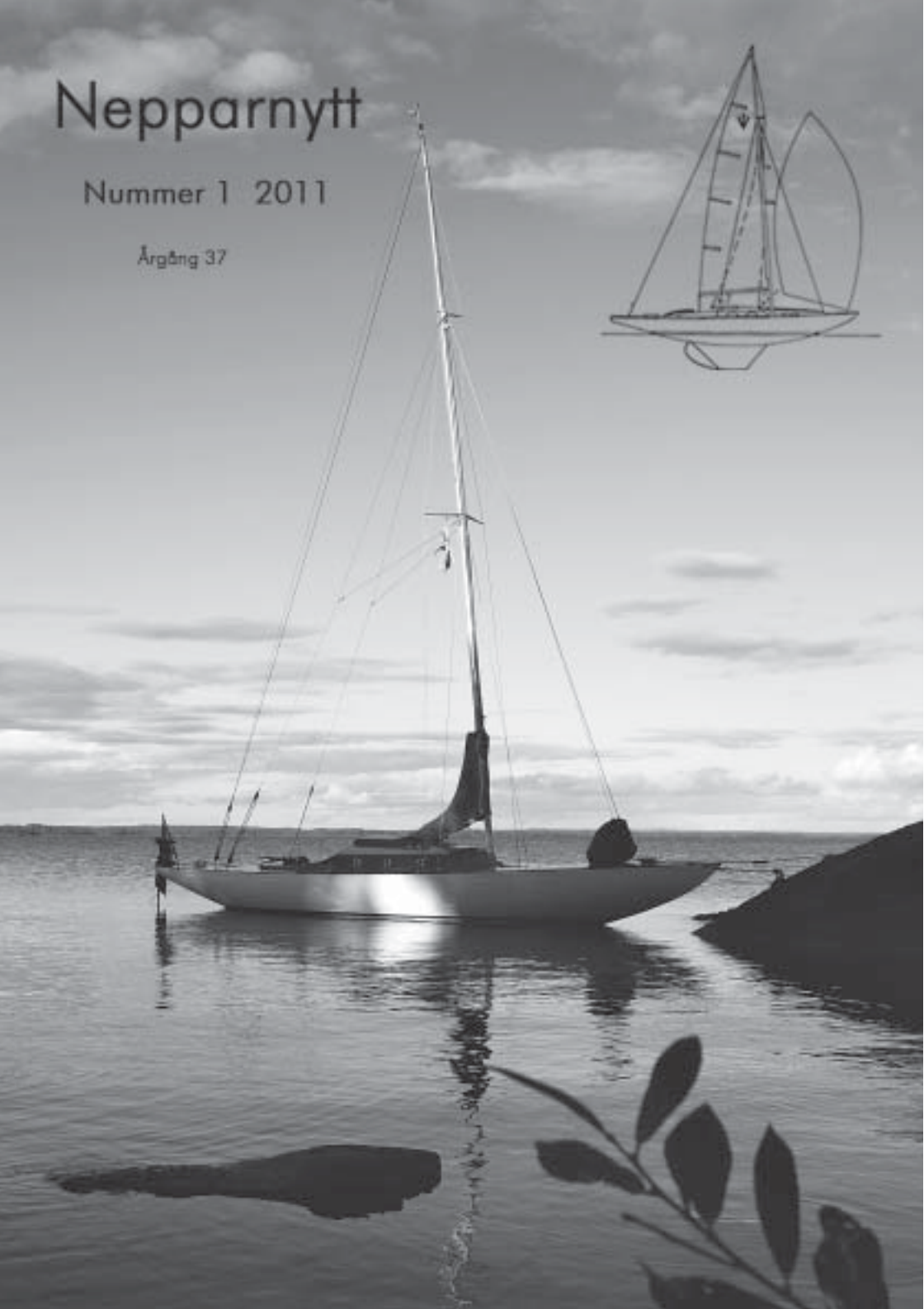


Nepparnytt

Nummer 1 2011

Ärgång 37



Neptunkryssarförbundets funktionärer

Framsida

159 Träta

Foto: Mikael Solebris

Tryckning

Nepparnytt är som vanligt tryckt med stor omsorg av Allduplo Offstryck AB, Stockholm

www.allduplo.se

Ordföranden har ordet!

Vi d vårt styrelsemöte för någon vecka sedan framkom det att nepparpokalen har seglats sedan 1942. Varje år - med endast ett undantag nämligen 1955. Den första seglingen anordnades av Norrtelje Segelsällskap och segrare blev Sten Bertze med båt nr 7. Det blir med andra ord den 69:e Nepparpokalen i år. Arrangör är KSSS och datumet den 21-22 Maj på Baggen ute i Saltis. Se inbjudan längre bak i tidningen.



Vad hände året 1942? Det var brinnande krig i världen, Sverige klarade sig från att dras med i kriget med ett nödrop. Båtlivet blev lidande – alla motorbåtar låg stilla pga. bränslebrist, vissa delar av ytterskärgården var stängd för nöjstrafik. Det var många Neppare som byggdes under kriget trots den stora bristen på byggmaterial. Segelduk tillverkades inte i Sverige utan var tvunget att importeras. Den lagstadgade semestern var väl en vecka, och inte heller fanns några lediga lördagar.

Många låg inkallade i åratat, det var den krassa verkligheten. Trots detta byggdes Neppare under hela 40-talet och hela 150 båtar lämnade varven. Att Nepparen fortfarande är populär trots alla moderna båttyper beror på att vi seglare oförtrutet visar upp våra båtar i skärgården och på kappseglingsbanorna. Låt oss även i fortsättningen höja Neppargaffeln och se till att vi blir största klass på Baggen. Det betyder mycket för vår framtid./Nils



Virving seglar Drake!!!

Kassören har ordet!

Nu är det dags att betala **medlemsavgift för 2011**. Avgiften är 200 kr för medlemskap och 100 kr i båtavgift. Sistnämnda betalas en per båt, vilket innebär att de som delar på en båt kommer billigare undan. Avgifterna är oförändrade från föregående år.

Betalningen sker till Neptunkryssarförbundets plusgirokonto 27 08 91 – 5. För den som inte vill använda det bifogade inbetalningskortet så går det att använda ett annat eller betala via internet. Glöm inte att ange avsändare och om du är ny medlem även adress, telefonnummer, e-postadress, båtnummer, båtnamn och hemmahamn. Dessa uppgifter kan även med fördel lämnas i ett mail till stefan.glaas@stockholmshamnar.se. Gamla medlemmar som bytt adress, telefon, köpt eller sålt båt etc. bör naturligtvis också meddela mig detta, helst via mail. Har ni en e-postadress så maila in den, vi försöker i



Foto: Roger Månsson

år uppdatera medlemsregistret med aktuella e-postadresser för eventuell kommande användning.

Betala gärna så fort som möjligt och senast den 31 mars så slipper vi besväret med och kostnaden för påminnelser.

Stefan Glaas
Kassör

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



Förbundets funktionärer

När någon ny funktionär väljs på årsmötet brukar vi presentera vederbörande här i Nepparnytt. Omsättningen på funktionärer har dock varit väldigt liten men i år har vi (äntligen) fått en ny funktionär i form av Gustaf Sjöberg som går in som suppleant i styrelsen. Så här presenterar Gustaf sig själv:

Sedan 1987 har jag med varierande intensitet och framgång seglat nr 244, Elvan. Under åttiotalets sista år och nittiotalets första år var kappseglandet ganska intensivt. Därefter har det gått mest utför, men de flesta år har jag dock varit med i lokala seglingarna. SM i Östersund var ett första trevande försök att åter vara med i lite större sammanhang. Förhoppningsvis ska jag och min son Erik på lite sikt tycka att det är så roligt och bli så bra att vi tycker att det är lönt att åka iväg för att segla. Vi ska åtminstone försöka i Öregrund i sommar.

Det inte så konstigt att jag seglar Neppare, eftersom jag är uppväxt bland före detta nepparseglare (pappa hade nr 116 och nr 171) i (den före detta) nepparstaden Gävle. Nu är jag dessutom chef för ett varv där



GustafSjöberg Foto: Göran Haglund

det byggts åtminstone en Neppare, nämligen Engesbergs varv där nr 108 byggdes 1946. Verkstaden ser nu sannolikt ut nästan som den gjorde då. Förutom Nepparen har familjen också en Fortissimo. Under nittiotalet satt jag i förbundets styrelse på olika befattningar, mestadels under Leif Bodinsons ordförandeskap. Nu hoppas jag kunna göra något lite nytta som suppleant under en annan utmärkt ordförande.

Seglarhälsningar/Gustaf Sjöberg

Till salu

Neptunkryssare S170 byggd 1952.
Delvis renoverad. Vitmålat furuskrov
Motor 2,5 hk Yamaha 2006
Ny Supstuga och rullfocksystem.
Bra segelställ spinnaker, gennaker,
genua, fock och stor.
Tänkt pris 30,000 kr. Båten ligger i Mårsta
Bengt Ström, Tel 08/59117534 /
0707180642
bengtstrom@bredband.net

Nextsegel 2009 i mycket gott skick.
Storsegel 4.000:-
Genua: 3.500:-
Paketpris: 7.000:-
Dessutom sparsamt seglad Spinnaker
2007 från Next, 4.000:-Kontakta Staffan
Eklund, 070-655 14 44,
staffan eklund@enk.kinnarps.se

TK informerar

På många båtar börjar att mätbanden att synas lite dåligt. Många målar med spritpenna innan SM då det blir lite panik när man upptäcker att det inte var så bra.

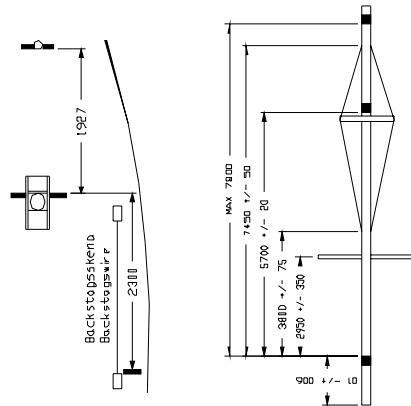
Ta lite tid i vår och slipa rent ordentligt och måla på dom ordentligt med lackfärg så håller dom i många år och så slipper man bekymra sig om det inför varje SM.

Glöm inte att det även sitter mätband på mast och bom också.

Om man vill kontrollera sin båt med hjälp av checklista mätpunkter. Detta dokument ligger på hemsidan under båten/ritningar

Detta är ett hjälpmedel för att kolla en del mått på båten och se att den är OK enligt reglerna.

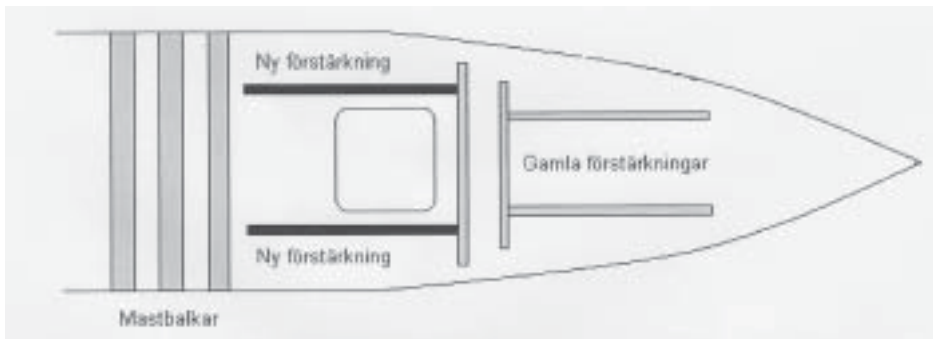
Man kan behöva reglerna till hands och på checklistan så står det var i regeln man ska läsa för att se mera om varje mätpunkt



Om nya förstärkningarna som beskrivs i NN nummer 1 2010.

Detta är en rekommendation för alla plastbåtar då vi har sett att en del båtar har fått problem med sprickor eller att däckets har börjat svikta mellan masten och förluckan. Alla har inte problem med detta men det kan vara bra att vara lite extra observant på detta och kolla undersidan av däckets efter sprickor.

Se skiss på var dom nya förstärkningarna ska vara enligt skiss nedan



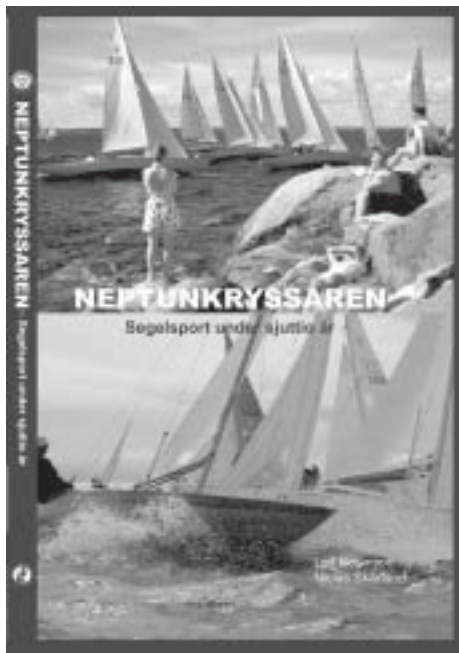
Om det är någon som undrar något om regler eller ombyggnad av båten så ta kontakt med någon i TK så ska vi hjälpa er med era funderingar.

Jubileumsboken om Neptunkryssaren

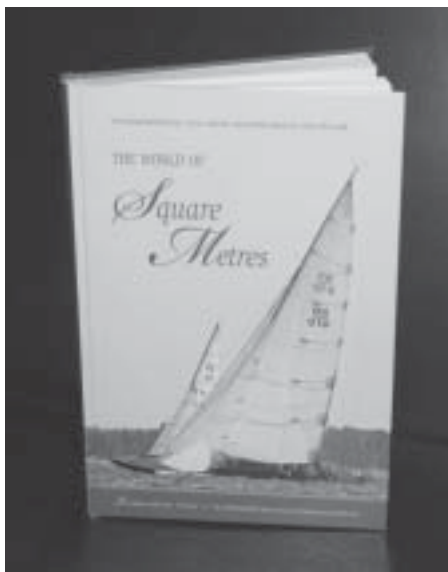
2009 gav Neptunkryssarförbundet ut en jubileumsbok. Boken – som är skriven av Leif Bodinson och Niclas Skärlund – skildrar båtens tillkomst och klassens historia under de gångna 70 åren. Den är på 160 sidor varav 40 sidor + omslag i färg.

Boken köps genom att betala in 250 kr (medlemspris 200 kr + porto 50 kr) på förbundets plusgirokonto 270891-5. Glöm inte att ange namn och adress på inbetalningskortet eller - om du betalar via Internet - helst också i mail till kassören stefan.glaas@stockholmshamnar.se.

Den som vill kan köpa boken kontant av Leif Bodinson, Niclas Skärlund, Göran Haglund, Nils Virving eller Kjell Gustafson (adresser på sid 2).



Jubileumsboken "The World of Square Metres"



Boken bjuder på fakta, historik och skärgårdskryssarens utveckling från 1908-2008.

Med mer än 300 bilder och material från Sverige, Tyskland, Holland, England, Finland, Australien, Ungern, Sydafrika och USA bjuder boken på en unik resa runt om i världen av skärgårdskryssare. Boken är på engelska, inbunden och med sammanlagt över 300 sidor.

Ett måste för alla som gillar vackra båtar och skärgårdskryssare i synnerhet.

Pris: 400:- porto tillkommer på 60:- inom Sverige.

Skickas med post efter inbetalning till SSKF's plusgiro 79 66 41-9

Nybyggnation av Neptunkryssare

Så här ser annonsen ut för den nybyggnation av Neppare som Gunnar Holmqvist har påbörjat. Tanken med att ha den på engelska är att kunna nå ut till potentiella beställare utomland - framförallt kanske i Tyskland där stort intresse finns för klassiska båtar.

THE NEPTUNE CRUISER

THE TILLER IN YOUR HAND NEVER FELT BETTER

THE NEPTUNE CRUISER IS A STUNNINGLY BEAUTIFUL CLASSIC ONE-DESIGN TWO MAN RACING KEELBOAT DESIGNED IN 1938.



ORIGINALLY BUILT IN WOOD, NOW OFFERED IN FIBREGLASS. PRIDE OF OWNERSHIP AND GREAT SAILING PERFORMANCE IS INCLUDED.

KEY FEATURES

Classic Scandinavian sailboat design with ca 270 boats built to this date that is sailing mainly in Sweden. Some boats can be found around Europe.

FLEXIBLE SAILING. Can be transported on a trailer by a passenger car. Crews only 2 on races.

PURE SAILING. One-design, small sails, and small boat translates to cost effective and low maintenance sailing. Not an arms race of who has got the biggest wallet.

RACING. The Neptune Cruiser gets raced a lot. The Swedish Nationals commonly count 30-40 boats on the starting line. Racing with a Neptune cruiser is highly competitive, challenging and honest. Women like the Neptune Cruiser due to its easy handling.

CRUISING. The Neptune Cruiser is ideal for 2 people cruising. With shallow draught and long overhangs you have ample stowage and a lot of anchorage possibilities.

ACTIVE ASSOCIATION in Sweden. Visit www.neptunkryssare.se

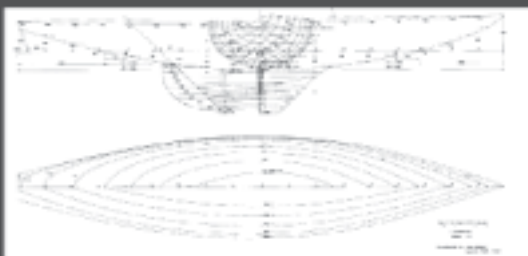


Photo: Mats Aronsson

FACTS

Designed by Lage Eklund, Sweden.
LOA: 9 m
LWL: 5,85 m
Beam: 1,92 m
Draught: 1,2 m.
Disp.: 1150 kg, ballast 540 kg
Sails: Main 12 m², Jib 6 m², Gancia 12 m² and Spinnaker 30 m²
Price: On request

BUILD INFORMATION AND QUOTE!

Delfinsegel AB
Phone +46 (0)910 31 280
Fax: +46 (0)910 33 460
www.delfinsegel.se

Additional contact person: Mr Nils Virving
Phone: +46 (0)70 671 29 52
Mail: nilsvirving@hotmail.com



Studiebesök på Yachtsnickeriet

Lördagen den 29 januari hade ett trettiotal träbåtsentusiaster samlats hos Yachtsnickeriet i Saltsjö-Boo (vid Skurusundet) för att titta på ett pågående nybygge av en nykonstruerad skärgårdstrettia och höra om båtbygge och renovering av träbåtar. Intresset för evenemanget – som var ett samarrangemang mellan Neptunkryssarförbundet, M 25-klubben och Nordiska Kryssare – var mycket stort och Kjelle Gustafson blev tvungen att sätta stopp för ytterligare anmälningar hela två månader innan besöket. Från Nepparförbundet hade drygt tio medlemmar hunnit anmäla sig innan repet drogs.

Yachtsnickeriet håller som sagt på och bygger en skärgårdstrettia åt en tysk beställare som ska segla med den på Bodensjön. Båten är konstruerad av Bo Bethge – en känd profil bland svenska skärgårdskryssarseglare och får anses vara en rätt extrem båt byggd enligt stripplankingfanérmotoden (det var ett långt ord) speciellt för de lätta vindar som

oftast råder på Bodensjön. Båten är en av väldigt få skärgårdskryssare som har en kanothäck och kommer dessutom att ha en bulbköl. Se gärna närmare info på www.yachtsnickeriet.se.

Thomas Larsson och Jonas Lorensen berättade och visade bilder på hur bygget framskridit från det att mallarna kom från fräsningen till att vändningen gjorts efter att skrovet blivit klart på utsidan. Sen fick vi titta på båten och den färdiga blykölen som stod bredvid. Den ser onekligen rätt speciell ut med kanothäcken men ett rasande grant bygge blir det som förhoppningsvis framgår av bilderna intill.



Vingkölen *Foto: Göran Haglund*



En klassisk stäv? Nej, det är faktiskt aktern!

Foto: Göran Haglund

Avslutningsvis så fick vi ställa frågor om båtbygge, renoveringar och reparationer, om däck, dödträ, lacker m.m.

Sammanfattningsvis ett mycket trevligt studiebesök och jag ser fram emot att få se

den nya trettian segla så småningom- kanske på Europacupen för 30:or i Nynäshamn 2012 eller annars på Bodensjön 2014 (se annan artikel i denna tidning)./Göran Haglund



*Byggaren diskuterar med några intresserade Nepparseglare - fr.v. Gustaf Sjöberg, Roger Månsson, Thomas Larsson, Lennart Hägre och Niclas Skärhund
Foto: Göran Haglund*



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 anmälningsdag 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

Se också erbjudande om gemensamt boende på nästa sida!

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"



SM Öregrund 19-21 aug. 2011



Copyright © 2011 Öregrund. Foto: Espen Tønder (www.404)
Neptunkryssarförbundet planerar för gemensamt boende 300 m från hamnen.
Räkna med ett stort startfält på Svenska Mästerskap för Neptunkryssare 2011.
Välkomna

Neptunkryssarförbundet vill förenkla boendet för de deltagande besättningarna som vill segla SM i Öregrund, och på så sätt också grunda för ett massivt deltagande på årets SM den 19-21 augusti. Förbundet har därför tagit kontakt med Vandrarhemmet Epokgården i Öregrund som ligger ett par hundra meter från hamnen där vi kommer att ha våra båtar.

Förbundet kan erbjuda medlemmarna i Neptunkryssarförbundet plats för 40-50 bäddar för ett pris av 395:- per bädd och natt, under förutsättning att "vi" har säkrat ditt intresse av att förbundet bokar upp hela Vandrarhemmet för Nepparseglare.

Boendet sker i tvåbäddsrum, fyrbäddsrum, samt stugor 2+3 bäddar samt 5 lägenheter

För lakan och handduk tillkommer 100:-/ bädd (det går att ta med eget om man så vill). Rejäl frukost kan ordnas för 85:- för den som önskar och vi försöker också att ordna med lunchpaket till ett bra pris. Vill man ordna maten själv så går det också bra.

För att kunna boka så behöver vi en intresseanmälan senast 15 mars, men anmäl helst redan nu, det kan bli fullt!.

Anmälan och frågor till Kjell Gustafson 0705-433436 eller kjellbirger@telia.com. Frågor om vandrarhemmet kan ställas direkt till vandrarhemmet Epokgården på telefon 0173-30200.

SNART NEPPEDAGS



DET RYKTAS ATT
FÖRBUNDET
ARRANGERAR FÖR
GEMENSANT BOENDE
UNDER SM I ÅR OCH
TILL BRA PRIS!



New Life

LINDRA OM TONITAS
SKEPPARE VET NÅT OM DET?
BÅST ATT
KOLLA MED KJELLE G
070-543 34 36



OM VI SEGLAT LITE
LÅNGSAMMARE SÅ HADE HELA
BÅTEN NOG FÅTT PLATS I NN.



SM I ÖREGRUND 2011 HÅGRAR FÖR LENNART MED
MAHOGNYNEPPEN NR 200 STELLA, DE SEGLAR VACKERT!

DET ÄR SKÖNARE I
SÖN ELLER HUR IZ-IZ

CAVA
JAG LÅNGTAR REDAN TILL SALTSJÖBADEN DÅR
NEPPARPOKALEN SKALL SEGLAS.
IZEN LÄR NOG GÅ SNART.



FOTON: KJELL FJHRE-
@RIMSKILD

TEXT OCH ID: KJELL GUSTAFSON

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).

Närmare information kommer i Nepparnytt nr 2 och på www.neptunkryssare.se



2010 års pokalvinnare Björn Ribbhagen och Nils Virving

Foto: Erik Lundeborg

Historiska sidan

Från vår "historiker" Åke Westermark i Uppsala – i många år sekreterare i förbundet – har vi fått oss tillsänt följande urklipp ur Upsala Nya Tidning den 9 november 1950. Artikeln handlar om firandet av

Neptunkryssarförbundets (som då hette Neptunkryssarklubben) 10-årsjubileum 1950. Åke skriver att han skickat in det med anledning av förbundets 70-årsjubileum 2010 och Åke fortsätter – För det var väl ett firande?



Från jubileumssupén på Gillet.

Fr. h. dir. Birger Pettersson, Gävle, fru Ellen Zaine, Upsala, haverinspektör Gunnar Hagenius, Stockholm, och fru Elsa Kjessel, Gävle, Sveriges enda tävlande neptunkryssardam.

9 Nov. 1950

Neptunkryssaren populär båt med framtiden för sig

Seglarjubileum i Upsala på lördagen

Neptunkryssarklubben firade på lördagen sitt 10-årsjubileum med en festlighet på övre Gillet. Klubben, som är en riksorganisation och har sina rötter i Upsala där den stiftades, är synnerligen livaktig, vilket inte minst belyses av att det i landet f. n. finns omkring

(Forts. å 3:e sid.)

Neptunkryssaren . . .

(Forts. fr. 1:a sid.)

170 licensierade segelbåtar av den populära neptunkryssartypen.

— Klubben har alltid bestått av optimister och bråkmakare, sade dess avgående ordförande, haverinspektör Gunnar Hagenius, Stockholm, i sitt högtidstal, men utan dessa hade vi inte nått så långt i vårt arbete att popularisera neptunkryssaren och det hade säkerligen tagit sin rundliga tid innan vi fått typen godkänd som tävlingsbåt, tilllade han.

Initiativtagare till klubbens bildande var dir. Birger Pettersson, Gävle, vilken i sitt tal framhöll att neptunkryssarklassen är den just nu mest aktiva i seglarkretsar. Varje seglarmyndighet har visat sin aktning för klubben, och vi har fått kontakt med snart sagt hela Sverige — det är bara de sydligare delarna som ännu så länge saknas i vårt lag, sade han. Att båttypen blir mer och mer populär är dock klart, och uppsalaseglarna, som tillsammans med gävleborna dominerat rätt eftertryckligt i prislistorna hittills, får med all säkerhet bereda sig på hårdare konkurrens i framtiden.

Tyvärr Åke – jag och alla andra funktionärer skäms men det firades aldrig. Vi var fortfarande matta efter båtens 70-årskalas 2008, jubileumsboken 2009 och att få igång nybygget av båtar – så det blev aldrig något firande. Vi får komma igen och fira Nepparens 75-årsjubileum 2013 och förbundets 2015 i

stället!

Men kvällens tal utmynnade inte endast i en lovsång för neptunkryssaren. Dess konstruktör, ingenjör Lage Eklund, hyllades också, och vidare efterlystes mera propaganda för båttypen.

Talet till kvinnan blev en sång, och för denna svarade med sedvanlig bravur tandläkare Ivar Bohrn, Stockholm. Under en paus i dansen visades ett par seglarfilmer. Det var hr Erik Säfwenbergs utmärkta upptagningar från sommarens Gotland runt och neptunkryssar-SM vid Graddö.

Vid söndagens årsmöte förrättades val av styrelse. Denna fick på ett undantag när helt ny sammansättning, och består nu av tandläkare Ivar Bohrn, Stockholm, ordf., tjänsteman Arne Brandt, Upsala (omvald), v. ordf., hr Åke Johansson, Gävle, sekr., färghandlare Per Zaine, Upsala, kassör, och hr Bernhard Lehman, Gävle, klubbmästare.

Utöver diverse rutinärenden diskuteras reglerna för båttypen, och man beslöt att inga ändringar skulle få göras på ytterligare tre år. Hr Bohrn tackade slutligen den avgående ordföranden för hans "förmåga att lugna ner bråkmakarna" och likaså avtackades klubbens eldsjäl, dir. Pettersson, vilken nu trädde tillbaka och gav plats för yngre krafter.

Svenska Seglarförbundets Historiska utskott
inbjuder till

Seglare Minns

onsdagen den 16 mars 2011 kl. 18.00 i Tranebergstugan*

Denna gång kommer vi att få höra Hålan Södergren berätta om sina 250 båtkonstruktioner bl.a. Lady, Lord, Carrera och Queen Helmsman m.fl.. Som vanlig börjar med den gemensamma middagen då vi får tillfälle att prata med gamla seglarvänner.

Förhandsanmälan nödvändig till Maivor Bergau 08/39 31 02, bergau@globalnet.net eller till SSFs kansli 08/459 09 93, asa@ssf.se allra senast måndag den 14 mars.

Kostnaden inklusive delikat middag i Tranebergstugan kr 150:- betalas kontant.

Välkomna till den 30:e Seglare Minns-träffen

*Tranebergsligan 2 under Tranebergsbron, T-bana till Alvik uppgång Traneberg, gå till höger nerför backen Bil från stan: höger direkt efter Tranebergsbron under T-banan sedan höger, höger

=====

The logo consists of the word "BOJENS" in a large, bold, stylized font with a slight shadow effect. Below it, the words "FÄRG & TAPET" are written in a smaller, bold, sans-serif font.

**30 % rabatt på ordinarie pris på
båtfärger.**

International, Hempel, Lotrec m.fl.

Bojens Färg & Tapet
Norr tullsgatan 61 A, Stockholm

Tel 08 - 33 63 69

Kan man bli kär i en båt?

Fortsättning från Nepparnytt nr 3 2010. Text och foto: Mikael Solebris

Ribborna monterades med en klick Sikaflex under varje vid samtliga däcksbalkar, syftet med detta har levt upp till alla förväntningar. Nämligen att få ett helt "tyst" däck utan knarr eller andra missljud. I samtliga notspår la vi ner en bottning bestående av kassetband, inte plasten eller fodralet nu, utan den lilla smala fladdriga filmen där själva musiken en gång fanns. Jag skriver en gång fanns, för nu är denna musik för evigt begravd under drygt 4 mm. med svart Sikaflex. För den som mot all förmodan aldrig handskats med Sikaflex kan jag bara säga att något djävligare finns inte då det krånglar. Det måste vara enklare att stoppa smör i arslet på en vildkatt med hjälp av en varm strumpsticka än att rätta till Sika som hamnat på sniskan. Det är flytande gummi vi pratar om. Nåväl detta var en parantes, bottningen ja, och musik. Midskepps, med en bredd av ca.90 – 100

cm, utgörs bottningen av en pianosonat komponerad av Chopin, tyvärr vet jag inte vilken eller vem som framför stycket. För att få balans i båten, och inte riskera slagsida har Chopin fått finna sig i att på båda sidor blivit omgiven av Eddie Meduza. Undrar om den gamle Fredric vänder sig i sin grav efter detta, ska jag vara helt ärlig så skiter jag fullständigt i om han så roterar i all evighet. Bara min sköna madame har en bra bottning i däck. Nu ska jag väl i ärlighetens namn erkänna att varken Eddie eller Fredric tillhör mina favoriter, jag är mer åt heavy metal och punkhållet till. Var bottningen kommer ifrån kan göra detsamma, men denne finurlige man har funnit en ny era för gamla avlagda kassetband.

Däcket lagt, slipat, slipat igen och faktiskt ett par gånger till, maskerat med tape,



Nätning akterut, Sikan täcker effektivt kassetbandet med Chopin.



Snickarmäster Runar förbereder inför montage av den ribba som vi letade efter hela tiden – den sista. Detta firas med en varsin Stockholm!

bottnat och nåtat. Därefter slutklämmen med betsnings av all mahogny, denna gjorde jag flera gånger med lite lätta mellanslipningar, la även på betsen i lite ojämna mängder och ibland tog jag faktiskt en trasa med nafta och gnuggade försiktigt för få fram en lite mer sliten look. Allt för att försöka få någorlunda lika nyanser som sidorna på kappen. Frontstycket på kappen har en liten egen historia, när jag började slipa för att få till passformen kom helt plötsligt ett fantastiskt vackert mönster i dagen. Nästan mitt på, med ca.15 centimeters diameter framträdde något som närmast kan liknas vid årsringar på en stubbe. Antagligen har en kraftig gren levtt ett eget liv inuti stammen? Originellt och vackert blev i alla fall.

Parallellt med arbetet på däck har jag slipat av botten, spacklat och slipat kölen, lagt på tre lager med ny svart bottenfärg, var tidigare en blandning mellan svart och röd.

Skrovet har slipats, spacklats, slipats igen, grundmålat och faktiskt slipats ännu en gång innan ett par lager med ny fin vit lackfärg omsorgsfullt penslades på plats. Ändå gick det åt helvete på styrbordssidan. Färgen började bilda gardiner, ju mer jag försökte rätta till desto jävligare blev det. Antagligen var skiktet för tjockt, trots noggrannhet. Det tog fem dygn innan det gick att slipa ner någorlunda, troligen är vissa delar inte torra ännu... Vattenlinjen ökades till dubbla höjden, och fick en betydligt mörkare röd nyans för att stämma bättre överens med den nybetsade mahogny. Snobbranden med urfräst treudd valde jag att inte ge någon strykning med rött, var rädd att det skulle bli för många ränder, vattenlinje och ny större mahognykant fick räcka. Ett riktigt val kände jag direkt då hon åter hamnade i vattnet, och allt kunde beskådas i rätt miljö så att säga.



Oregon pineribborna på styrbordssidan färdigslipade, all mahogny under sista betsningen. Sidorna på kappen färdiglackade (7 lager, räcker för denna säsong) och även försedda med nya rutor av 6 mm plexiglas omgivna av blänkande nyputsade ventilargar.

Innan jag går över på området kring däcksutrustning mm. vill jag bara nämna Runars otroligt fina lucka till ruffen, tillverkad av oregon pine och mahogny. Glidskenor i mahogny med integrerade grabbräcken – mycket snyggt!

Nytt däck innebär automatiskt att man drar sig för att göra hål och montera något onödigt, eller hemska tanke monterar på fel ställe. Tog mig en rejäl funderare kring detta, och rannsade mig själv: 1. Kommer jag att kappsegla med henne? Nej, detta är ett avslutat kapitel i mitt seglarliv, i alla fall med denna båt. 2. Hur seglar jag oftast? Då menar jag inte på vilken bog eller liknande, utan jag seglar oftast ensam eller med mina yngsta barn/ungdomar (de är ju i alla fall 13 och 15 år...) ombord. Då seglar vi/jag ut och njuter av skärgården, lägger till i någon lävik och badar, fiskar och mår gott i största allmänhet. Kontentan av denna

rannsaking mynnade i alla fall ut i en hel del konkreta beslut och val. Jag sammanfattar dessa i en liten enkel lista.

- Inga genomföringar i däck, alla stag och vant har infästning i 10 mm.



28 augusti 2010, skrovet färdigmålat, däcket färdiglackat, nya winschar och winschklossar i oregon pine monterade. Jaa allt är faktiskt klart för sjösättning.

öglebultar, vilka har mothåll under däck med hjälp av vantskruvar och kätting.

- Montera self-tailing winschar istället för underdragna original winschar och knap.
- Ingen kappsegling, har medfört att alla "onödiga" funktioner prioriterats bort. Inga fall eller andra funktioner till sittbrunnen, allt sköts vid masten, hon är ju så otroligt lättglad och lätthanterad i alla fall.
- Skenor till backstag bortvalt till förmån för fast infästning.
- Kort skena för skotpunkter till föreglen.

Jag har säkert glömt något, men detta var i grova drag vad som ändras, vad har jag vunnit på detta då? Framför allt ett mycket renare däck, utan pryttlar man ändå inte använder, minskat risken för läckage

väsentligt genom att minimera håltagning, underlättat och mer anpassat båten för ensamsegling genom att optimera placering av olika funktioner och beslag.

Något jag glömt? Jaa, säkert massor, men här kommer lite till ändå, alla nya däcksbalkar, spantknän mm. mm. ströks in med linolja minst 4 – 5 ggr. För att få det nya däckets "mättat" strök jag det först 2 ggr. med en blandning av 50 % lack och 50 % terpentin, därefter 3 ggr. med 75 % lack och 25 % terpentin. Slutligen för denna säsong 8 lager med outspädd lack, varav 4 fick sicklas bort på grund av bl.a. min egen otålighet tillsammans med oväntad kyla som medförde extra lång torktid. Alltså ligger det för tillfället 4 halvtaskiga slitlager, som skall slipas ned och jämnas till inför nästa säsong, då även ett antal nya lacklager tillkommer.

Riggen då, frågar sig säkert vän av ordning. Jodå det hände allt en hel del med den också. Masten hade nog inte fått ny lack



Så var det dags för det stora lyftet, kranförare Kjell var faktiskt extra varsam mot min dam. Hon väckte en del uppmärksamhet i hamnen, och en liten tapper skara stod och bevittnade proceduren. Dom kanske ville se när hon sjönk som en sten, det var inga små sprickor mellan bordplankorna...



Åter i sitt rätta element, hon fick hänga i kranen under tre dygn, två dränkbara pumpar hade fullt sjå att hålla undan vatten mängderna. På andra dygnet lyfte vi henne, och jag tryckte i 1 kg. margarin i de största sprickorna, efter den smörjelsen räckte det en länspump. För den undrar var det Milda jag använde. Bäst att ta ett gammalt beprövat märke.

på senaste 10 åren, vilket medfört att en hel del svartträ uppstått. Mast och bom renskrapades, därefter blektes missfärgningarna med oxalsyra, tyvärr var jag lite för feg med detta. Tyckte det såg bra ut och vågade inte lägga på ytterligare en gång, var väl rädd för att det skulle bli flammigt. Hur dum får en människa bli? Med tanke på hur det såg ut innan så hade en liten eventuell flammighet endast framstått som en mycket marginell skönhetsfläck, en musch helt enkelt när vi nu pratar om damer. Första lagret med lack som ströks på visade direkt att inte allt svartträ blivit blekt tillräckligt, trots att allt såg helt jämnt ut i nyansen. Alla beslag putsade jag upp under en nattvakt i hamnen, jodå jag gick

allt mina rundor... Men mycket putsat blev det, och blankt blev det också. Alla vant och förstag fick kortas av genom att jag flyttat upp fästpunkterna ovan däck. Akterstag och backstag byttes mot nya i 3 mm. kevlartamp, dels för att vara skonsammare mot nya segel, men även för att vara smidigare vid av och påmastning än en stel och ostyrig 19-trådig wire. Jaa, jag vet att backstag inte får vara i kevlar enligt reglementet, men jag ska inte kappsegla med henne, och skulle så vara fallet mot all förmodan så finns originalen kvar i båthuset.



50 w, solcell, placeras i ett enkelt bordsstaffli för tavelmålning. Skulle tro att Einar Palme gillar denna lösning, då han sitter i sin himmel och håller ett vakande öga på oss Nepparnördar.

Fungerar allt som jag tänkt? Blev allt som jag önskade, och hade föreställt mig? På dessa frågor måste svaret bara bli ett entydigt Ja! De veckor jag fått ombord denna säsong har vida överträffat både mina förväntningar och önskningar. Jag är än mer kär och förälskad i min båt! En liten madame med en egen personlighet.

Det finns några förutom Runar som jag vill tacka i samband med detta projekt:

Min yngsta grabb Linus, som la ner ett otroligt jobb på att slipa mast och bom, men även slipade och lackade alla durkar och luckor . Det blev kanonbra!

Niklas och Annelie på Kinnevikens Segelmakeri i Lidköping som sydde nya fina segel.

Andreas och hans personal på Hjertmans i Karlstad, som fixade fram allt jag önskade på ett ögonblick, nästan, och till bra pris. Janne, som lät mig få ställa upp båten i hans varma lokaler hela vintern och våren.

Jag redovisar inga kostnader i denna artikel, utan den som är intresserad av detta kan maila mig på: mikael@solebris.se

De flesta som läst ända hit inser nog att det gått en hel del både tid och pengar, men jag lovar er, varenda minut, och varenda krona jag satsat i denna renovering har varit värt detta! Känns bra att på något vis kunna medverka till att bevara ett stycke svensk marin kulturhistoria för en lång tid framåt.

Alla yttre installationer såsom solcell, elmotor är försedda med snabbkontakter för att kunna flyttas då de inte används. Varför då dessa, framför allt elektriska installationer? Jag jobbar som fotograf, författare och kåsör/skribent med inriktning



Min lilla smäckra elmotor hängandes på aktern, flaggan får ni leva med, den åker inte ned förrän solens nedgång.

mot den marina delen av vår värld, så för mig är även båten ett sätt att mig till jobbet, och kunna stanna på plats en tid. Därför måste jag vara självförsörjande i så stor utsträckning som möjligt.

Ha en bra vinter alla Nepparvänner! Varje dag är en dag närmare sjösättning... Som en sista kommentar kan jag meddela att fr.o.m. nu så har S-159 återfått sitt ursprungliga namn: TRÄTA



Fakta

- Åtgång tätväxt fura, ca 8 lpm 2" x 8"
- Oregon pine 25 lpm 3" x 5"
- Oregon pine 4 lpm 3" x 6"
- Mahogny 16 lpm 1" x 10"
- Sikaflex 41 patroner a´ 310 ml.
- Skrovfärg Epifanes vit 3 x 750 ml.
- Rå linolja 4 liter
- Balsamterpentin 6 liter
- International Original 12 burkar a´ 750 ml
- Galvad spik till skråspikning 1000 st.
- Borr 2 mm. till d.o. (1000 hål) 8 st.
- Bottenfärg International Fabi 3 x 1000 ml.
- Vattenlinjetape (skarpa kanter) 120 m.
- Maskeringstape 1250 m.

- 2 st. planslipmaskin CO-line lyckades jag ta livet av.
- Hundratals meter med slippapper i olika grovlekar
- 8 st. lackpenslar

I övrigt så har jag installerat:

- 2 st. marinbatterier 80 Ah/st.
- 1 st. solcell 50 W, inkl. regulator och snabbfäste
- 1 st. elmotor MinnKota Endura 55 med 107 cm. lång rigg av komposit
- Batteriladdare för 180 Ah.
- Inverter med modifierad sinusvåg 12 V – 240 V.

Inbjudan till Eskadersegling

Kjell Gustafson (39 Tonita) har pratat ihop sig med skärgårdskryssarseglarna så att Nepparna i år får chansen att vara med och segla Våreskader enligt nedan:

**Välkommen till SK55-klubbens årliga Våreskader,
i år utökad till fem dagar och omdöpt till**

55-klubbens Skärgårdskryss 2-6 juni 2011

Vi samlas i två eskadrar som möts i Säck på fredagen. Lördagen bjuder på den sedvanliga kappseglingen på en familjevänlig bana i skärgården. För att alla ska ha möjlighet att ansluta så är målet förutbestämt till Paradiset vid Finnhamn. Även söndagen bjuder på kappsegling till förutbestämt mål, nämligen Vildgrytan på Vindalsö och på söndagen seglar två eskadrar hemåt igen. Till detta evenemang inbjudes härmed, förutom SK55:or alla andra

långsmala och klassiska båtar

Frågor besvaras av Tor Hedvall på tel 0708-662360 eller mejl tor@hedvall.info.

För att bättre kunna planera priser, dryck och godis är vi tacksamma för en preliminäransmälan på ovanstående mejladress.

Information kommer också att läggas ut på www.swedishclassicboats.ning.com

Seglaräventyr på Bodensjön Text och foto Göran Haglund

Förutom Neppare så seglar jag ofta som gäst på någon av familjen Klingas två 30:or. När jag kom med första gången till RM 2003 var det på Bertils 219. Vi seglade sedan Europacup både i Nynäshamn 2004 och i Bregenz vid Bodensjön 2006. Samma år hade Martin köpt Malin av Bertil och när vi kom hem efter Europacupen så sparkade han både pappa, farbror och mig ur besättningen för att i stället plocka in ett gäng unga spolingar.

Bröderna Klinga och jag kunde alltså konstatera att vi ansågs så gamla och förbrukade att vi inte fick vara med och segla längre. Vad göra då? Jo, varför inte damma av Kalles systerbåt 220 Viktoria som stått på land i 15 år i ett industriområde. Sagt och gjort. Viktoria fixades till hjälpligt och vi ställde upp på Europacupen 2008 i Saltsjöbaden. Där gick det nu inget vidare för oss. Att bränna rakt in i en styrbordsbåt för babord (med ordentliga skador för de stackars förskräckta tyskarna i en lånad

båt) i 2:a seglingen och sen inte kunna vara med i den 3:e brukar inte vara så bra för totalresultatet. Desto bättre gick det dock för Martin och hans nya besättning. De vann nämligen Europacupen med 40 st. 30:or på startlinjen.

2010 var det dags för Europacup igen. Som väl de flesta har kunnat lista ut av ovanstående så går Europacupen vartannat år - omväxlande i Sverige och på Bodensjön. Den här gången skulle basen bli den lilla tyska staden Langenargen vid Bodensjöns norra strand. Både Viktoria och Malin skulle transporteras ned den här gången och eftersom den lastbil som Kalle äger var vikt för transport av Viktoria så behövde Martin fixa annat transportmedel för att få ner Malin. Tyskar, schweizare och österrikare kör ofta sina 30:or på jättelånga trailers som dras av Merca-jeepar eller andra stora bilar i miljonklassen. Familjen Klingas kassa räcker nu inte riktigt till för såna excesser men en riktig trailer och en Land



Startbild från Europacupen 2006

Rover Discovery från -98 blev det i alla fall. Den från Tyskland beställda trailern blev nu tyvärr inte klar i tid men i stället fick Martin låna en tysk trailer.

2006 hade jag åkte med hejaklacken (dvs. hustrur) i personbil ner till Bodensjön medan resten av besättningen åkte i lastbilen. Den här gången hade jag tänkt att lyxa till det genom att flyga ner och låta Kalle och Bertil själva sköta lastbilstransporten. Sen visade det sig dock att ingen i Martins besättning hade det BE-körkort som behövs för att få köra 30:an på. Att låta Martin köra ensam i 400 mil kändes inte riktigt bussigt så i stället för en bekväm flygresa så blev det i stället att gunga fram i en gammal Land Rover utan AC. Erfarenheten var också att själva båttransporterna oftast brukade bli mer äventyrliga och tidsödande en själva seglandet!

Seglingarna skulle börja en onsdag och för att ha tid för motorhaverier och annat som kan hända så gav vi oss iväg redan på torsdagen veckan innan. Problemen började mycket riktigt redan på väg från



Martin, skeppare på Malin (och stundtals Neppargast på Sjöfröken II)

varvet efter lyft av Malin. Temperaturmätare på Land Rovern gick redan på plan mark upp på rött. Hur skulle vi då kunna klara de hemska backarna kring Kassel i Tyskland? Efter stopp och motorbesiktning visade det sig att det fanns en spricka i locket på expansionskäret. Nytt lock fixades till dagen därpå men redan vid Södertälje gick tempmätaren upp på rött igen! Nu riktades misstankarna mot magnetkopplingen på kylarfläkten som kanske inte fungerade. Fram med ståltråd som virades flera varv runt axeln mellan motor och fläkt så att den alltid snurrade och se det hjälpte. Nu var det bara när det blev backigt ner vid Vättern



Malin (närmast) och Viktoria under en paus på Autobahn



Vid Bodensjön har nästan alla båtar heltäckande kapell som skydd mot solen

och efter Jönköping som tempmätaren betedde sig obehagligt med det gick att hantera genom att sätta på full värme och fläkt och sen ner med rutorna (tack och lov så hade inte föregående veckas trettiogradiga värme stannat kvar).

När vi sen kör iland i Kiel efter färjetransport från Göteborg så är det något som låter illa under motorhuv. Misstankarna går mot fläkten och ståltråden tas bort. Missjudet försvinner men på motorvägen så går tempmätaren upp på rött trots plan mark. Dit med mera ståltråd som hjälper till att få ner värmen i motorn och faktiskt försvinner missljudet också.

Hittills har Martin vägrat släppa ifrån sig ratten men nu blir det min tur att prova på hur det känns att köra ett 12-meters-släp på 3,5 ton med en dragbil med 122

dieselhästar under huvan (och automatlåda). Det kändes ju inte som någon F1-racer precis och vad tiden på 0-100 kunde bli vet jag inte eftersom jag inte vågade köra så fort någon gång men den kunde väl ligga på ett par minuter tippar jag. När man väl fått upp farten gick det dock rätt hyggligt. Låg väl kring 75-80 km/h och visst slingrade det en del men det kändes ändå inte direkt obehagligt annat än när långtradarna körde förbi. Då gällde det att ha koll bakåt, styra så långt åt höger som möjligt och sen gasa just när de kom upp jämsides så man fick lite drag framåt på släpet. Det gällde också att ta det mycket lugnt så fort det gick utför så att det inte gick för fort. Tyvärr insåg jag inte det sistnämnda förrän det hållit på att gå alldeles åt pepparen. I en nerförsbacke vid infarten till Hamburg så gick det lite för fort utför (85-90 kanske) samtidigt som en

långtradare körde om. Ekipaget började plötsligt vobbla våldsamt. Automatiskt så bromsar man i stället för att gasa i en sån situation vilket bara gör allt värre och vi krängde fram och tillbaka långt utanför vår egen fil. Precis när det kändes som om att nu välter det så släppte jag bromsen och gasade i stället sen Martin skrikte åt mig att sluta bromsa. Ekipaget rätade nu upp sig och det gick att kontrollerat få ner farten. Efter det tog vi det mycket, mycket lugnt i alla utförsbackar. Interna regeln blev – “Aldrig över 65 km/h utför” och om inte föraren kom ihåg det så blev det co-drivern som hade som uppgift att hela tiden påminna.

Efter att ha lunkat på i ett tempo på strax under 80 genom det ganska platta norra delarna av Tyskland började vi så småningom närma oss bergen kring Kassel. Här kan det gå uppför i 7-8 km för att sen gå utför lika länge. Här sjönk medelfarten betydligt – många gången gjorde vi inte mer än 35 km/h uppför trots pellen i botten och utför vågade vi som sagt inte köra mer än 65. Eftersom kylningen fortfarande inte var helt OK så blev det också standard att en bit upp i varje backe dra på full värme



De två AC-båtar som låg på land såg rätt opropertionerliga utan sen man kapat ett par meter på kölarna för att kunna sjösätta dem i den rätt grunda hamnen



Drömkunden för en riggfirma? Jag har då aldrig sett någon båt med så mycket rostfritt i masten förr!

och högsta fart på fläkten. Trots nervevade rutor så blev det garanterat rätt svettigt.

Så småningom kom vi fram till den lilla vackra staden Langenargen och lyckades också efter diverse micklande med vägbommen lyckligt komma in till yachthamnen (dvs. bil och båt kom in lyckligt – när jag gick efter båten kom bommen nerdunsande rakt i huvudet på mig och det är ju tur att jag har en riktig träskalle – men det kändes ändå rätt ordentligt). Vi hann dock inte sjösätt och i brist på hotellrum för natten fick sedan jag och Bengt Pettersson (22:an Cirdan) sova uppe i Viktoria när hon stod på lastbilen. Eftersom det blåste rätt ordentligt blev det rätt skakigt däruppe tre meter upp på flaket men är man tillräckligt trött så sover man gott ändå (bara man tänker sig för om man ska upp på natten!).



Lite tid för turistande blev det också. Här Rheinfall i Schweiz (Rhen rinner ut i Bodensjön i Österrike i öster och ut i Schweiz i väster)

Sjösättning blev det i Marinen intill klubbhamnen (gratis eftersom de sponsrade kappseglingarna). Marinen var gigantisk och rymde säker flera tusen segelbåtar (däribland två AC-båtar). Ordföranden i Langenargen Yacht Club – Reinhard Frey (snabbt omdöpt till Fabror Frey) fixade bogsering till Yachthamnen för oss och andra som kom med trailer/lastbil.

Det första man ser på Bodensjön är att det finns sanslöst mycket båtar - framförallt segelbåtar. Det kryllar av segel på vattnet när det är fint väder och yachthamnarna är gigantiska. Varje klubbhamn har också minst en restaurang - gärna två. Maten är god och priserna rimliga.

Vi hade nu några dagar på oss för att skruva på båtarna och träna lite innan kappseglingarna började. Vi hade haft egentillverkade märken med oss på lastbilen och när vi nu skulle köra lite mot varandra med Malin och Viktoria så tog vi naturligtvis med oss dem ut. Trots 50 m lina så lyckades fick vi dock inte få botten

någonstans utan fick till slut köra med drivande märken (det visade sig senare att prickbåtarna hade 200 m lina för att nå botten). Det visade sig rätt snabbt att Viktoria var väl så snabb som Malin på kryssen men att de var helt överlägsna på undanvind och in manövrarna. Som yngst på Viktoria (57 år) så skickades jag fram på fördäck och det vet man ju hur det går när någon över 40 skickas upp på fördäck – nämligen långa smällen.

Fortsättning följer i Nepparnytt nr 2 2011

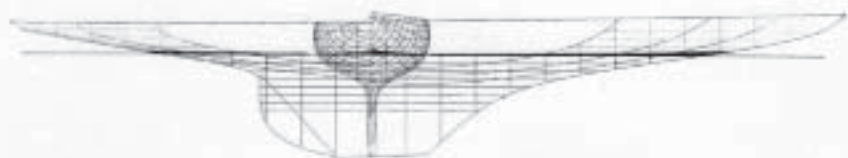
Fakta om Bodensjön från Wikipedia:
Bodensjön (tyska: *Bodensee*, franska: *Lac de Constance*) delas mellan Schweiz, Tyskland och Österrike och är de två sistnämnda ländernas största sjö. Med en area på 571,5 km² och volym på 48,5 miljarder m³ är den den tredje största sjön i Centraleuropa. Dess största djup är 254 m, dess största bredd är 14 km och dess största längd är 63 km. Den centrala delen av sjön är det enda gränsområde i Europa där gränsen inte är fastställd.

Båtregistret



HALVMODELLER

NICLAS SKÄRLUND



ADRESS: Sockenvägen 525 • 121 34 ENSKEDEDALEN • TELEFON: 08 - 649 49 07
Mobil 0709-525 370 Mail niclasskarlund@telia.com

