



SM i Öregrund



Var? Öregrund är platsen för årets Neptunkryssar-SM. Öregrunds Båtklubb ÖBK och Östhammars Segelsällskap ÖSS står som arrangörer.

Tiden är 19-21 augusti 2011. Seglingarna kommer att genomföras på Öregrundsgrepen. Det är en av Sveriges bästa banområden mellan badklippor och öppet hav. Hamnen ligger i omedelbar anslutning till banorna. Tillfartsseglingarna blir korta och åskådarna har översikt över hela banorna.

Anmälan på mail obk@oregrund.nu. Anmälningsavgiften är 1.000 kr och inkluderar kranlyft. Den betalas in på bg 448-9522. Sista anmälningdag är torsdagen den 11 augusti 2011.

Sjösättning. Kran finns på ÖBKs varv vid Katrinörarna 1 M söder om Öregrunds hamn. Torsdagen den 18 aug mellan 12.00-22.00 är reserverad för kranlyft. Kontakt med sjösättarna kan ske på ÖBKs varvsmobil 0730-53 96 74 alt varvsmästarens mobil 070-570 36 77.

Antal seglingar. Om vädret tillåter kommer seglingarna att genomföras 3+3+2.

Inkvartering. Eftersom Öregrund är en populär semesterort finns det anledning att boka rum mycket tidigt.

Strandhotellet 0173-31600

Hotell Floras Trädgård 0173-31660

Vandringhem Epokgården 0173-30200

Ankargården 0173-30512

Klockargården 0173-30065

Sunnanö Camping 0173-30064

Regattamiddag. Gemensam middag hålls på Strandhotellet lördag kväll 20 aug.

Kontakter

ÖBK's kansli 0173-31160

Torbjörn Ahlbäck 0173-17273

Nils Virving 070-6712952

Välkommen till Öregrund
"Staden vid havet"

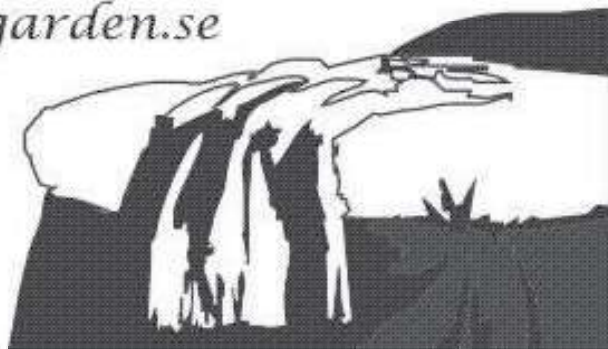


Epokgården



Vandrarhemmet med dom sköna sängarna

Öregrund 0173-302 00
www.epokgarden.se



Lennart Runemos Vandringspris

Glöm inte att försöka ta hem Lennart Runemos vandringspris till den yngste besättningsmannen bland de båtar som placerar sig bland de tio främsta på SM.

Vinnare av vandringspriset såväl 2009 som 2010 var Ulf Tjernberg, gast på 239 Banana Split. Kom igen alla yngre seglare och försök ta priset från Ulf vid SM 2011 i Öregrund!



*Ulf med vandringspriset efter SM 2010
i Sandhamn Foto: Roger Månsson*

Alla SM-vinnare sedan 1945

År:	Båtnr:	Rorsman:	Gast:	Båtnamn:
1945	50	Malte Svennbeck	Knut Freding	E. S.K.-45
1946	77	Per Zaine	Erland Eiengård	Lulu
1947	110	Rune Svennbeck	Knut Freding	Rival V
1948	110	Åke Fernström	Bertil Ekvall	Amie
1949	137	Harry Bertze	Stig Jansson	Saga
1950	111	Ulf Freding	Lennart Flink	Lill-Eva
1951	78	Sten Bertze	Bo Frimansson	Ci-Ci
1952	140	Sven Johansson	Erik Wallsten	Flax
1953	78	Sten Bertze	Bo Frimansson	Ci-Ci
1954	78	Sten Bertze	Bo Frimansson	Ci-Ci
1955	121	Sven-Erik Lindberg	Olle Lindberg	Abii
1956	173	Sten Lindgren	Ragnar Ekholm	Droppen
1957	160	Jan-Eric Horn	Kåre Eriksson	Felicia
1958	159	Rolf Pettersson	Per Zaine	Cicac
1959	159	Rolf Pettersson	Gunnar Lundberg	Cicac
1960	182	Olle Rydman	Sten Tjärnström	Jehu
1961	75	Harry Bertze	Lars Nyberg	Sandy
1962	78	Per-Bertil Eklund	Bo Frimansson	Majbjörn
1963	180	Lennart Sjölen	Oscar Sjölen	Kokett
1964	39	Gunnar Harju	Gunnar Kaarle	Tonita
1965	39	Gunnar Harju	Erik Kusoffsky	Tonita
1966	183	Jerry Larsson	Hans Eriksson	Regina
1967	183	Jerry Larsson	Hans Eriksson	Regina
1968	183	Jerry Larsson	Roger Norman	Regina
1969	140	Nils Virving	Kaj Häggmark	Borta med vinden 2
1970	64	Nils Malm	Inger Malm	Scarlet
1971	140	Nils Virving	Kaj Häggmark	Borta med vinden 2
1972	140	Nils Virving	Kaj Häggmark	Borta med vinden 2
1973	140	Nils Virving	Ulf Normark	Borta med vinden 2
1974	117	Juan Boethius	Hans Hällman	Bermuda
1975	64	Einar Olsson	Kenneth Hammerin	Scarlet
1976	62	Nils Berglund	Gunnar Fredriksson	Sexatu
1977	117	Juan Boethius	Michael Persson	Bermuda
1978	182	Lennart Bertze	Staffan Björklund	Jehu
1979	31	Olle Bertze	Leif Tibblin	Strikki
1980	233	Valter Saaristu	Carina Persson	Ciina
1981	233	Valter Saaristu	Roger Månsson	Ciina
1982	177	Olle Bertze	Valdemar Hjelm	Lagun
1983	241	Lars Östlund	Hans Mehlstrand	Montana
1984	241	Lars Östlund	Hans Mehlstrand	Montana
1985	174	Conny Jansson	Per Andersson	Huvudbry
1986	241	Lars Östlund	Hans Mehlstrand	Montana

Alla SM-vinnare sedan 1945, forts.

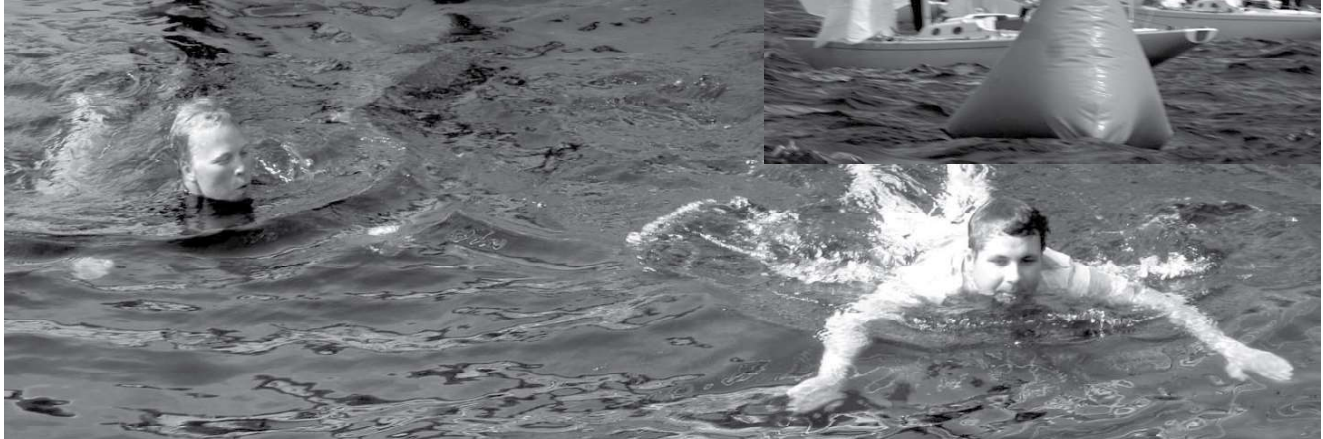
År:	Båtnr:	Rorsman:	Gast:	Båtnamn:
1987	174	Conny Jansson	Lotta Kjellberg	Huvudbry
1988	241	Lars Östlund	Hans Mehlstrand	Montana
1989	174	Conny Jansson	Lotta Kjellberg	Huvudbry
1990	174	Conny Jansson	Lotta Kjellberg	Huvudbry
1991	246	Håkan Frimansson	Lasse Wängdahl	Fri
1992	174	Conny Kjellberg	Svante Bergh	Huvudbry
1993	239	Anders Hjelmblad	Marie-Louise Goertz	Banana Split
1994	140	Nils Virving	Peter Svanberg	Borta med vinden 7
1995	245	Valter Saaristu	Roger Månsson	Florina
1996	245	Valter Saaristu	Gunilla Lapidus	Florina
1997	222	Björn Eklund	Annika Karjel	Belle Amie
1998	265	Nils Virving	Ulf Normark	Borta med Vinden 9
1999	245	Valter Saaristu	Roger Månsson	Florina
2000	222	Björn Karjel	Håkan Wågström	Belle Amie
2001	245	Valter Saaristu	Roger Månsson	Florina
2002	260	Jerry Larsson	Lennart Hägre	Regina Jubile
2003	265	Nils Virving	Niklas Virving	Borta med Vinden 9
2004	263	Bill Lidman	Ingrid Lidman	Virvelvind
2005	265	Nils Virving	Ulf Normark / Niklas Virving	Borta med Vinden 9
2006	269	Per-Arne Larsson	Mikael Sääf	Iziz
2007	180	Oskar Rööös	Mats Rimmö	Kokett
2008	180	Reine Svensson	Tony Karlsson	Kokett
2009	180	Oskar Rööös	Mats Rimmö	Kokett
2010	180	Oskar Rööös	Mats Rimmö	Kokett



De ständigt vandrande prisen till SM-segrarna byggda av Niclas Skärlund.

Bildcollage från SM 2010 i Sandhamn

Foto: Roger Månsson



Alla borde känna till.....

SM för Neptunkryssare alla år sedan 1945. Det är faktisk mycket imponerande, det bör också kunna ge avtryck i seglarkretsar i hela Sverige att Neptunkryssarpokalen dessutom har seglats sedan 1942.

Det pratas om dålig tillväxt inom kappseglingar, beroende på konkurrens med andra fritidssysselsättningar, höga kostnader, m.m. som några av orsakerna till avtagande intresse.

Neptunkryssaren som seglas med endast två personer ombord och som seglas för relativt låga kostnader har dock klarat sig bra!

Personligen tror jag att vi Neptunkryssarseglare behöver **satsa lite extra** på några utvalda regattor per år där man utöver själva kappseglandet ger varandra och nya intressenter mer utrymme/tid för social gemenskap under seglingarna, det kan förmodligen stärka Neptunkryssarnas popularitet ytterligare.

Flera av de existerande och rekommenderade kappseglingarna är extra gynnsamma för social samvaro i år, till dessa kan bland annat SM i Öregrund i augusti samt Riddarfjärdsseglingarna i september räknas. Där ges stor möjlighet att kunna beskåda seglingarna, samt möjligheter att kunna träffas på restauranger m.m. för att få det extra trevligt kring arrangemangen.

Trevligt för familjer och bekanta.

Kan några personer med "lite mer fritid" dessutom ställa upp på lite demoseglingar, för presumtiva Neppeseglare i samband med dessa seglingar, det kan det förhoppningsvis ge mer vind i seglen. Att lokalt också bjuda upp, för demoseglingar vid olika tillfällen kan också vara en bärande idé för att öka intresset för Neptunkryssaren.

Med tanke på årets cirkus med höjda och sänkta SRS/fd. LYS-tal så borde dessutom många "nya" seglare förstå att det är en ynnest att få möjligheten att segla en entypsbåt som Neptunkryssaren. Den som genom sina traditioner, trevliga seglare, trailerbarheten, och prisbilden, SM statusen och de relativt små kostnaderna ger stora möjligheter att segla rättvist och trivsamt.

Alla Nepparseglare bör och kan hjälpa till att promota Neptunkryssaren i vidare kretsar

det vill säga fler än de än de som läser Nepparnytt.

Seglarhälsningar från Kjell Gustafson, Tonita, vi syns!

Nepparen i media!

NYHETER

Nya Neppare

NYPRODUKTION. Delfinsegel i Skelleftehamn har börjat med nyproduktion av Neptunkryssare. Formarna tillhör Neptunkryssareförbundet som köpt dem från en tidigare tillverkare. Den första Neptunkryssaren byggdes 1938, då i trä, och plastproduktionen inleddes 1975.

För den händiga går Neptunkryssaren att köpa i olika stadier av halvfabrikat men den går också att få som segelklar båt. Priset beror på hur mycket man är beredd att bygga själv.

www.delfinsegel.se

www.neptunkryssare.nu

Neptunkryssare seglas
vanligtvis av en besättning
på två personer.



Från Segling nr 3 2011

Foto:Mats Åhlander

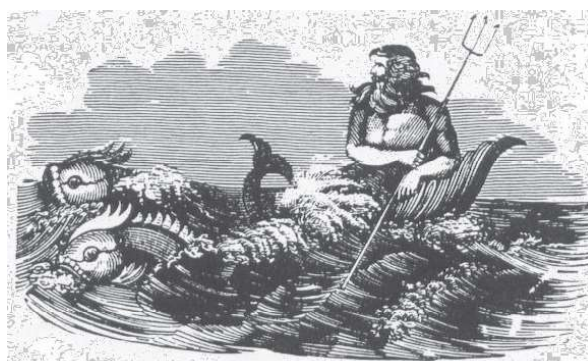
Kappseglingsprogrammet 2011

Neptun Cup 2011

SM	Öregrund	19-21 aug
Pokalen	Saltsjöbaden	21-22 Maj
Sundsvall	Vindhemsregattan	13-14 Augusti
Uppsala	USS-Regattan	11-12 Juni
Ö-vik/Skellefteå	Ulvöregattan	13-17 Juli
Stockholm	HöstRasta	17-18 September

Stockholmscupen 2011

Lidingö Runt	14 maj
USS-regattan	11-12 juni
Ekolnregattan	mitten/slutet aug
Riddarfjärdsregattan	3-4 sept
Höstrasta	17-18 sept



Kassören har ordet!

Glädjande har många medlemmar hörsammat min vädjan i förra numret av Nepparnytt och betalat sin medlems- och båtavgift senast 110331. Ni som missat det ber jag betala in snarast. 200 kr i medlemsavgift och 100 kr i båtavgift. Betalas till plusgirokonto 270891-5. Avgifterna finansierar den löpande verksamheten under året. Om likviditeten är god så behöver jag inte ta från placerade medel som ligger i fonder eller liknande och ger ränta.

Stefan Glaas, kassör



Foto: Roger Månsson

Neptunkryssarpokalen

Saltsjöbaden 21-22 maj

Årets seglingar om den åtråvärda Neptunkryssarpokalen kommer att seglas i samband med Saltsjöbadsregattan på verkligt klassiska kappseglingsvatten, nämligen Baggensfjärden. KSSS arrangerar och förhoppningsvis kommer både arrangemang och väder att vara lika fina som när KSSS bjöd på SM-seglingarna i Sandhamn förra året.

Sex seglingar på kryss-länsbana är planerade med första start kl. 11.00 på lördagen.

I KSSS regattahamn finns en kran och bryggplatser finns i KSSS gästhamn i Hotellviken (så de som seglar Lidingö Runt söndagen den 14 maj kan gå direkt till Saltsjöbaden efter detta race). Ett begränsat antal sovplatser finns i Seglarvillan, gå in på www.ksss.se för att boka. Kostnaden är 200 kr per natt och person.

Anmälan ska göras senast söndag 15 maj på www.ksss.se och anmälningsavgiften är 800 kr (efter 15 maj är avgiften 1 200 kr).





NEPTUNKRYSSAREN – Segelsport under sjuttio år



NEPTUNKRYSSAREN

Segelsport under sjuttio år

Leif Bodinson
Niclas Skärlund

Jubileumsboken - Köp den till medlemspris!

Som ett led i firandet av att det 2008 var 70 år sedan Lage Eklund ritade Neptunkryssaren och de första båtarna byggdes, så gav Neptunkryssarförbundet gett ut en jubileumsbok. Boken – som är skriven av Leif Bodinson och Niclas Skärlund – skildrar båtens tillkomst och klassens historia under de gångna 70 åren.

Boken är på 160 sidor varav 40 sidor + omslag i färg.

Priset för medlemmar är 200 kr. Övriga intresserade kan köpa boken till ordinarie pris som är 250 kr.

Boken köps antingen genom att betala in 250 kr (medlemspris 200 kr + porto 50 kr) om du är medlem i förbundet eller 300 kr (ordinarie pris 250 kr + porto 50 kr) om du inte är medlem. Glöm inte att ange namn och adress på inbetalningskortet eller - om du betalar via Internet - i mail till kassören stefan.glaas@stockholmshamnar.se.

Den som vill och har möjlighet kan köpa boken kontant hos någon av nedanstående (och slipper då portokostnaden):

Leif Bodinson, Saltsjö-Boo, 076-8033505
leif.bodinson@telia.com

Niclas Skärlund, Enskede, 070-9525370
niclasskarlund@telia.com

Göran Haglund, Bromma, 070-5947255
haglund.goran@telia.com

Nils Virving, Vällingby, 070-6712952
nils.virving@hotmail.com

Kjell Gustafson, Märsta, 070-5433436
kjellbirger@telia.com





Mänsklighetens viktigaste frid...

Vi människor har ett oerhört stort behov av frid, det kan röra sig om att liksom munken söka sig en inre och själslig frid. Andra må ha som mål att uppnå kroppslig frid, lathet alltså, om vi nu ska uttrycka oss på ren och skär bondsvenska. Vi tar till och med detta begrepp med oss in i döden. Javådå, var och varannan som tar farväl av den hädangångne framme vid kistan krystar ju fram ett väsande "vila i frid". Och det är just med tanke på självaste krysteriet som dessa rader skall beröra vår absolut mest underskattade, men dock allra viktigaste frid - nämligen skithusfriden.

Det är inte alla förunnat att ha sådan insikt och ro i kroppen som den mycket unge man som hördes ropa på en bakgård, i mitten av femtiotalet:

"Morsan, morsan kan du kasta ner dassnyckeln och en smörgås, men skynda dig!"

Nepparnytts egen kåsör

Mikael Solebris

presenterar

Kåserier från Kajutan

Nu ska vi väl kanske inte behöva överdriva detta genom att som ovan nämnde gosse sluta processens cirkel vid samma tillfälle, i båda ändarna. I just denna situation bör man nog helst se till att verkligen hålla hårt på epitetet att "var sak har sin tid".

Just till sjöss kan det väl ibland vara lite knepigt att få till den där perfekta friden, många gånger beroende på att toaletten ombord är liten, och familjen stor. För oss som härbärgerar ombord på båtar av typen skärgårdskryssare, finns oftast sådan toalett endast i sinnevärlden, verkligheten hänvisar oss istället till hinken. Det kan jag lova er, att ska man på denna uppnå något som överhuvudtaget kan vara värt att kallas skithusfrid, bör man helst vara ensam ombord. Trots ensamhet och avskildhet kan ändå yttre faktorer inverka negativt och störande på friden...

Gode vännen, låt oss för enkelhetens skull kalla honom för Urban, för det är precis det han heter, hade under sen kväll angjort stad i södra Vänern med sin ganska stora skärgårdskryssare. Tidigt på morgonkulan vaknade han av en skriande längtan efter

hinken. Eftersom Urban är en naturens man, uppskattar frisk luft och öppna vyer så parkerade han sig helt sonika på sin hink med överkroppen stickandes upp ur båtens förliga lilla lucka. Han tyckte detta arrangemang var fantastiskt och helt riskfritt med tanke på tidpunkten, normala människor var mitt inne i sin skönhetssömn. Himlen började färgas alltmer rosaröd borta i öster. Riktigt samma färg hade ännu inte Urbans ansikte uppnått, men faktiskt inte långt därifrån. Detta skulle förmodligen bli en mycket arbetsam sittning.

“Gomorrn, vad trevligt att fler än jag uppskattar en vacker soluppgång!”

Urban vred på skallen, lite snett uppåt till höger mot platsen där han förmodade att bokstäverna kom ifrån.

“Tamejfan, detta är inte sant, DETTA ÄR INTE SANT...” Tänkte han då han mötte blicken på en helt grönklädd äldre hurtfrisk herre med tillhörande tax i band.

“Gomorrn”, svarade han dock artigt, men lite småbuttert tillbaka medan han funderade på om han skulle meddela den grönklädde herrn att han fullständigt sket i soluppgången. Det enda som intresserade honom var att få något i hinken. Hinken som gröngölingen på kajen absolut inte kunde skåda under kapten Urbans stolta lekamen. Taxmannen visade sig ha ett uppdämt pratbehov, det hela utvecklade sig i det närmaste till en monolog där allt mellan himmel och jord avhandlades. Urban

han sa knappt ett skit. Det gjorde däremot taxen. Två gånger till och med i följd, direkt på kajen.

“Din lycklige jävel”, tänkte Urban med adress till taxen, inte nog med att magen värkte, nu började det göra rejält ont i arslet också. Det var ingen vanlig simpel tio-litare av mjuk, Hammarplast ombord där inte. Nej, en rejäl murbrukshink i stum och stenhård svart polyetenplast hade tjänsten som skeppshink ombord hos honom.

Två timmar senare tackade den mossfärgade pratkvaren för sig. Drog i bandet till den numer lite smalare taxen, och gick vidare bort mot centrum av staden. Två gällde även för Urbans del, men inte timmar utan dagar. Så länge hade han nämligen kvar ett tydligt läsbart minne på båda skinkorna och baksidan av låren i form av en stor cirkel. Urban blev förbannad när vi ville mäta radien, ta denna och multiplicera med 3,14 alltså pi, för att få fram omkretsen på rövringen.

“Jag skiter fullständigt i er, och era idéer”, fräste han innan det gick upp för honom hur tokigt just detta uttryck blev i sammanhanget. Ett dygn ytterligare, alltså tre totalt tog det för den stackars Urban att bli kvitt även bakvärken. Allt detta lidande för en mycket morgontidig pratkvare. Man kan inte vara nog försiktig i sitt val av plats för att söka frid.

Just detta med att skithusfrid skall innebära lugn är viktigt, men för att uppnå den totala friden saknas då en mycket betydelsefull

A black and white photograph of a small sailboat with a single mast and a dark sail, floating on a calm body of water. The boat is positioned near a rocky shoreline with a dense forest of evergreen trees in the background. The water reflects the boat and the surrounding landscape.

Mikael Solebris är fotograf, författare/kåsör med marint liv och leverne som inriktning. Vistas gärna och ofta såväl under som över vattnet, då ombord på egna 61-åriga Neptunkryssaren "Träta", eller i djupet som sportdykare. Vintertid så är det fruset vatten som gäller, och då allra främst med ihop kamera vid sidan av någon bandyplan.

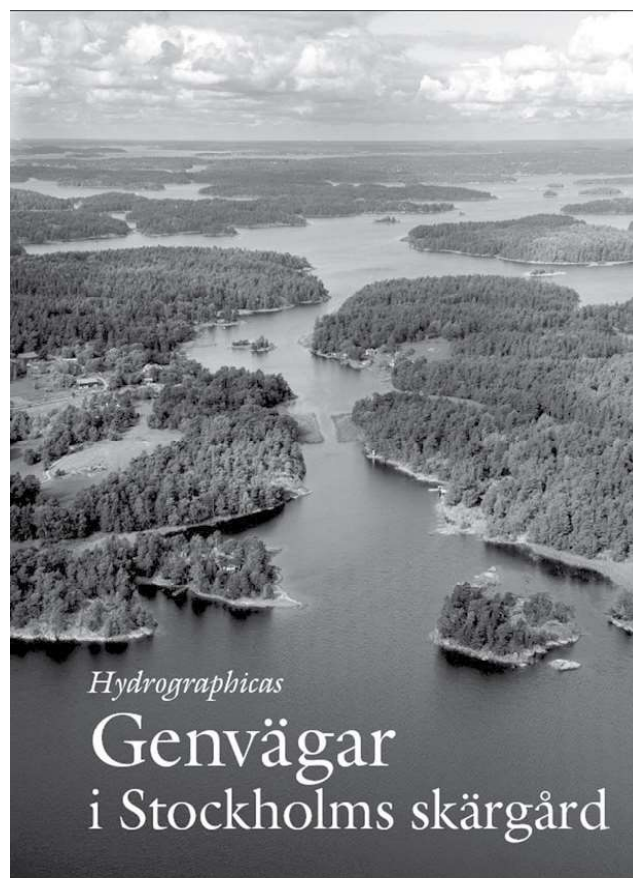


Bokrecensionen:

Hydrographicas

Genvägar i Stockholms skärgård!

Hydrographica, som under många år gett ut specialsjökort i skala 1:10 000 över svårnavigerade delar av Stockholms skärgård (t.ex. nästan alla utskärgårdar) och senare även S:t Anna och delar av Blekinge skärgård - har i år kommit med en bok som i vart fall jag ser fram emot att få använda i sommar. Boken "Genvägar i Stockholms skärgård" beskriver ett antal genvägar (och ibland senvägar men vackra och roliga sådana) där vanliga sjökortet bara visar grund och blått så att man aldrig skulle våga sig på att ta sig igenom ens med en Neppare. I 85 kartskisser och flygfoton



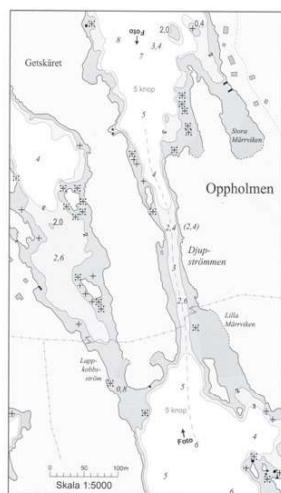
::: 33

Djupströmmen

I området kring Södra Stavsudda och Korsö är vältrafikerat och här finns flera utmärkta naturhamnar, till exempel Säck och Grisselholmsfloden. Området domineras av ett antal större öar, med mer eller mindre smala sund emellan. Djupströmmen hör till de smalare, och ser ofarbart ut i ordinarie sjökort, men här går alldeles utmärkt bra att passera för de flesta fritidsbåtar. Sundet har ett minsta djup på 2,4 meter, vilket bör räcka till för de flesta, och djuprännan är cirka 20 meter bred så det går faktiskt även bra att mötas i sundet. Men man får slå av på farten, max 5 knop gäller i sundet.

Lappkobsström är farbar enbart för mindre båtar med utombordsmotor, djupet är endast 0,8 meter, och det är främst boende i området som nyttjar denna väg.

Området är mycket välskyddat och det går att hitta bra förtöjningsplatser även om man får räkna med svall från passerande båtar. Vill man ligga så välskyddat som det går i Stockholms skärgård rundar man Genskäret och styr ner mot Säck och in i Krokholmsviken (utanför skissens västra del). Här ligger man knappast ensam, men får skydd för samtliga vindriktningar. Se även sjökort 615-05 - Södra Stavsudda.



Utdrag ur boken som visar Djupströmmen i närheten av Säck i Stockholms mellersta stärgård (alla bilder är naturligtvis i färg).

visas hur man kan träckla sig igenom de till synes mest omöjliga sund.

Många av genvägarna verkar direkt gjorda för Neppare med litet djupgående och låg mast (så man kan komma under de kraftledningar som ibland spärrar sund för större båtar).

Jag har använt Hydrographicas specialkort i många år och funnit dem väldigt pålitliga och användbara. Inget talar för att deras genvägar skulle vara mindre användbara!

Göran Haglund



Seglaräventyr på Bodensjön, del 2 (forts. fr. nr 1 2011)

Text och foto (om annat ej anges) Göran Haglund

Efter diverse turistande blev det dags för första dagens seglingar. Blåste rätt hyggligt 4 – 6m/s men fruktansvärt vridigt. Seglingsnämnden var oerhört ambitiös och åtskilliga starter blev avblåsta när det vridit så att linjen inte längre låg rätt. Det var ju heller inget lätt jobb att flytta märken – startlinjen var 600 m lång och det var 200 m djupt. Väl igång så var man lika observant på vindvrid och i åtta genomförda seglingar blev det banändring i sju. Trots den långa linjen blev det rejält trångt och här nere seglar man oerhört aggressivt med sina fina träbåtar. När väl linjen låg rätt så kunde man ge sig på att det blev allmän omstart – ibland flera gånger med följande svart flagg. Vi var inte riktigt vana att segla så aggressivt och det visade sig mycket riktigt att både vi och Malin hade svårt att få till

riktigt bra starter. Det gick väl hyggligt i alla fall första dagen och Malin kom efter fyra seglingar in som 4:a och vi som 13:e vilket vi tyckte var OK i ett fält på 37 båtar.

På kvällen blev det storstatlig invigning av Europacupen i slottet – Schloss Montfort – med flaggor, nationalsånger, tal och massor med mat och dryck. Men som de riktiga idrottsmän vi är så låg vi självfallet lågt med det sista (fast det finns många mycket goda lokalproducerade vita – och faktiskt också röda – viner och självfallet wiessbier).

Till skillnad mot första dagens regn så bjöd nästa dag på strålände sol vilket tyvärr också ofta härnere betyder bleke (någon sjöbris blir det aldrig tal om). För att kunna



Starterna var oerhört täta!

Foto: Internationale Vereinigung der 30-qm-Schärenkreuzer Klasse e.V.

Tobias Störkle - sailing-photography.com



Schloss Montfort, platsen för invigningsmiddagen.

fånga ev. morgonvindar var det också anbefallt att utsegling skulle ske senast kl. 08.00. På morgonen stod också en liten bris men den försvann innan vi hann starta. Sen låg vi ute och guppade i bleke fram till framåt 14-tiden då vi blev inbogserade till hamnen och satte oss i tältet och drack öl och kaka korv. Själva var vi helt övertygade om att det inte skulle bli något mer seglande den

dagen men framåt 17-tiden så hittades det lite vind och det blev "Raus, raus" som gällde. I en vik stod också lite kvällsbris och vi kunde (efter obligatorisk omstart och svart flagg förstås) faktiskt genomföra en segling innan vinden dog. Sen låg vi och guppade ett tag till innan ny vind kom och nästa segling sköts iväg framåt 20-tiden. När vi kommit ett varv dog vinden dock igen och vi bogserades in till en mycket sen middag.

Inför sista dagen låg vi på en 13:e plats och Malin låg 3:a och vi såg väl alla rätt optimistiskt på att kunna avancera uppåt i resultatlistan. Det mesta strulade dock denna dag och i de svaga vindarna på 2 – 3 m/s så gick det mesta snett för båda svenskbatarna. Vi startade uselt, kom in fel till märkena, fick jätteytterrundningar etc. så resultatet blev att Malin rasade till 9:e plats och vi till 19:e – och detta trots väldigt bra fart i båtarna, i vart fall på kryssen. För



Malin i halvpyrt läge efter start!

Foto: Internationale Vereinigung der 30-qm-Schärenkreuzer Klasse e.V.



*Nätta små spinnakrar på uppåt 100 kvm. Malin längst till höger, Alperna i bakgrunden
Foto: Internationale Vereinigung der 30-qm-Schärenkreuzer Klasse e.V.*

vår del var det kanske inte helt oväntat att vi skulle hamna i mitten på fältet med förgrabbarna i Malin var det naturligtvis en stor besvikelse – titelförsvarare som de var.

Regattamiddagen med prisutdelning, orkester, fyrverkerier m.m. ägde rum hemma i “Farbror Freys” trädgård som var som en mindre park. Massor med priser delades ut och det var allmän förbrödring över nationsgränserna och alla (nästan) lovade att vara med på nästa Europacup i Nynäshamn 2012. Och nu när vi inte skulle ut och segla något mer så blev det äntligen

tid att smaka på ölet och vinet ordentligt (tidigare hade vi ju bara provsmakat!).

Sista dagen i Langenargen ägnades åt avmastning, båtlyft (som inte var helt oproblematiskt eftersom en massa motorbåtar tyckte att krankajen var ett jättebra ställe att förtöja båtarna med och dessutom blev vansinniga när vi sprang över deras båtar utan att ta av oss skorna) och därefter båtfärd till Friedrichshafen och en titt på det mycket sevärda Zeppelinarmuséet.



På kajen i Langenargen stod det här nybyggda 30-skrovet. Kan bli ditt (kompletterat med teakdäck och mahognyruff) för bara 170.000 Euro!

Nästa dag blev det hemfärd – en del gjorde det enkelt för sig genom att flyga från München eller Zürich, Bengt tråcklade sig hemåt med tåg (tog två dagar men han hann till 22-SM i Trosa) medan resterande manskap förberedde sig för en avkopplande resa med LandRover och lastbil med lite turistinslag som besök på vingårdar etc. (trodde vi alltså). En bilverkstad hade ju bytt kylare på bilen så vi skulle ju heller inte behöva sitta med värmen på och blicken klistrad vid tempmätaren. Just när vi ska åka ringer dock Björn som fixat att vi fått låna trailern som Malin står på. Det visar sig att killen som lånat ut trailern behöver den och i stället ska vi få låna den trailer som Björns 22:a Rush III står på men vi måste vara i Burg invid Kielkanalen nästa dag kl. 14.00 eftersom då kommer en kranbil att finnas på plats där för omlastningen. 100 mil på 1 ½ dag alltså – inte så märkvärdigt med en personbil men med 3,5 ton efter en LandRover så kunde det bli svettigt (trots ny kylare).

Tidigt på morgonen lämnade vi alltså den stormarknad i Langenargen som vi nyttjat som nattparkering (för skams skull gick jag in och köpte en back wiessbier för att legitimera vår parkering) och gav oss iväg för att leta oss ut på motorvägen mot Ulm. Väl uppe på motorvägen hann vi inte långt förrän varningslampan för överhettning i automatlådan lyste. Den hade blinkat till någon enstaka gång i värsta uppförsbackarna på nervägen men nu lysten den ilsket rött även på plan mark. Vad göra? En rasad automatlåda på Autobahn i södra Tyskland var ju inget drömscenario. Efter att ha låtit lådan svalna lite på en parkeringsplats så vände vi tillbaks mot Ravensburg (om det är någon som reagerar på namnet så är de där de gör pussel) och deras auktoriserade LandRoververkstad. Väl där var servicekillen för LandRover inte på plats men skulle komma om någon timme. Efter ett tag dök han också upp men skulle då gå på lunch men skulle komma tillbaks om en timme. Efter en och en halv timme var han också tillbaks men kunde bara konstatera



Rush III i ännu ej renoverat skick!



att antingen var det fel på automatlådan eller också på givaren till varningslampan (tror vi att han så i alla fall för trots att han var i 25-årsåldern så pratade han inte ett ord engelska). För säkerhets skull så kallade han på sin kollega som visade sig heta Kloker (och som tyckte det var väldigt roligt när vi på vår knaggliga skoltyska förklarade att han måste vara en av de sju dvärgarna). Han instämde i sin kollegas bedömning men tog för säkerhets skull en runda med bilen och körde rätt våldsamt utan att lyckas få lampan att tändas (de vågade dock inte ta med släpet på den rundan). Rekommendationen (eftersom de inte hade någon ny givare hemma) blev dock att stanna så fort vi kunde när lampan tändes och sedan lukta på oljestickan i automatlådan för att kolla att den inte luktade alltför bränt.

Sagt och gjort – ut på Autobahn igen vilket gick bra några mil innan lampan tändes igen. In på första bästa parkeringsplats för att låta lådan svalna men just som vi kör in på parkeringen så stiger ett rökmoln upp från motorn. Röken kommer dock inte från automatlådan utan från vatten som sprutar från slangens mellan ordinarie kylare och motorn. Det visade sig att mekanikern som bytte kylaren hade lagt slangens mot drivremmen till generator/vattenpump så att nu hade vi en slang med ett prydligt hål

i. Nu stod vi alltså mitt ute i skogen med en motor helt utan kylning och någon extra slang hade vi naturligtvis inte. Stämningen var en stund rätt dämpad men nöden är ju uppfinningarnas moder och vi hade ju en båt på släpet som förutom en rejäl verktygslåda hade både tejp och ståltråd ombord. Hålet i slangens lagades alltså med eltejp, sen vävtejp, sen eltejp och slutligen vävtejp igen. Slangen spändes sen från drivremmen med ståltråden. Förhoppningen var att alla tejplager skulle vulka ihop så mycket så det skulle hålla tills vi kom till en riktig bilverkstad. Iväg igen alltså och lagningen visade sig sen faktiskt hålla ända hem till Stockholm. Den röda lampan för automatlådan blev vi dock inte av med och det blev regel med stopp kanske varannan mil för att låta lådan svalna och också inspektera slanglagningen. Allt hade dock tagit rejält med tid och det blev alltmer uppenbart att det skulle vara helt omöjligt att hinna till Burg i tid till kranlyftet dagen därpå.

Efter mat och övernattning på ett Gasthaus där vi fick forell till middag hämtad direkt från en stenbassäng i källaren så satte vi i alla fall högsta fart (35 km/h uppför, 65 km/h nerför och 70-75 km/h däremellan) mot Burg. Att vi skulle hinna dit i tid visade sig dock rätt snart vara helt orealistiskt så det blev rätt sent vi kom fram för en övernattning på ett Gasthaus alldeles vid Kielkanalen.

På den trailer som vi skulle få låna i stället för den vi nu använde stod alltså Lasse Thörns gamla 22:a Rush III (byggd i Kungsör på 30-telet) som Björn hade köpt från USA där hon varit de senaste 60 åren. Hon var i ett inte alltför fint skick efter att ha stått på land i 20 år. Glädjande nog har sedan en svensk köpt henne och hon



Malin på den nya längre och stadigare trailern.

kommer nu att renoveras av Thomas Larsson. Alltnog Rush lastade över på den kärra hon stod på när hon kom med båten från New York (kärnan var förresten ett gammalt lastbilschassi från 20-talet som hon dragits från de Stora Sjöarna till New York på vilket måste ha tagit ett tag) och Malin lyftes över på Björns trailer. Denna visade sig snabbt vara en mycket trevlig bekantskap – 1,5 meter längre och med krängningshämmare så var den mycket stadigare än den vi hade kört med tidigare när man väl vant sig vid att man hade ett l å n g t ekipage bakom sig.

Väl på gång igen hemåt så blev det nu närmast att åka över broarna över Stora och Lilla Bält. Även om släpet nu var mycket stadigare och tålde högre fart så hade vi ju fortfarande den ilsket röda lampan för automatlådan som lyste så fort vi ansträngde motorn det minsta utöver lunktempo. När vi körde över Lilla Bältbron började det dock ösregna samtidigt som det blåste hårt och då slocknade konstigt nog lampan trots uppförsbacke upp på bron! Nu gick det upp ett liljeholmens för

Martin – det kan inte vara givaren det är fel på utan det måste vara kylningen det var fel på. Men varför hade inte lampan lyst på nervägen? Jo, för då hade vi ju låst fläkten med ståltråd för att motorkylningen skulle fungera! Ståltråden hade sen naturligtvis tagits bort när motorkylaren hade bytts och fläkten inte behövde gå hela tiden längre. Snabbt dit med den sista ståltråd vi hade kvar (det hade ju gått åt lite redan tidigare) och vips slocknade lampan för att sen aldrig mer tändas (på vägen hem i alla fall).

Sen gick allt geschwindt och efter övernattnig i båten på en parkeringsplats i södra Småland så kom vi slutligen hem och som vanligt kunde vi konstatera att även den här gången så var det egentligen resan till och från Bodensjön som var mer dramatiska än själva seglingarna (även om de är kul och spännande). Vad som hände med Viktoria och Kalles lastbil är förresten en egen historia som det inte finns utrymme att berätta här.

Göran Haglund (gäst på Viktoria och co-driver för Malin)