1955		Ingen segling om pokalen
1956	160	Jan-Eric Horn
1957	121	Sven-Erik Lindberg
1958	159	Rolf Pettersson
1959	159	Rolf Pettersson
1960	160	Jan-Eric Horn
1961	180	Lennart Sjölén
1962	33	Gösta Wallmark
1963	77	Bo Nylund
1964	78	Per-Bertil Eklund
1965	39	Gunnar Harju
1966	39	Gunnar Harju
1967	39	Gunnar Harju

Neptunkryssarpokalen 4
Skänkt av Fritz Ramström, Härnösand

1968	39	Gunnar Harju
1969	197	Peder Cederschiöld
1970	140	Nils Virving/Kaj Häggmark
1971	68	Nils Malm/Inger Malm
1972	216	Stig Flygare/J-O Pettersson
1973	62	Nils Berglund/Gunnar Fredriksson
1974	159	M Svensson/Göran Haglund
1975	156	Owe Wallsten/B Palmqvist

pokalen sedan 1942

1976	156	Owe Wallsten/B Palmqvist
1977	31	Olle Bertze/Lennart Bertze
1978	182	Lennart Bertze/Staffan Björklund
1979	233	Valter Saaristu/Carina Persson
1980	233	Valter Saaristu/Carina Persson
1981	182	Svante Bergh/Lennart Bertze
1982	165	Håkan Frimansson/Tomas Lööf
1983	182	Lennart Bertze/Svante Bergh
1984	182	Lennart Bertze/Svante Bergh

Neptunkryssarpokalen 5
Skänkt av Yngve Mörch, Sundsvall

1985	238	M Berggren/P Jonell
1986	217	Kjell Fuhre/Kennth Hammerin
1987	222	Björn Eklund/Håkan Wågström
1988	241	Lars Östlundh/Hans Mehlstrand
1989	244	Gustaf Sjöberg/O Jonsson
1990	240	Staffan Eklund/Björn Eklund
1991	240	Staffan Eklund/Göran Asp
1992	174	Conny Kjellberg/Svante Bergh
1993	240	Staffan Eklund/Göran Asp

Neptunkryssarpokalen 6
Skänkt av Staffan Eklund, Uppsala

1994	240	Staffan Eklund/Björn Eklund
1995	245	Valter Saaristu/Roger Månsson
1996	245	Valter Saaristu/Roger Månsson
1997	222	Björn Eklund/Annika Karjel
1998	245	Valter Saaristu/Gunilla Lapidus

Neptunkryssarpokalen 7
Skänkt av Ekolns Segelklubb

1999	245	Valter Saaristu/Anita Lapidus
2000	180	Gustav Holst/Mats Rimmö
2001	265	Nils Virving/Ulf Normark
2002	227	Leif Bodinson/Stefan Glaas
2003	265	Nils Virving/Niklas Virving
2004	227	Leif Bodinson/Stefan Glaas
2005	260	Jerry Larsson/Lennart Hägre
2006	260	Jerry Larsson/Lennart Hägre
2007	227	Leif Bodinson/Stefan Glaas

Neptunkryssarpokalen 8 "Eric Hällströms Minnespokal"
Skänkt av Lena Löhman, Gävle

2008	265	Nils Virving/Ulf Normark

MARATONTABELL

Utifrån placering i SM 1945-2008
1:a plats ger sex poäng - 6:e plats 1 poäng.

	Rorsman	Poäng
1	Nils Virving	76
2	Valter Saaristu	66
3	Harry Bertze	42
	Björn Karjel (Eklund)	42
5	Stig Flygare	40
6	Jerry Larsson	38
7	Lars Östlundh	36
8	Sten Bertze	35
9	Olle Bertze	30
	Conny Kjellberg	30
11	Lennart Bertze	29
12	Martin Svenzon	27
	Staffan Eklund	27
14	Per Zaine	26
15	Jan-Eric Horn	25
	Oskar Röös	25
17	Bill Lidman	24
18	Gunnar Harju	23
19	Håkan Frimansson	22
	Göran Haglund	22
21	Juan Boethius	21
	Sven-Erik Lindberg	21
23	Anders Hjelmblad	19
24	Kjell Fuhre	18
	Leif Bodinson	18
26	Rolf Pettersson	17
27	Erik Ekudden	16
28	Lennart Sjölén	15
	Sven Johansson	15
30	Per-Olof Olofsson	14
	Ulf Freding	14
	Gunnar Holmqvist	14
33	Bertil Björklund	13
	Ulf Sjögren	13
	Olle Rydman	13
	Eric Wenström	13
37	Svante Bergh	12
38	Peder Cederschiöld	11
39	Marie-Louise Goertz	10
	Per-Bertil Eklund	10
	Sten Lilieqvist	10
	Nils Malm	10
43	Ake Fernström	9
	Tord Gottschalk	9
	Bo Nylund	9
	Rickard af Sandeberg	9
47	Owe Wallsten	8
	Björn Bostedt	8
49	Knut Freding	7
	Einar Törsleff	7
	Kristina Wallgren	7

Hedersledamöter i Neptunkryssarförbundet

Birger Pettersson	Gävle
Lage Eklund	Norrtälje
Eric Hällström	Gävle

Birger Pettersson

Förtjänstecknet i Guld av år 1950

Birger Pettersson	Gävle
Gunnar C Lund	Stockholm
Bernhard Löhman	Gävle
Arne Brandt	Solna
Eric Säfwenberg	Uppsala
Per Zaine	Uppsala
Åke Johansson	Gävle
Bertil Jonsén	Rotebro
Eric Hällström	Gävle
Stig Flygare	Sandviken
Eric Anners	Hudiksvall

Lage Eklund

Eric Hällström