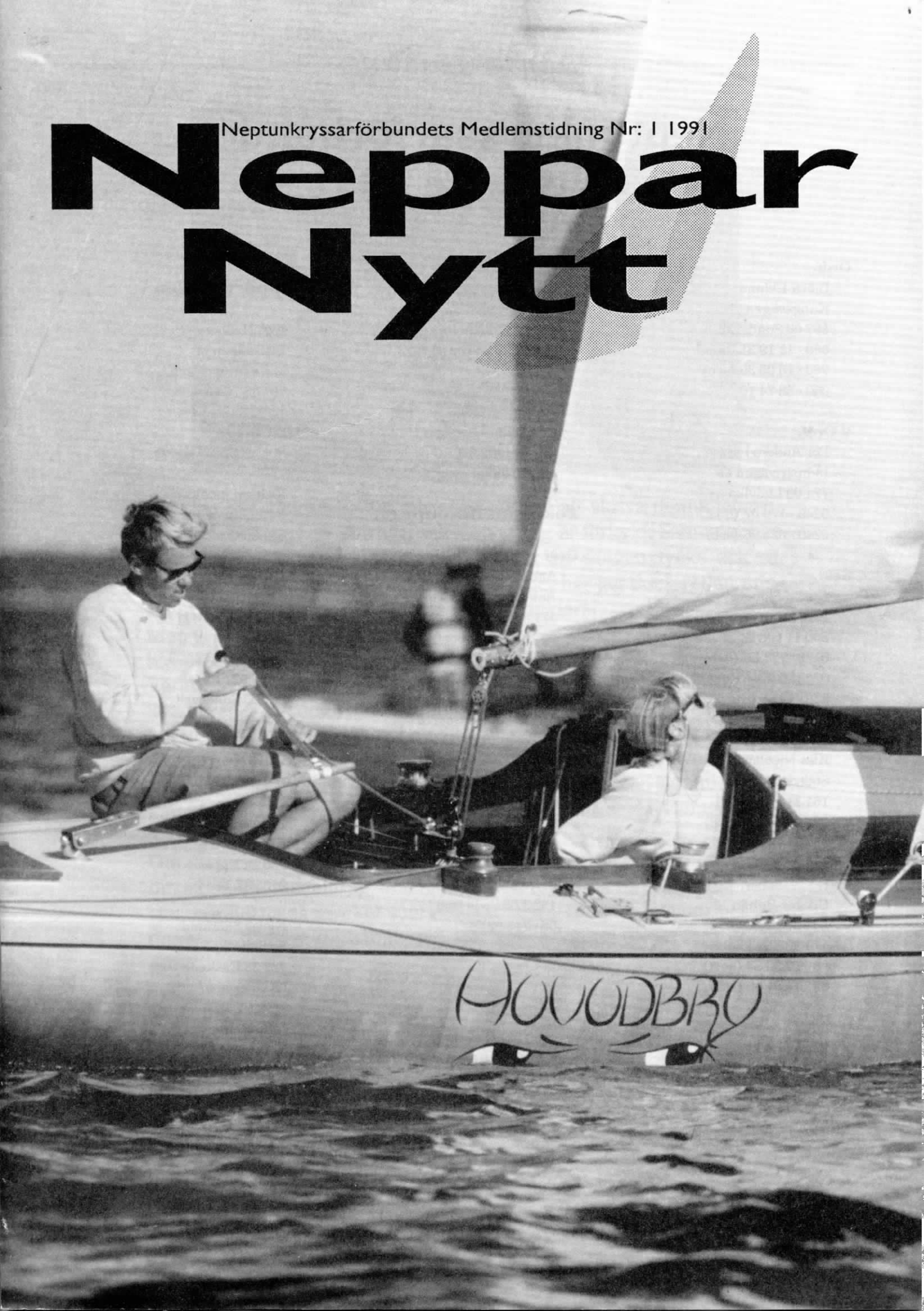
Neptunkryssarförbundets Medlemstidning Nr: 1 1991

Neppar Nytt



Neptunkryssarförbundets Styrelse 1991

Ordf.
Björn Eklund
Kungsvägen 18
852 00 Sundsvall
060 - 15 19 31 (bost)
060 - 16 08 39 (arb)
060 - 58 74 10 (sommar)

V Ordf.
Per Anders Larsson
Industrivägen 4a
771 00 Ludvika
0240 - 179 07 (bost)
0240 - 825 96 (arb)

Sekr.
Gustaf Sjöberg
Box 110 10
800 11 Gävle
0176 - 171 56 (Arb)
026 - 99 091 (Helger)
026 - 11 19 01

Kassör
Klas Nicolaisen
Ståltrådsvägen 17
161 31 Bromma
08 - 26 88 98 (bost)
08 - 713 41 43 (arb)

Led.
Greger Bohlin
Drottninggusgr. 7
111 39 Stockholm
08 - 10 30 83 (bost)
08 - 14 01 00 (arb)

Ronny Löfkvist
Januarivägen 2a
836 00 Sundsbruk
060 - 53 70 71
060 - 13 19 38

Suppl. & pr ombud
Gustav Hallström
Roslagsvägen 57
113 54 Stockholm
08 - 15 37 78 (bost)

Annons ansvariga
Per Anders Larsson
Ronny Löfkvist
adress enligt ovan.

Tekniska Kommitten

Ordf.
Anders Hjelmblad
Ankdammsg 40 7tr
171 43 Solna
08 - 83 11 58 (bost)
08 - 738 60 00 (arb)

Led.
Marie-Louise Goertz
Ankdammsgatan 40 7tr
171 43 Solna
08 - 83 11 58 (bost)
08 - 663 18 60 (arb)

Per Geijer
Myrsjöv 8
132 37 Saltsjö Boo
08 - 715 92 04

Södra Nepparflottiljen

Ewa Hallberg
Bäckvägen 86
126 47 Hägersten
08 - 45 76 60

Sydöstra Nepparflottiljen

Richard Jacobsson
Föreningsv. 30c
613 00 Oxelösund
0155 - 32 261

Medelpads Nepparflottilj

Lars Carlsson
Box 292
851 05 Sundsvall
060 - 56 65 05

Redaktion Nepparnytt

Birgith Eklund
Klippvägen 6
756 52 Uppsala
018 - 32 14 44

Niclas Skärlund
Sockenväg 525,
122 35 Enskede
08 - 649 49 07

John Blomqvist
Kattgränd 6
118 25 Stockholm
08 - 658 46 31(bost)
08 - 796 90 59 (arb)



Hej den här gången är det inte speciellt kul att skriva denna ledare. Men det beror på en så trivial sak som att jag är förkyld. Samvetet har dock tvingat mig till skrivmaskinen trots att sängen tycks ack så mycket mer lockande just nu. Manusstoppet har jag dock redan missat och jag får väl ingen ro förrän detta är avklarat.
Men vad ska jag nu skriva om?
SM naturligtvis!
Vårat SM går av stapeln den 20-26 juli uppe i Sundsvall, och du kan läsa lite mer om detta inne i denna tidning.
Jag vet att det blir några mil att åka för en del av er men när ni väl är på plats törs vi lova ett kanon-SM på alla sätt och vis. Så även om du är ny i klassen eller ej kappseglat så mycket så tycker jag att du ska komma och uppleva en trevlig seglarvecka i glada seglarvänners lag.

Om du tycker det blir dyrt att åka på SM så utnyttja våra erbjudanden om att skaffa resebidrag, och notera även att vi ska försöka hålla nere startavgifterna så mycket som möjligt. Beträffande nybyggen ber jag dig att få hänvisa till båtmässan, där vi ska kunna presentera priser mm.

Väl mött där, eller senare i vår,

OCH NU VÄNTAR KUDDEN IGEN ! !

222- Björn

12:ans öden och äventyr

Crown Yacht AB heter ju det varv som skall bygga nya neppare, men man kan bygga neppare på annat sätt också eller rättare sagt totalrenovera skrotfärdiga båtar.

Nåväl allt började med att jag vill köpa båt, en segelbåt, inte någon stor rackare för flera hundratusen, utan en elegant båt med bra kappseglingsegenskaper, billigt.

I början av maj 90 träffade jag Björn och vi snackade båtar som vanligt, så säger han -köp 12:an- .Jag kommer aldrig att glömma den syn som mötte mig när jag för första gången såg 12:an.

Det var så stora sprickor i bordläggningen att det inte var några problem att se himlen. Utöver dessa sprickor var all mahogny svart, inte lite utan kolsvart, däcket gick inte att gå på, ungefär 30 spant var av, kölen lutade betänkligt mycket och det värsta av allt, skrovet var så osymetriskt att det på babordssidan inte gick att se hur hon hade sett ut.

Trots allt elände jag såg fanns det något som grep tag i mitt hjärta, det var kärlek. Det var många "besserwisser" som kallade mig för både det ena och andra, men jag har alltid gillat utmaningar, så jag köpte henne.

Nu började allvaret.
Den 31 maj 1990 sjösattes hon för att se om skrovet skulle gå ihop. Hon sjönk lika fort som kranen firades och när vattnet nått till översta bordet fick hon bli liggande så över natten.

Följande morgon länspumpades hon och till min och omgivningarnas förvåning var hon nästan tät.

Efter transport hem på tomten började jag gå igenom vad som behövde göras.

Eftersom jag bara sett neppare på håll tidigare började jag fotografera allting för att återmonteringen av alla beslag, skotskenor och annat skulle komma på rätt plats den dag det var dags för detta. Jag försökte vara så systematisk som möjligt och kände mig väldigt nöjd med dokumentationen så nu kunde demonteringsarbetet börja.

När alla detaljer var demonterade och filmen skulle lämnas in visade det sig att det inte var någon film i kameran, så det kan bli.

Nåväl det var för sent att göra något åt detta nu och dessutom lovade Björn och Lasse att ställa upp med experthjälp när det var dax för återmontering.

Nu var jag i alla fall i gång med renoveringen, men var skull jag börja? För att skrovet inte skulle gå isär igen länsades familjens förråd på trasmattor som dränktes in med vatten och lades ut inne i skrovet.

Babordssidan mallades upp med hjälp av lite tur och och några järnbalkar pressade skrovet tillbaka till vad jag trodde var ursprungsformen. Det knakade betänkligt både här och där men allt gick planenligt. Nu kunde jag börja göra nya mallar till nya spant.

Spanten limmades av 6 mm tjocka ekribbor som spändes mot klotsar. Det var både kladdigt, dyrt och tidsödande arbete eftersom inget spant är det andra likt.

Efter putsning var det dags att ta bort det gamla och ersätta med nytt. Nytt problem uppstod plötsligt, det var svårt att få tag på nit och nitbrickor, detta visade sig dock vara ett bagatellartat problem. Nytt problem, man måste ju vara två när man nitar.

Vänner och bekanta kontaktades men det är fasligt vad folk har mycket att göra. Kär hustru Elisabeth försökte hålla emot och det gick med ett spant sedan räckte dock inte orken till. Bröder är dock användbara, så nu hade jag både en stark gast och en bra medhjälpare till detta tunga och tidsödande arbete.
På grund av materialbrist och tidsnöd byttes "bara" 20 spant.

Arbetet med däcket var minst lika besvärligt. Ungefär 80% av alla däcksbalkarna var ruttna och balkbärarna måste också bytas ut. Några däcksbalkar i fören var så dåliga att de inte ens gick att använda som mallar. Återigen mallning, sågning, passning, putsning och provning. Det är otroligt vad man blir tålmodig när man arbetar med nåot man tycker om.

Efter ytterligare några veckor var i alla fall allt färdigt och plywooden kunde skruvas på plats.

Nu kunde man börja skönja hur det slutgiltiga resultatet skulle bli.

Skrovet och kölen renskrapades, alla nithål pluggades och järnkölen slipades metallren. När allt var renskrapat visade det sig att roderinfästningen var kass, den bit av kölen som rodret är infäst i måste bytas. En tjock ekplanka inköptes och med såg och yxa tillverkades en ny.

Hösten nalkades med rask takt och mycket arbete återstod.

Skrovet oljades om och om igen för att slutligen grundmålas. Kölen behandlades efter konstens alla regler och skruvarna i däcket pluggades. Förresten, det är fasligt vad båtfärg är dyrt.

Nu är det vinter men mycket kan göras även då. I skrivandes stund är det -15 grader kallt och tillverkning av ny rufflucka pågår. Luckorna i fören och aktern är färdigrenoverade. Durkar och inredningsdetaljer skall delvis nytillverkas i vinter och så snart vädret tillåter skall skarndäcket mallas in.

Jag ser med längtan och förväntan fram emot sjösättningsdagen och premiärturen. Är 12:an så snabb som det påstås, har skrovet återtagit sin rätta form, hur stor betydelse har det haft att kölen riktats, det är bara vänta och se.

Vi möts på tävlingsbanorna i sommar, titta efter en bred akterspegel så är det 12:an och jag.

12:ans husse

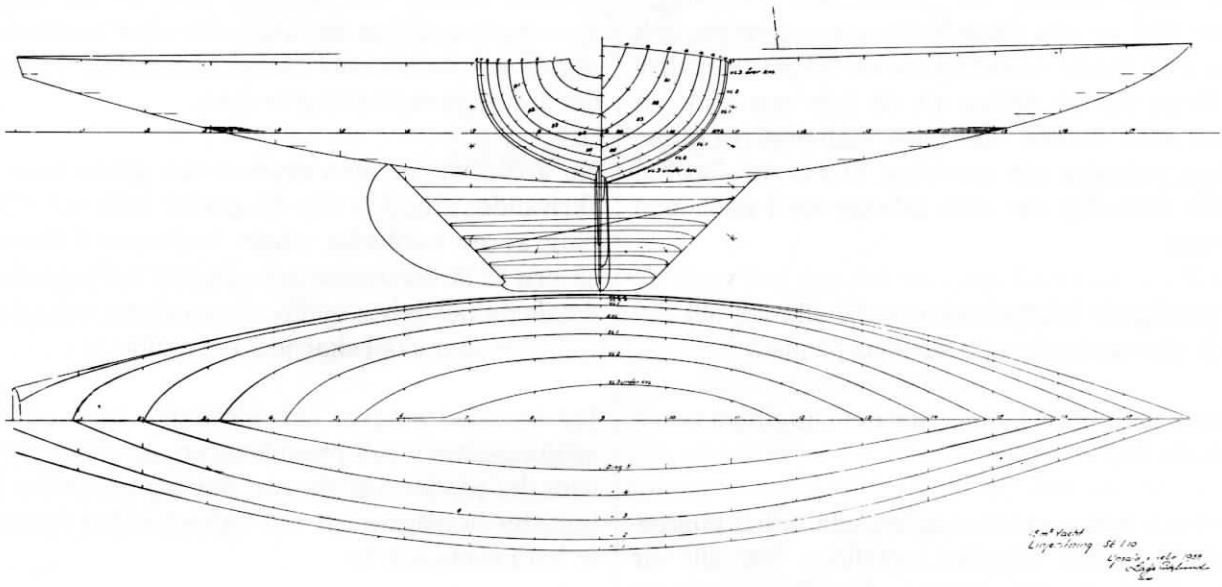
15 m² Yacht

Hej,
Av en händelse har jag fått tag i några häften av den förnämliga tidningen Segel och motor som levde under en relativt kort tid under 1930-talet och början av 1940-talet tror jag.
I ett nummer från 1938 fanns ett uppslag med en artikel om en ny konstrukton , en båt som sedan skulle bli Neptunkryssaren. Den hade då ännu inte fått namnet utan var bara en egen beställning från konstnären Einar Palme.

Åke Westermark.

Se nästa uppslag →

En intresseväckande nykonstruktion



Linjeritning

»Après vous» kallar konstnären och skärgårdsmålaren Einar Palme med en för båtbeställaren i allmänhet ovanlig blygsamhet ett för hans räkning gjort nybygge, vars ritningar vi här äro i tillfälle att publicera. Trots det anspråkslösa namnet ser man genast att konstruktören, ingeniör Lage Eklund, sin vana trogen här skapat ett mycket förnämt flytetyg med vackra och moderna linjer. Sina eleganta former till trots är båten dock tydligen mycket lätt att bygga, varför den säkert går att få förstklassigt utförd även på ett mindre varv med begränsade resurser. Anskaffningskostnaderna bör därför kunna hållas inom rimliga gränser. Vänder man sig till en vanlig rejäl båtbyggare utan alltför stora pretentioner och låter bannlysa all lyx i fråga om inredning och rigg beräknas det att man skall kunna få båten komplett och segelklar till ett pris som med en eller annan hundralapp understiger 2 000 kronor.

Beställaren och ägaren har lämnat följande uppgifter om de önskemål han framställde och de direktiv han gav, när han gick i författning om att bygga det lilla vackra och sjövärdiga skrovet, vilket nyligen fullbordats på Linus Janssons varv i Östhammar.

— När jag vände mig till min gamle vän och skolkamrat Lage Eklund, var det för att jag visste att han som den verklige sjöman och havsseglare han alltid varit och ännu är, skulle kunna rita en båt, med vilken jag i full säkerhet ägde möjlighet uppsöka, vilka motiv jag ville i det yttre havsbandet. Den borde vara relativt grundgående för att tillåta angöring även av mera svårtillgängliga platser och inte större än att jag med lätthet skulle kunna manövrera den själv. Dock fick den inte bli så liten, att jag ej ibland kunde ta med ett par vänner och ändå ha god plats för mina dukar och målargrejor. Det är min avsikt att sätta in vattentäta skott i för- och akterskepp för att vad som än händer vara på den säkra sidan. Så långt jag nu kan se, tycker jag att Lage Eklund lyckats utmärkt med sin uppgift, och jag väntar mig ett rikligt utbyte av den kommande sommaren, som väl så småningom, hoppas jag — man är ju framför allt målare — skall sätta spår i min produktion.

Konstruktören, ingeniör Lage Eklund, har också haft vänligheten uttala sig om sin skapelse och kommenterar den på följande sätt.

— Vid konstruerandet av denna båttyp har min avsikt varit att vid bygget eliminera och undvika varje fördyrande tempo och material, utan att båtens utseende och hållfasthet blev lidande på rationaliseringen.

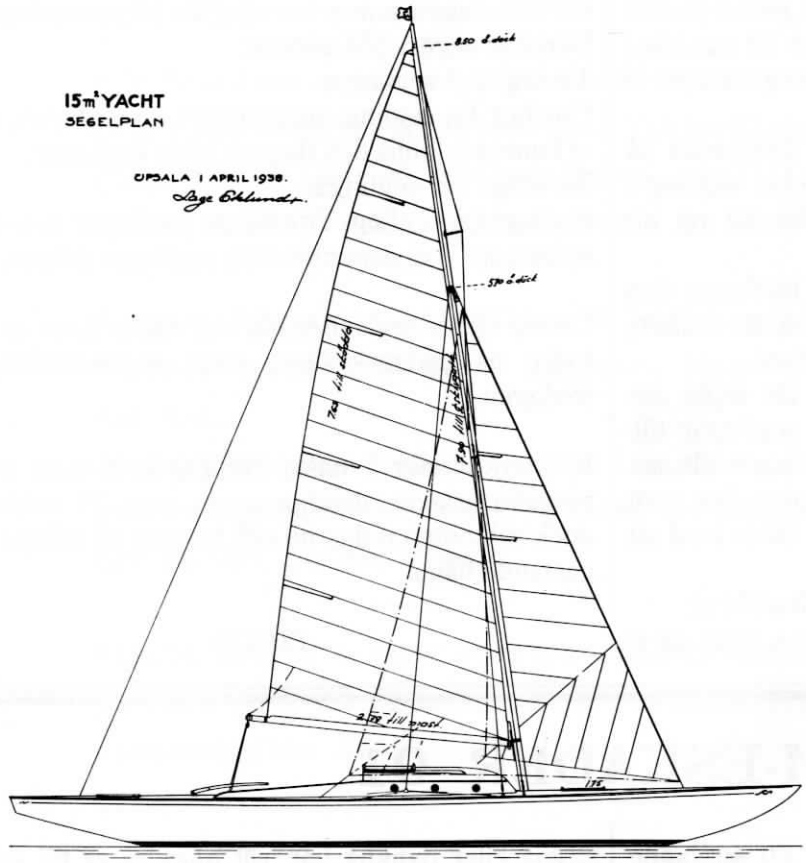
Det nerbyggda kölpartiet är slopat då jag lagt in en grov ekplanka som köl, varigenom jag fått bort alla S-former i spanten, vilket givetvis i allra högsta grad förenklar hela båtens byggnad. Samtidigt blir risken för spantbrott mindre.

Synliga skarndäck av ek eller mahogny ha också uteslutits ur byggnadsprogrammet men finns nu av furu under däcksduken för att ej däcksplankan skall gå ut i spetsar vid relingen.

Kölen är gjord av järn, detta med tanke på det mera stabila järnpriset.

Bordläggningen, spant och bottenstockar äro i huvudsaklig överensstämmelse med A-15-båten. Till inredningen är ej medtaget mer än det allra nödvändigaste, varför det står var och en fritt att ordna under däck efter sin egen smak. Riggen blir, som ritningen visar, med rak mast samt dubbla salningar och utan förstag. Mast och bom förses med ränna (skena kan ju även apteras). Segel: storsegel, fock och genuafock. Med hänsyn till de kostnader som winschar föra med sig äro dessa slopade.

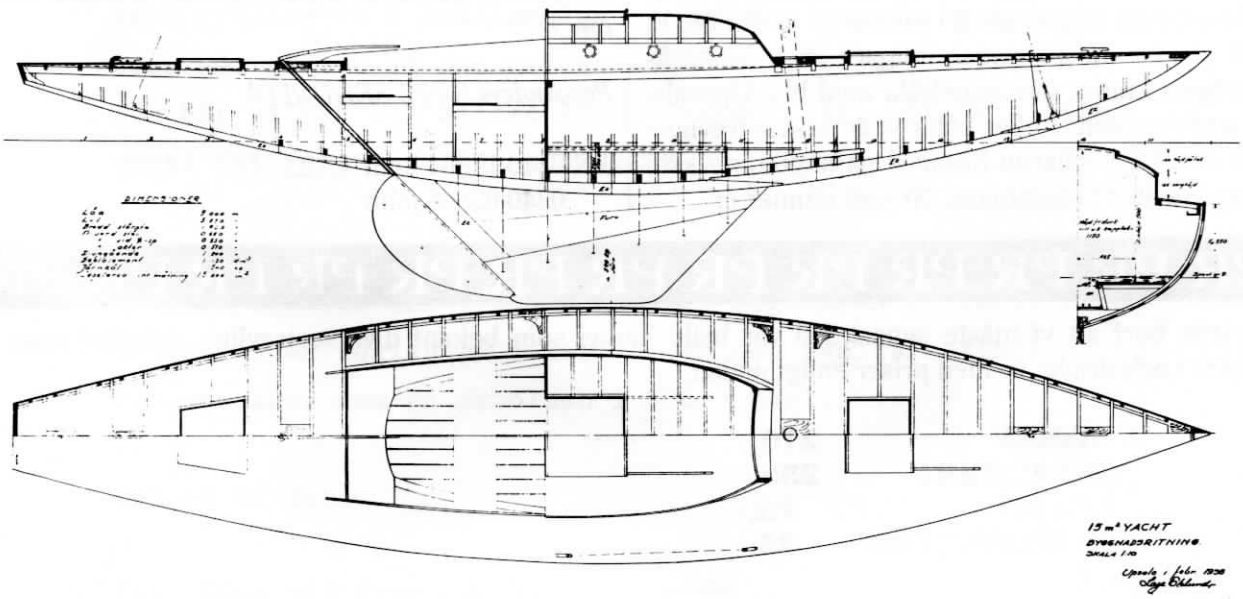
I likhet med andra konstruktörer kan jag ej uttala mig om båtens seglingsförmåga — och är det den största tjusningen att ej veta något förrän man sätter sig till rors och får känna nykonstruktionens alla små och kanske stora nycker. I varje fall blir det en billig och rymlig båt, och jag hoppas att den ej blott skall vara till belåtenhet för min gode vän konstnären Einar Palme såsom beställaren av nr 1 utan även för var och en annan, som eventuellt beslutar sig för den.



Huvuddimensionerna äro:

Längd över allt	9,000	m
Längd i vattenlinjen	5,850	»
Bredd, största	1,920	»
Fribord, stäv	0,680	»
» vid nollspant	0,550	»
» , akter	0,570	»
Djupgående	1,200	»
Deplacement	1,120	dm^3
Järnköl	540	kg
Segelarea, internationellt mått	15,000	m^2

Segel- och byggnadsritning



SM I SUNDSVALL

Sundsvalls Segelsällskap vill redan nu passa på och hälsa alla nepparseglare välkomna upp till oss här i Sundsvall, och det SM som vi ska arrangera ute vid Vindhem.
I likhet med förra gången vi hade Nepparna på besök så ska vi ordna så ni får mycket segling i kroppen för de mil ni måste åka för att nå hit upp/ner.
Vi börjar med att segla juliregattan lördagen den 20/7. Denna juliregatta kommer också att omfatta jollar och kanske även någon kölbåtsklass.
På söndagen fortsätter vi sen med att segla om Nepparpokalen. Nepparpokalens två seglingar tillsammans med lördagens två seglingar avgör tillsammans vem som vann juliregattan, medan den som bara vill segla om Nepparpokalen kan börja med att starta först på söndagen.
På söndagskvällen inviger vi sedan själva SM:et.
På måndagen blir det mätningar båtarna, samt att vi har den dagen som reservdag för Nepparpokalen.
Därefter avgörs SM genom:
Tisdag: Två seglingar.
Onsdag: En segling, samt reserv för tisdagen, om vi ej kunnat fullfölja den dagens båda seglingar.
Torsdag: Två seglingar.
Fredag: En segling. Ytterligare seglingar genomförs enbart om vi ej genomfört tre seglingar tidigare.

Utöver själva seglandet blir det någon form av samkväm på tisdagskvällen, samt regattamiddag på fredagen.

Vi återkommer i nästa Neppar-Nytt med anmälningsförfarande, detaljprogram mm. Vi önskar er dock välkomna redan nu och hoppas på många gästande båtar.

PINGO

SM-ESKADER -91

Kom igång riktigt ordentligt till SM. Ett strålande tillfälle att upp efter norrlandskusten på ett trevligt sätt, (man kan ju bara hoppas att vädret ochså blir strålande). För att slippa stressa bör vi komma iväg från Stockholm någon gång i mitten på vecka 28. Vi (=223) startar då 2-3 dagar tidigare ifrån Västerås och hoppes kunna sammanstråla med bl.a Uppsalabåtar under vägen. Ju fler båtar vi är dessto trevligare blir det. På kvällarna hittar vi på någonting skoj och kanske äter tillsammans. Ni som känner er sugna eller nyfikna kan väl höra av er till mig så berättar jag mera.
P.S Eskadern går alltså Stockholm-Sundsvall till SM:et som börjar med Juliregattan lördagen den 20 juli. D.S

Per-Anders S-223 SEÑORITA

Tel 0240-17904 hem
0240-82596 jobb

PR PR PR PR PR PR PR PR PR PR PR PR PR

Glöm inte bort att vi måste synas! Till vår hjälp har vi som bekant diverse trevliga attiraljer man kan bära,bära i och dricka ur med priser enligt nedan.

VÄSKAN	**210:-**
SWEATSHIRT	**250:-**
T-SHIRT	**75:-**
PORSLINSMUGG	**25:-**

Alla med snygga och fräscha Neppartryck. För dig som vill se dem i verkligheten innan ditt köp rekommenderar jag ett besök i vår monter på Allt för sjön där försäljning sker. Annars: ring eller skriv till Gustav Hallström, Roslagsg. 57, 113 54 Sthlm, På telefon 08/153778.

SÖDRA NEPTUNKRYSSARFLOTTILJEN

Hej Neppeseglare!

När du läser detta har det redan hänt en hel del i Södra Neptunkryssarflottiljen. Vinterblotet har gått av stapeln och kursen om segeltrim, segelfix och kappseglingsregler är över. Men aktiviteterna är långt ifrån slut.

Närmast ligger ett studiebesök på Skärgårds 150:an Beatrice Aurore. Se info närmaste sidorna. Därefter kommer vårmötet den 9/4.
Så fort båtarna kommer i sjön och blir påmastade, startar kvällsseglingar på Riddarfjärden en kväll i veckan. Läs mer om det längre fram.

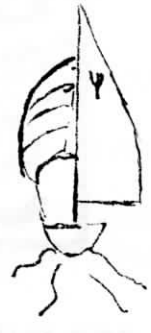
Första helgen i juni startar Stockholmscupen med kappseglingen du bara inte får missa, SSK:s Jubileumsregatta 1-2 juni. Startavgiften är 100:- för båt och regattamiddag för två personer!

Helgen efter den 8-9 juni ses vi på Getfoten igen. Neppar-träff, sommarens fest för alla neppeseglare. Om vädret är fint grillar vi i kvällssolen på klippan och om regnet öser ner gästar vi öns reztaurang (man vet ju aldrig..). Den här helgen har alltså ingen kappsegling, den är reserverad för fest och skön sovmorgon.

Sen är det då dags för vårsäsongens sista kappsegling, Vikingaregattan den 15-16 juni. Den seglingen är vårt DM. Regattan seglas på Saxarfjärden och kvällsfestligheterna äger rum på Ekholmen i VSS:s regi.

Hoppas vi ses!

Inte lång tid kvar nu.... →



- Ewa



MASTVÄGEN 19 613 00 OXELÖSUND
TEL. 0155-315 00 FAX 320 71

BEARTRICE AURORE

I år skall alla som tidigare sett, och de som inte har sett renoveringen av "Bea" få en möjlighet att titta på skönheten innan hon blir helt färdigställd och sjösatt. Detta rekommenderar jag varmt. man får helt enkelt inte missa ett sådant tillfälle att spana vacker dam och samtidigt träffa neppeseglare över en fika så där i vårrustningstider, som det hinner bli. Datumet blir den 13/3 men dessvärre måste den 14/3 och 12/3 hållas i reserv därför att det inte är helt spikat vid presstoppet av NN. Tid:19.00 och svaret på "varet" är Sorängskroken 26 (Lastbils företaget IVECO:s gård) i närheten av Sthlms Stadion. Närmare vägbeskrivning kan du få vid anmälning som görs på tel 08/153778 till Gustav.

VÅRMÖTE 10 APRIL FÄLTÖVERSTEN 18.30

Äntligen lackar det mot vår! Tag chansen att innan vårus(t)ningen komma till Fältöversten och mäta in dina nya (gamla?) segel; få tips om färger, lack, oljor, slipmaterial o.- dyl; höra och se Nicklas visa dior från SM-90 och inte minst, träffa Neppevännerna igen efter den långa vintern.

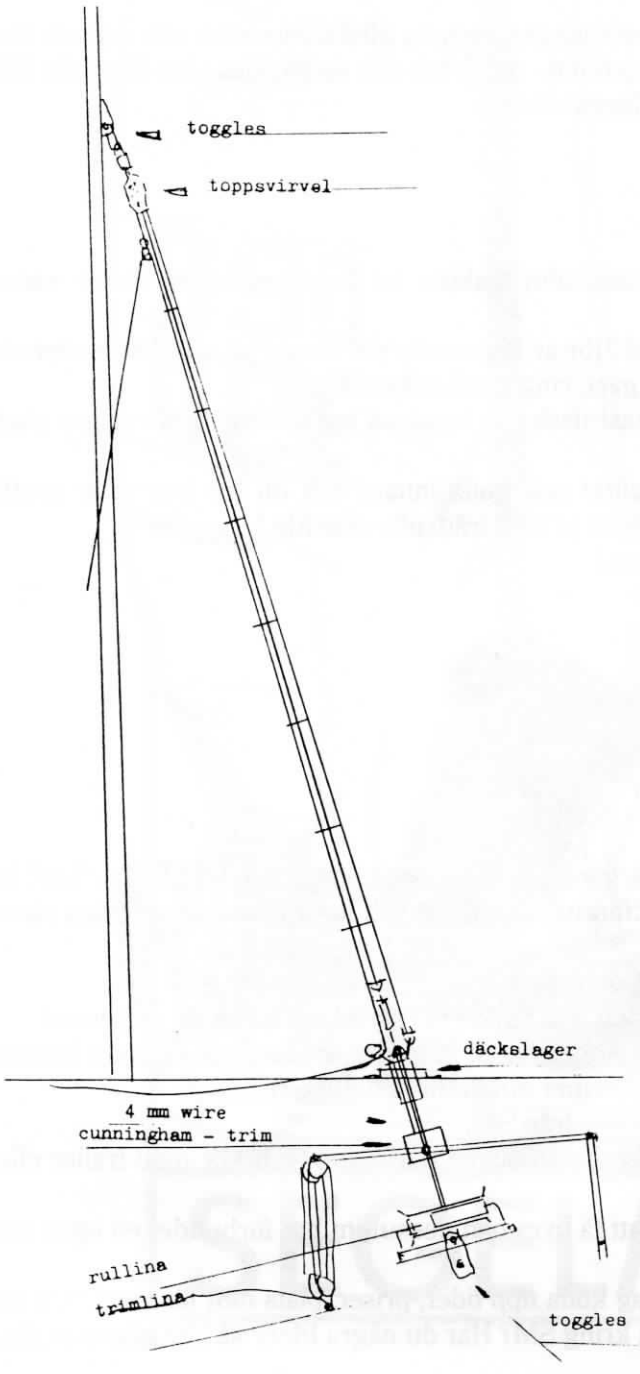
KVÄLLS SEGLING

Som vi nämde i förra numret av NN tänkte vi i Stockholm trakten ha kvällsseglingar under våren, Maj/Juni.
Vi börjar preliminärt den 8 maj (onsdag), passar det dig? Hör av dig om du vill hänga på, alltid finns det nån boj att segla runt på nån fjärd och visst kan du få tag på gast, ring gastbanken!
Jag står som samordnare och vill ha en påringning senast tisdagen innan så jag ser om vi blir några glada neppeseglare på fjärden den 8:e.
Sedan kör vi vidare den 15/5, 22/5, 29/5, 5/6...ring alltid och kolla innan, och du tro inte vi är proffs! Tvärtom, när spinnakern är satt är likheten mellan rorsman och en trådrulle slående !
Vi kör på riddarfjärden om inte majoriteten vill något annat.
Snart är det vår...
Åsa S-158
Hem 0766 - 209 22 (telefonsvarare).
Arb 08 - 765 15 30 (i nöd fall).

SM TRANSPORT

Nu i sommar ska vi Stockholmare lämna vår vackra Skärgård och bege oss upp till Sundsvall, eller hur? för du kommmer väl på SM? Jag pratade just med herr Ordförande där uppe och lovade honom att prata varmt för det.
Det ska bli superkul och ball att ses igen alla vi som seglar Neppare!
För att allt ska gå lätt och smidigt med transporter upp och ned tänkte vi i styrelsen tänka till redan nu:
Resan upp bli skoj, då följs vi åt på eskadern som Per Anders med Senorita ordnar, han lär vara hemma utefter kusten och kan säkert visa oss en del på vägen. (läs mer om detta i tidningen).
Annars kan man alltid ta Neppen på trailer både upp och ner från SM.
Jag tänkte att vi fixar gemensamt med lyft i någon klubb i stån eller i närheten. Och kör med trailer eller lastbil några dagar före SM därifrån och upp.
I Sundsvall finns några trailer som vi skall be snällt om att få hyra och dessutom har förbundet en egen trailer att hyra ut.
Så visst har vi ideér, och till nästa nummer av NN ska jag kolla upp tider, priser, plats mm för visst vore det smart om vi gjorde gemensamt slag i saken om resorna kring SM? Har du några Ideér så hör gärna av dig.
Åsa S-158

Rullfock- kan det va´någonting att ha?



I år är det regelår och då är det ju meningen att det ska komma nya tips som gör båten bättre segligsmässigt.
Vad jag har förstått ska det dessutom vara saker som bidrar till god båtekonomi. D v s inget lyx som fördyrar seglingen.
Med anknytning till detta vill jag puffa för rullgenua. Saken har varit uppe för diskussion tidigare, men då blivit nedröstad. Jag vet inte varför, men nu skulle jag vilja framföra fördelarna med arrangemanget.
En bra "rulle" kostar idag 2300:- (rostfritt, montering under däck). Se fig nedan. Den är inte revbar utan används enligt prinsipen "allt eller inget ". Man behöver sålunda inte sy om sina segel om man monterar en sådan rulle.

Fördelarna är , som jag ser det ;

1. Säkrare segling. Som ensamseglare behöver man inte gå fram på fördäck för att få ned förseglet.

2. Smidigare manövering (i hamnar mm)

3. Minskat slitage av förseglen. Dejsandet innan start som några ägnar sig åt sliter ganska mycket på seglen för att inte tala om fladdrandet. Undvikandet av detta sparar in pengar för segel

4. Bättre uppsikt innan start, vilket leder till bättre undvikande av kollision (som om det inträffar kan kosta många kronor att laga).

Ovanstående rullgenua har godkänts av M30:ors, M22:ors mfl klassförbund. Jag tycker att det vore en förbättring av Nepparens egenskaper som segelbåt om vi också tillåter denna rullgenua under kappsegling. Det är inte en fördyrande investering, snarare ett sätt att spara pengar genom det drastiskt minskade segelslitaget. Dessutom blir nepparen ännu bättre för ensamseglaren, som den från början konstruerades för.
Ewa S-200



Cilla Hasslev, Åsa Pettersson, Mathias Wideroth, Ewa Hallberg, Gustav Hallström,

Hej!
Här kommer en kort presentation av nuvarande ordförande i Nepparflottiljen (den södra). Ewa heter jag.Båten Lilleflu, har jag haft sedan sommaren -89. Hon är härlig att segla och kommer nog att stanna hos mig ett bra tag. Jag har suttit i flottiljens styrelse i ett år och blir kvar i år också.Det ska bli kul! Mer presentation än så här blir det inte, det finns en utförligare i ett tidigare nummer av nepparnytt (förra årets nyblivna neppeseglare).
Hej Svejs!

Hej! Jag heter Åsa Pettersson och känner mig som en seglingstokig träbåtsälskare. -Joråå, jag njuter faktiskt av doften av linolja och slipdamm som ständigt hänger under täckställningen och även tränger sig in i garderoben så här på vintern. Min egen Neppare heter Knuffs nr 158, byggd 1951 med vissa skavanker som jag gör mitt bästa för att rätta till. En helt ny segelgarderob har det i alla fall blivit och det hjälpte upp självförtroendet en del, så nu ska jag bara vinna.....eller åtminstonde drömma om det! I år har jag blivit sekreterare Södra flottiljen, en jättefestlig styrelse med mängder av ideér. Hoppas ni är entusiaster och hänger med i vår och sommar och har kuul!
Vi ses.

Mathias Wideroth
Fick Gumman 100 i examenspresent av mig själv för två år sedan, en stolt gammal dam i vitt och lila(!). förälskelsen var omedelbar och (tror jag) ömsesidig. Två somrar har gått sedan dess, bommen och några beslag också, och för en havskappseglare van vid styrêlen och bruna segel har hon varit en lisa för själen, Gumman. Vår kappseglingsdebut tillsammans blev en succé, efter en ren utklassningssegling vann vi Neppe klassen på Lidingö Runt. Detta imponerade högeligen på Flottiljens medlemmar som i höstas valde in oss i Flottiljstyret.
Gumman och jag hoppas att vi ses någonstans på böljan i sommar och att det kanske åtminstonde kan bli någon mer Neppare på Lidingö Runt i fortsättningen!

Eskader

Som ni säkert redan vet så är årets eskader planerad att gå upp till Sundsvall och därmed också till SM. NU är det dessvärre så att jag, och säkert flera med mig, inte har möjlighet att få ledigt SM-veckan och därför inte heller kan vara med på eskadern. Därför hade vi tänkt att man kan ju faktiskt skrapa ihop några båtar nere i Stockholms skärgård och segla runt några dagar eller en vecka,exempelvis v.28. Det går naturligtvis att anpassa datumen efter behov. Men för att veta när och om det skulle bli av vill jag att ni ringer och talar om att och när ni är intresserade på tel, 08-153778 (Gustav). Det är självklart mycket festligare och lärorikare med fler båtar eskadern, men alla måste ju få en möjlighet att slösegla lite med systerbåtar!

SKRAPA SLIPA LACKA



Stockholms Segel Klubb

SSK

90 år

1-2 Juni

JUBILEUMSREGATTA

Distanskappsegling kölbåtar Lördag och Söndag.
På Röskär, SSK:s klubbholme i Mälarvatten.
I startavgiften på 100:- ingår regattamiddag med dans.
Information. Ring: **08- 82 10 83**

ALLT FÖR SJÖN -91

Sorry, det blir med största sannolikhet ingen Neppare på mässan i år. Stockholmsmässan har frågat oss om vi kan ha en båt i "stand by" ifall någon utställare uteblir. Förbundet har tackat ja men man skall knappast ha några större förhoppningar om att få se en livs levande Neppare på mässan. Arbetet med montern tillsammans med övriga klassförbund i Stockholms Seglarförbunds regi fortskrider. Troligtvis är det ca 1 vecka kvar till det att mässan öppnar när du får NN hem till dig. Om du känner att du kan tänka dig att ta ett pass på mässan någon helg eller kväll och ännu inte kommit i kontakt med någon i mässgruppen, hör av dig. Förhoppningen är att vi hela tiden under mässan skall vara minst två personer på plats som kan svara på frågor och prata med folk. Helgerna är uppdelade på två pass (fm & em) med minst två i varje pass. Bryt nu inte ihop bara för att vi inte fick någon båt med på mässan utan fortsätt läsa i tidningen så kommer livet att snart te sig mycket ljusare!

Niclas & S-176 La Brisé

BÅT OCH SKÄRGÅRDSMÄSSAN -91

Om vi inte kommer att synas speciellt mycket på ALLT FÖR SJÖN så får vi en rejäl chans att ta igen det den 24-26 maj på BÅT OCH SKÄRGÅRDSMÄSSAN-91. För tredje året arrangerar Dagens Nyheter, Wasahamnen och Förlaget Båt och Skärgård en flytande båt och skärgårdsmässa i Wasahsmnen på Djurgården i Stockholm. Massor av aktiviteter utlovas såsom: regatta med skärgårdskryssare, skutor, ångbåtar, jollar uppvisning av kustbevakningen, polsen, brandkåren och marinen. Sjöhistoriska museét visar en del klenoder ur sina samlingar. Prylbytarmarknad, försäljning av privata beg båtar. Utställare i form av rederier, företag, ideella föreningar (Neppar förbundet bl.a) och organisationer visar båttillbehör, turism, böcker, sjökort, kläder, konst, hantverk och båtar.
Mat och underhålning i olika former och på olika ställen bjuds det på under hela helgen. Var kommer då Nepparna att synas? Överallt hoppas vi självfallet på, både båtar och seglare. Förutom utställning på landbacken hade vi tänkt att ha en båt vid en av bryggorna för att visa folk. Eventuellt också en båt på land, dessutom minst en helst flera båtar som kan bjuda intresserade på provsegling utanför. Kanske kommer vi även att försöka köra någon liten improviserad opretantiös kappsegling precis utanför hamnen bara för att visa upp oss. Om du har möjliget med tanke på tid och bostads ort att få Nepparen sedd och hörd, eller har några speciella ideér för hur man gör mesta möjliga PR för båten så hör av dig till någon i mässgruppen.
Vi syns på mässan (hoppas jag)!

Niclas S-176

Aluminiumriggar

Vid årsmötet 1989 fick tekniska kommitten i uppgift att titta över regeln för aluminiumriggen och leta fram alternativa leverantörer. Först försökte vi finna riggtilllverkare i Sverige för att se om det fanns några lämpliga profiler i deras sortiment. Vi tittade på profiler från Seldéns, Benns, Proctor och Francespar. Av dessa är det bara Benns och Proctor som har profiler lämpliga, dvs som fungerar enligt våra nuvarande klassregler.

Klassregeln säger att profilen skall vara likformig från 1400 mm över däck till mätmärke förstag och väga minst 2,2 kg/m. Vid mätmärke förstag skall masten ha en minsta dimension av 100x70 mm och därifrån får masten konas upp mot översta mätmärket (min 45x45). Seldéns har en profil som är 111x81 men som bara väger 1,78 kg/m. Det skulle säkert gå att tillveka en Nepperigg med denna profil, som skulle få liknande egenskaper som de mjukare trämasterna. Den skulle dock bli lättare än träriggarna och eventuellt skulle det behövas fiolspridare för att stadga upp toppen.

Proctor har en lämplig profil som är 113x73 och väger 2,2kg/m. Det är den profil som används till den rigg som idag sitter på S-168 och som visat sig fungera bra. Proctor har en svensk representant i Göteborg:Nils Holmdal tel 031/ 51 03 87 Proctor Sweden Box 8958 40274 Göteborg. Någon officiell offert på en ny rigg har jag inte fått från Proctor men i höstas fick jag följande ungefärliga prisuppgifter:

Mast inkl fasta beslag, spridare, mastfot	**24 850:-**
Bom	**3 100:-**
Stående och löpande rigg	**3 500:-**
Priserna var inklusive moms	

Också Francespar har en profil som man säkert skulle kunna tillverka en Nepparrigg av, men vikten är för låg (2,05 kg/m). Profilen heter F67 och är 118 x 82 mm.

Benns har en intressant profil som heter H5 och som är 116 x 81 mm och väger 2,27 kg/m. Jämfört med profilen från Proctor skulle en mast från Benns bli något mjukare i långskeppsled men styvare i sidled.

Från Benns har vi fått en offert som gäller tom 91 04 30.

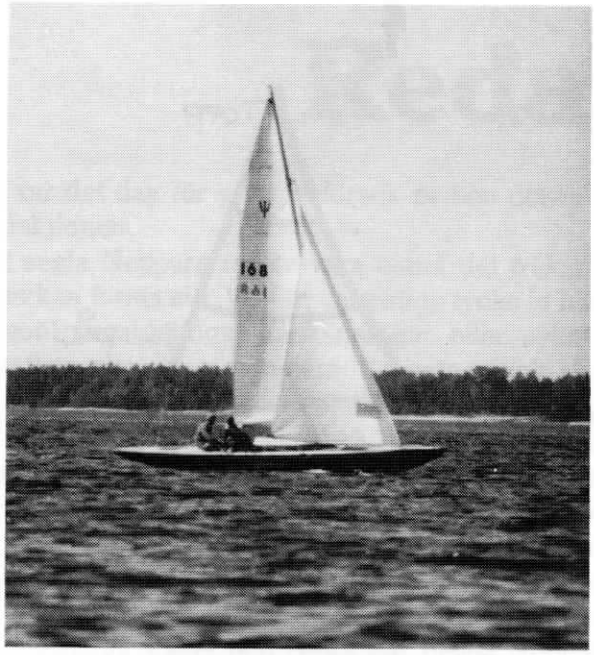
Mast inkl monterade beslag	**11 579:-**
Bom sektion SB7 inkl beslag	**2 984:-**
Stående rigg inkl vantskruvar	**2 177:-**
Löpande rigg	**1 243:-**
Priserna inkluderar moms.	

Adressen till Benns är:
Brännkyrkagatan 98
117 26 Stockholm
tel. 08-668 68 43, 668 68 53

För att få en uppfattning om den regel vi har idag ger aluminiumriggar som är likvärdiga träriggarna beslöt vi att göra en del mätningar. Vi har Mätt på två trämaster (174:ans & 239:ans) och på Proctor masten (S-168). Vi har också gjort mätningar på Benns profil H5. Denna var konad i toppen men saknade alla beslag.

Mätningarna gick till så att vi först la upp masten med stöd vid nedersta mätmärket (900 mm över däck) och vid mätmärke förstag. Vi mätte sedan hur mycket masten böjde sig i sid- resp. långskeppled när vi hängde 10 kg vid det översta mätmärket. På trämasterna gjorde vi mätningen både med helt lösa och normalspända fiolstag. Sedan stöttade vi masten på nedersta och det översta mätmärket och hängde vikten 3300 mm från det nedersta märket och mätte böjningen i långskepps-och sidled. Resultatet (för trämasterna med spännda fiolstag).
se fig. nästa sida

Från dessa mätningar kan man se att aluminiummasterna blir styvare än trämasterna men att det säkert finns trämaster som säkert är lika styva som



Sidled	Trämast S-174	Trämast S-239	Benrs H15	Proctor 4529
	29	34	27	35
	20	46	24	26
Långskeppsled	35	33	20	15
	18	39	7	12

aluminiummasterna. För att få mjukare aluminium master skulle vi vara tvugna att ändra regeln och tillåta en lägre profilvikt och kanske också en klenare dimension. Inom TK tycker vi att klassregeln är bra och inte behöver ändras. Regeln ger så styva aluminiummaster så att man man inte behöver ha fiolspridare (vilket är dyrt).

TK påminner alla medlemmar att det i år är regeländringsår och att motioner skall vara inlämnade senast 1:a september. Skriv också gärna i Nepparnytt om vad du tycker är fel i reglerna.

Till sist vill jag tacka Conny (S-174) som avgick ur TK vid årsmötet och hälsa Per (S-135) välkommen.

Anders S-239 Banana Split.

Crosscut och biradial skärning av genua

Sedan nepparens födelse har seglen varit skurna i crosscut skärning. Vad det innebär tror jag nog att de flesta redan vet. -Våderna ligger horisontalt över hela seglet. (se bild 1 nästa sida)

Detta har länge varit det bästa sättet att skära ett segel, mycket pga att all konstruktion tidigare skett manuellt och att det enklaste sättet att göra "intagningar" var att lägga dem i skarvarna mellan våderna, (Intagningarna ger formen och djupet i genuan). All segelduk har en riktning som den är starkast i och töjningen är minst i. På dacrondukar är den antingen horisontal eller vertikal, en diagonal kraft på duken är ogynnsam! (Den duk som används till crosscutt skurna segel har de starkaste trådarna horisontalt orienterade och tar upp krafterna bäst i den riktningen).

Krafterna i seglet strålar som bekant från de olika hornen och ut i seglet, största kraften i skothornet och den minsta i halshornet.

För ett dacronsegel med crosscutt skärning går delar av framförallt kraften i skothornet i fel riktning

i förhållande till den horisontalt orienterade duken. (bild 2) Där kommer vi in på biradial skärning av segel. Biradial, skuret från två av hornen, skothornet och topp i form av två solfjädrar med hornet som centrum (bild 3).

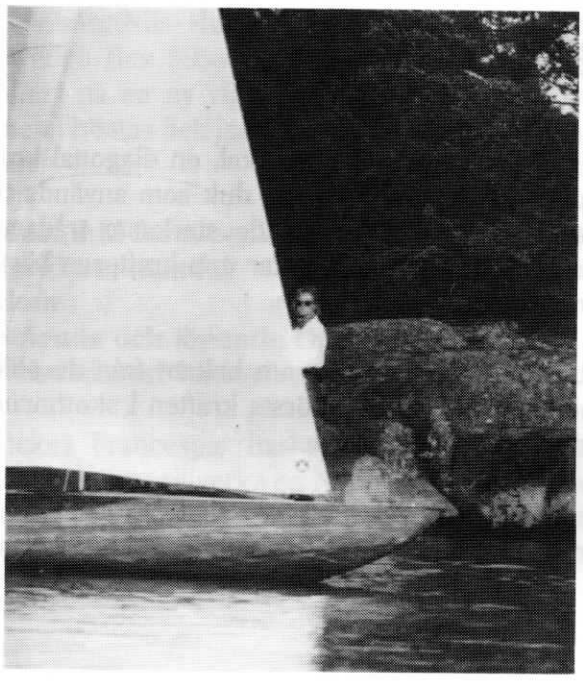
Våderna placeras på duken så att de starkaste trådarna hamnar i kraftriktningen dvs i en radie utifrån hornet. Att göra så ger också möjligheten att lägga in form i flera sömmar än vid Crosscut.

En biradial skärning sparar alltså duken, och gör att seglet håller formen betydligt längre, fler sömmar på "rätt" ledd i seglet gör också seglet starkare.

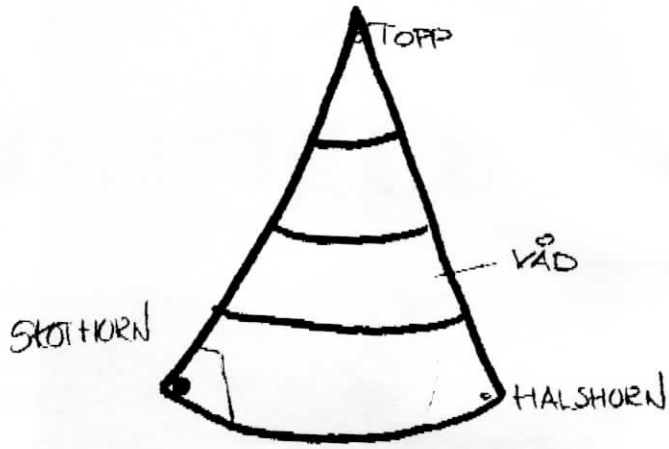
Att man kan skära seglen så här med betydligt fler våder är naturligtvis datorns förtjänst. Alla större segelmakerier konstruerar sina segel med hjälp av dator och det ger stora möjligheter att laborera med segelform och "vådlayout". Så då vet vi att biradial skärning är att föredra framför crosscut, Men varför just genua och inte storsegel? Nepparens segel är ju ganska unika. Ett extremt högsmalt storsegel och en ganska låg bred genua. I storseglet hamnar krafterna trots crosscut skärningen ganska rätt i duken, vi slipper den kraft som går 45 grader tvärs trådarna. Däremot genuan som är bredare får precis den töjning som är sämst för duken och vi får ett sämre segel.

Till nästa nummer av NN tänkte jag fortsätta att reda ut begreppen om segelskärning och även berätta en del om det nyare och formstarka materialet mylar. Jag tänkte också jämföra priser på material och skärning av segel.

Åsa S-158

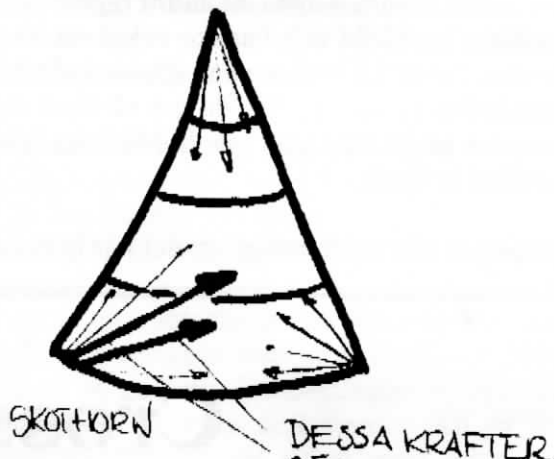


1.

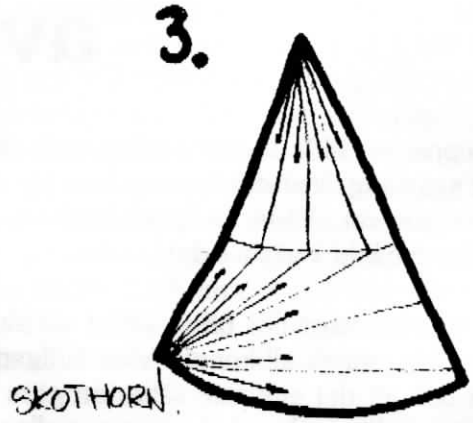


CROSS-CUT

2.



3.



BI RADIAL

Redaktionen

Så var det dax för ett nytt försök av den delvis nya redaktionen.
Att segla Neppare måste vara bland det tråkigaste man kan företa sig. Varför? Ingenting tycks ju hända någon! Inga häftiga landkänningar eller oväntade masthaverier, inga demolerade bryggor och skörade segel. För att inte tala om alla tillfällen när allting i dubbel mening verkligen haft "flyt". Perfekt väder, segling med en hel drös urtrevliga andra neppare, perfekta starter rundningar och målgångar som skulle fått Dennis Conner att bli grön av avund. Men, hävdar vän av ordningen både Klas och Greger har bidragit med erfarenheter av det mer handgripliga slaget och Björn har belyst Nepparen från dess mest positiva sidor, detta är förvisso sant men av alla de 250 byggda neppare är det bara en handfull som bidrar med material till tidningen.
Vi i redaktionen har lite svårt att tro att ingenting händer övriga neppeseglare utan antar att det helt enkel varit stort svinn i postgången till redaktionen. Därför ser vi nu fram mot den första april som är satt som manusstopp, då vi pratat med posten som lovat att vara extra noggrann med posten till redaktionen så att inga bidrag försvinner på vägen från er till oss.
Trots denna vädjan om historier, ideer, frågor och bilder från er, var vi i det här nummret tvungen att ta bort presentationen av Tekniska kommiten och Redaktionen, dessa kommer istället i nr 2.
Nu väntar vi bara bara på ditt bidrag som kommer till oss senast 91 04 01 så får du någon gång i mitten av maj en sammanställning av alla 250 bidragen i form av NEPPAR NYTT 2.

REDAKTIONEN

Erbjudande om annonsplats

Du som skall segla SM nu i år har möjlighet att sälja annonsplatser i Neppar Nytt. en åtondelssida tar förbundet 100:- för. Om du kan sälja den för 300:- eller mer, så betalar vi ut mellanskillnaden till dig i form av resebidrag. Dock max 25:- per mil, plus startavgift.

KRAV
Annonsören skall ej ha förekommit i NN de senaste två åren.
Du skall skicka annonsen till redaktionen senast 910415.
Ange då vem som skall faktureras, samt för vilket belopp.
Detta gäller enbart i NN nr 2.
Om du inte åker på SM, så tillfaller hela annonsintäkten förbundet.

ÖNSKEMÅL
Attdeta skall få dig att börja skaffa annonsörer även när du inte tjänar på det. Den du en gång fått att annonsera kan ju sedan betala ordinarie priser i kommande nummer.

STYRELSEN

Här följer en kort presentation av Neptunkryssarförbundets styrelse 1991

→

PRESENTATION AV NEPTUNKRYSSARFÖRBUNDETS STYRELSE



Redaktionen har bett oss i styrelsen att presentera oss, och det gäller även en så gammal kuf som mig att jobba inom förbundet. Jag heter alltså Björn Eklund och har seglat Neppare sedan 1976.
Samma båt dessutom nämligen 222-Belle Amie. Min seglingskariär började annars 1964 då jag fick en Piggjolle av min far. Få barn har varit så rädda i en båt som jag var i denna jolle men till slut lärde jag mig att älska henne, och efter sex år var det dax för min andra båt, en Soling. Sex år blev det även i denna båt, så normalt sett skulle Belle Amies tid ha gått ut 1982, men här sitter jag alltså ännu och har inga planer på att byta. Till min glädje fick även min flickvän något mörkt i blicken när jag nämnde en framtid utan Belle Amie, så jag blir nog klassen trogen många år ännu. Dessutom är jag delägare i S-75, vilken ligger på land på grund av en omfattande renovering som går ack så långsamt fram.
Som ordförande i detta förbund har jag suttit sedan 1986. Min vilja är dock att detta ska bli mitt sista år på denna post.
I övrigt kan skrivas att jag försörjer mig som revisor, att jag i skrivande stund inte vet var jag bor och att jag till sommaren ska göra mitt tolfte SM i Nepparklassen.
Till slut ska jag väl motivera varför Nepparen är Sveriges klart bästa båttyp. Följande punkter gäller så vitt jag kan förstå.
-Härlig att segla.
-Billig att köpa och äga, även för kappseglare.
-Nära till diskvattnet.
-Lätt att klättra upp på när man badar.
-Rymmer mycket öl i för och akterskeppen.
-Ej självlänsande sittbrunn ger trevligare sittbrunn.
-Rolig och krävande att kappsegla.
-Många tjejer i klassen.
-Trevligt kamratgäng.
-Man är nära naturen i alla dess avseenden.
-Hon går att frakta på landsväg.
-Och hon är en OTROLIGT VACKER BÅT.

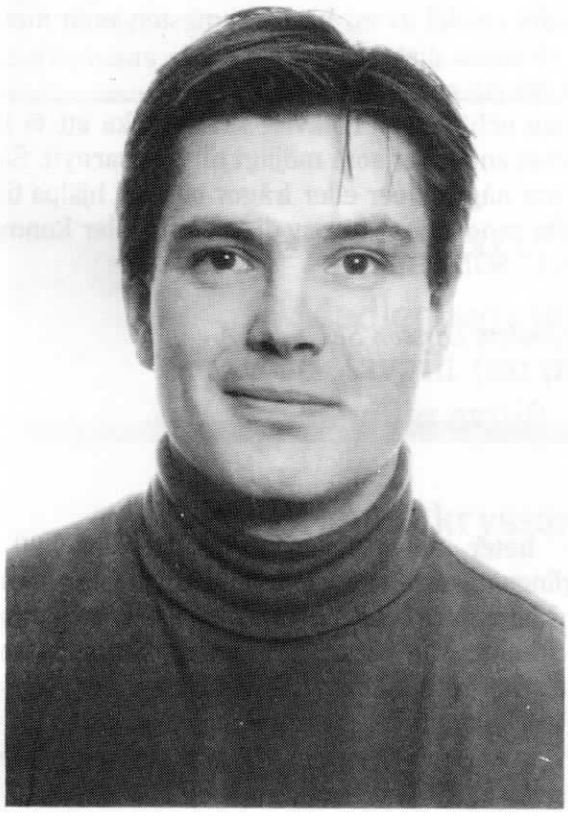
Jag vet inte vad jag sitter i när jag blir tvungen att byta båt, men nepparen har lärt mig mycket vad avser seglingskultur, samt att jag alltid vill gå ner i hamnen och ställa mig och titta på min båt. Då ska jag kunna känna lika som nu: JAG HAR EN AV HAMNENS VACKRASTE BÅTAR!
222-Björn



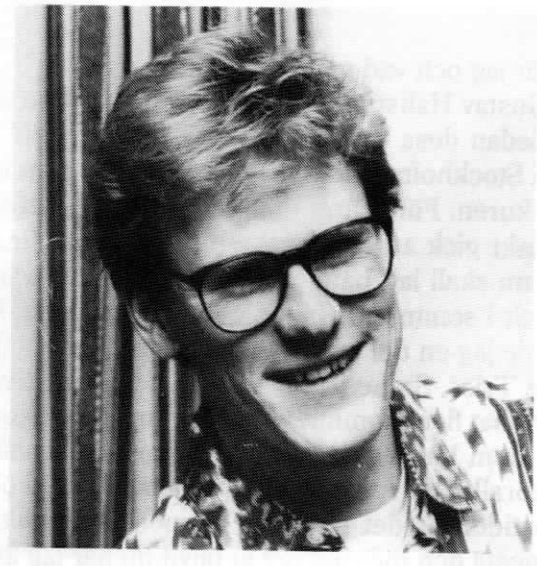
Hej- Jag heter Ronny Löfkvist och bor i Sundsvall.
För ett par år sedan började jag att gasta åt min arbetskamrat Per Jonäll på 193 Eliza och vi seglade en del tävlingar bl.a SM i Gävle.
Men nu i våras blev suget efter en egen båt för starkt och jag köpte mig en egen neppe, S-219. Efter en lärorik säsong med hårda duster på tävlingsbanan med dom andra Sundsvallsnepparna ser jag redan fram mot en ny sommar med bl.a SM här hemma.

Vem är jag och vad gör jag i styrelsen?
Tja, Gustav Hallström heter jag, neppeseglare sedan -85. Sedan dess har jag mest använt båten till cruising i Stockholms skärgård där den ju är som klippt och skuren. Förra året upptäckte jag dock att det ju facktiskt gick att kappsegka mer än en segling om året, nu skall jag bara få fart på båten (det var nog bakhalt i sommras). Innan nepperiet började, kappseglade jag en del med diverse jollar och brädor bl.a Laser, Triss, Snipe och naturligtvis Optemisten. Jag har jobbat flera sommrar som seglingsinstruktör.
Dessutom har jag seglat mycket med sjöscouterna, framförallt i Avanti (en öppen liten kölbåt.) Nuförtiden är det i alla fall neppen som gäller för det mesta och mer har det ju blivit nu när jag är suppleant och PR-ombud i vårt förbund och även ledamot i styrelsen för Södra Neptunkryssarflottiljen.
Vi ses på vinterns och vårens aktiviteter och sedan på fjärdar och banor i sommar!





Kassören har ordet!
Min neptunkryssning startade egentligen annandag påsk 1986 på en pub i Sundsvall. Jag stötte ihop med min kusin Bo Ödlund och av någon anledning började vi prata segling. Innan kvällen var slut hade vi bestämt oss. Vi skulle köpa neptunkryssare! Att jag aldrig hade suttit i en neptunkryssare och knappt visste hur den såg ut spelade absolut ingen roll -här skulle seglas!
Sedan dröjde det ganska många månader men under SM i Sundsvall vaknade vi till igen. S-157 Svinga var till salu och det till ett pris som passade min och Bosses kassa. Vi köpte Sundsvalls fula ankunge!
Stackars Svinga var bleklila med röda prickar, hade spjälkad rorkult och lite annat smått och gott, bland annat var hon vad jag vet den första neptunkryssaren med svart mast och bom - kultigt men förbannat opraktiskt. Första vintern blev det renskrapning och linolja. Svinga visade sig vara kärnfrisk och nu visste vi att vi köpt rätt båt.
Sedan dess har Bosse och jag haft mycket roligt med Svinga!
Sorgligt nog har de största kappseglings framgångarna kommit när jag varit upptagen med annat, medan jag istället fått stå för skandalerna. Exempelvis första dagen på eskadern-88 då jag presenterade mig för Stockholmsseglarna genom att med fullt drag för babords halsar segla rakt genom Lennart Sannemark`s genua.
Från och med i sommar blir Svinga Stockholmsbåt och Anders Lindgren är ny delägare. Se upp i skärgården!!



Skepp o hoj!
Jag heter Greger Bolin och seglar Carioca S-81, och är lagom gammal för att hantera och pyssla om ett sådant moget "fruntimmer".
Själv är jag av norrländskt "virke", närmare bestämt sågverksdistriktet Sundsvall, emedan Caioca är från Östhammar.
1986 ingick vi äktenskap, efter att kompisen och storseglaren, Staffan Eklund, introducerat mig i Neptunkryssarens fröjder vid en Rasta-segling. Jag blev såklart intresserad av att återuppta seglingen från barndommen, då jag seglade Örnjolle, och samtidigt få möjlighet att utforska Stockholms skärgård, som idag ligger närmast till hands för mig. En dag slog jag upp Svenskans "kontaktannonser"och där fanns hon, hon av "rätta virket". Jag tog med mig Staffan för att få sakkunniga råd. Han tyckte att hon var ett bra "parti". Han vittnade när vi ingick äktenskap inför rådmannen i Torshälla, (som också var säljare). Rent köprättsligt var det en fördel, eftersom säljaren belastades av proffesionens aktsamhet. Trots detta, upptäckte jag, efter en tid, att tidigare ägarna inte givit henne tillräcklig omvårdnad, eller kunde det vara så illa att att hon inte var byggd av den norrländska furan?
Vilket det än må vara, så var hon rutten där bak. Vi fick segla mest på land under hennes konvalicens. Efter mycket om och men, fick jag ordning på de där vitala delarna, som skulle hålla ihop henne.
Alltsedan dess har hon givit mig mycket fröjd, -Ja, med ett undantag, jag tappade nämligen styrförmågan på henne i sommras utanför surströmmingens Mekka, Ulvön. Då var det dax för rodret att avvika. -Ja, ett roder per seglarsäsong, det kanske är normalt?
-Jag säger bara det, -i dessa tider-, se upp med "fruntimmer" och deras akter. Låt er inte styras av deras behag. De är som ni förstår farliga, man åå- så "Näppna"och sköna.
Jag hoppas att min Carioca skall få dansa på vågorna ännu mer framöver i den brasilianska takt, som hennes namn förtjänar.

Greger S-81

Vem är jag då?
Seglarbanan påbörjades i optemist och E-jolle tills jag blev erbjuden att för första gången gasta på en Neppare. Jag tror att det var Cockette med Per-Olof Olofsson som kapten. Det gick ganska bra och jag tyckte att det var kul så det blev flera erbjudanden. Efter att ha gastat på och lånat några båtar under 83 och 84 bestämmde vi oss (min far och jag) för att köpa 223 Señorita då erbjudandet dök upp. Sen har det blivit en hel del segling. Der har kanske inte blivit så mycket tävlande alla år men vi har hittills alltid lyckats att viga en vecka till SM som ju är lite Speciellt. Om man seglar till och/eller från SM så blir det en del av en härlig semester, men mer om det på annan plats.
Vad ska jag göra i förbundet då?
Jo, jag och Ronny Löfkvist ska försöka att få in så mycket annonser som möjligt till Nepparnytt. Så om Du har några idéer eller frågor och vill hjälpa till att skaffa annonser så hör av dig till mig eller Ronny.
Vi ses i SOMMAR!

Per Anders Larsson SEÑORITA

Jag heter Gustav Sjöberg och är 30 år. Seglingsmässigt har jag hemvist i Gävle, men jag har i flera år arbetat på annat håll, för närvarande i Stockholm. Min båt är en plastbåt, nr 244, som jag köpte för ungefär fem år sedan. Den var då aldrig seglad. Det var min första Neppare, men min far har haft ett par tidigare. Före Nepparen har jag seglat lite av varje bl.a Drake, 5:a, 5,5:a och 6:a.

"En eldsjäl har gått bort"

Birger Pettersson, Gävle har avlidit, 86 år gammal. Birger startade sin seglarbana i början av 1920-talet. I staden fanns det redan 1880 bildade Gefle Segelsällskap. Där fanns de fina kappseglingsbåtarna och det var status att höra dit. Men det fanns då som nu ungt folk med inte så god råd och fick nöja sig med enklare båtar, ofta f.d. lotsbåtar, klinkbyggda, spettsgattade. I Lillån inne i staden låg "Svartahavsflottan", där många av båtarna gjorde sällskap på utfärderna i skärgården över lördags- och söndagsdygnen. Vid midsommartid 1923 hade Birger trummat ihop 10 seglare, alla i 18-års åldern, som blev "de tio fattiga stiftarna" av seglarklubben Surfing. Någon hade läst att "surfing" var att glida på vågen och det tyckte dom om.

Det blev snabbt flera medlemmar och båtar och som det jobbades. Klubbmöte varje vecka och under vinterhalvåret en gång i månaden. Och Birger var överallt med hundrade uppslag. Surfing gick raskt framåt icke minst tack vare stödet från det yngre lotsarna med den fantastiske Fredrik Sundmani spetsen. Han lärde ut både navigation och god stil - på sjön och på landbacken. Birgers klubb har blivit stor idag.

1938 hade Birger träffat Lage Eklund, Mälartrettians skapare, som visat honom en båt , han ritat för konstnären Einar Palme, Sandhamn. USS beställde två båtar och Birger övertygade SK Surfing att bygga två av Palme-båten. Året var 1939. Hur sign. kom in i bildenoch under 1940 fick jobba för att försöka plantera ut 20 st. bygglicenser för båten à 100 kr. /st. har berättats förut. På hösten kom Birger med förslag att vi skulle bilda ett klassförbund till främjande av Neptunkryssaren, som den nu hette . Åter hade Birger samlat "tio stiftare" och den 2 noveber 1940 bildades "Nepptunkryssarförbundet" av från Gävle: Birger Pettersson, Carl-Gustaf Norenberg och Eric Hällström, från Uppsala: Albert Bertze, Sten Bertze, Arne Brandt, Gösta Söderberg, Eric Wenström och Sven Wikblad, från Norrtälje:Karl Johansson. Birger Pettersson blev den förste ordföranden och blev kvar på den posten under de sju första åren. Nu kom hans förmåga som propagandist och att sätta folk i arbete till sin fulla rättt. Neptunkryssaren blev båten på modet under - 40-talet med Gävle och Uppala som centrum och spridning från Luleå i norr utefter hela kusten till Stockholm-Södertälje-Nyköping i söder och förstås i Mälaren.

En eldsjäl har gått bort. Må han få vila i Frid.

/ Eric

Meddelande från Kassören

Medlemsavgift	100kr
Båtavgift (en per båt)	50 kr
Frivillig avgift	25 kr

Neptunkryssarförbundets pg. 27 08 91-5

1991 års båtregister →

NEPPARSEGLARE!

VINN

med TOPPTRIM

från



Hamnen, Islandsbron
Tel. 018 - 10 19 33



FREYS

EXPRESS INTERNATIONAL AB

Ditt alternativ när det gäller bohagstransporter.

Inrikes- samt utrikesflyttningar, Kontorsflyttningar – Datatransporter, Magasinering.

Vår mångåriga kunskap och erfarenhet, samlad sedan 1896, Din garanti för väl utfört arbete

Head Office
Storängsvägen 18, Box 10145
100 55 STOCKHOLM
Telefon 08-664 10 00
Telex 100 98, Telefax 08-782 97 07

Till Salu

Lila faran
D.V.S S-52 Mañana
Byggd 1944. Båten är i gott skick. Nytt däck -89, då även alla däcksbalkar, mastbalkar, röstjärn mm. byttes.
Båten är kappseglingsutrustad med dubbla segelställ (ett nytt) 2 spinn.

Pris 35. 000

Ring Lelle tell 08-82 10 83

Köpes

Välbyggd, välutrustad träbåt i gott skick köpes.

Benngt Ennerfors
Tel. 08-45 49 48 hem
08-58 07 92 snickeriet

Manusstop NN. nr 2 91 04 01

Med den termomekaniska högutbytesprocessen från Sunds Defibrator är det möjligt att tillvarata ca 95 % av vedråvaran vid tillverkning av pappersmassa. Utan kemikalietillsatser och miljöpåverkande föroreningar.

Det kan vi glädjas åt — vi som nöjesseglar i svenska vatten.

Trevlig sommar!

SUNDS DEFIBRATOR
Refiner Segments

