



# DFÆL·*bladet*

---

Nr. 110 december 2011

Skønheder i  
skærgården



# Stoppenåle og vandvogne

## – de smukke skærgårdskrydsere

*Af Stig Ekblom*

Danske lystsejlere, som har færdedes på den svenske øst- og vestkyst kan næsten ikke have undgået at møde nogle af de lange, smalle og lave skærgårdskrydsere, der om nogen har karakteriseret den typiske svenske lystbåd fra de gode gamle dage. De københavnske træsejlere har gennem en årrække kunnet nyde 30'eren "Trollungen" ved deres kapsejladser, og også i Svendborg ser man frem til at dyste med 30'eren "Pyrola". Indimellem har vi andre kunnet nyde mälarkryssarne "Carita" og "Trio", men ellers har skærgårdskrydsernes repræsentation blandt danske sejlere ikke ligefrem været dominerende.

Alene i Sverige er der bygget tæt på 1200 skærgårdskrydsere, der ligesom vores spidsgatterregler fordeler sig på forskellige klasser ud fra deres sejlarealer. Det er ikke langt fra det nærmest ufattelige antal, som folkebådene nåede op på i Sverige, så vi har altså at gøre med en særdeles udbredt bådtype.

Oprindeligt var idéen om skærgårdskrydseren en modreaktion på fremkomsten af R-reglen fra 1905 – her var mange svenskere enige om at de første fartøjer bygget efter denne regel var dyre og mislykkede.

I februar 1908 – efter mægtige stridigheder - skabte SSF, Svenska Seglarförbundet, derfor skærgårdskrydsereglen som den første svenske nationalklasse. De første både bygget hertil var særdeles vellykkede både, så reglen vandt straks stor tilslutning især på østkysten af Sverige, hvor de ivrigste tilhængere havde befundet sig.

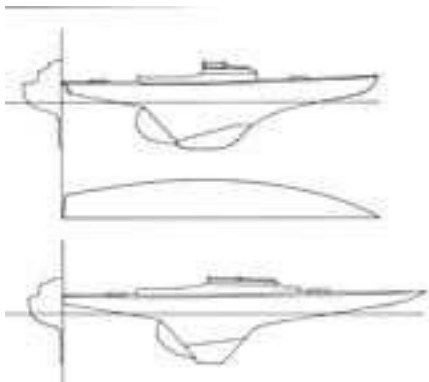
I Danmark og Norge gik det mere trægt, og trods nærheden til de svenske farvande var det andre klasser, der fik overtaget, så der er kun fremkommet ganske få dansk- og norskbyggede skærgårdskrydsere. I DFÆLS register kan der eksempelvis kun ses 18 klasse-skærgårdskrydsere (incl. Mälarkryssare) – og 6 som ikke er helt sikre klassebåde.

Til gengæld vandt klasserne stor tilslutning i Finland og Tyskland – og tilslutningen bredte sig også til England og USA, hvor der er blevet bygget en hel del til de forskellige klasser.

Der var jo tale om en konstruktionsklasse, hvor nye idéer kunne blive afprøvet, og med ret vide rammer for hvordan fartøjerne skulle kunne se ud og gebærde sig, men de første var ganske moderate i deres fremtoning – hverken særligt lange eller specielt slanke. Det skulle hurtigt blive anderledes.



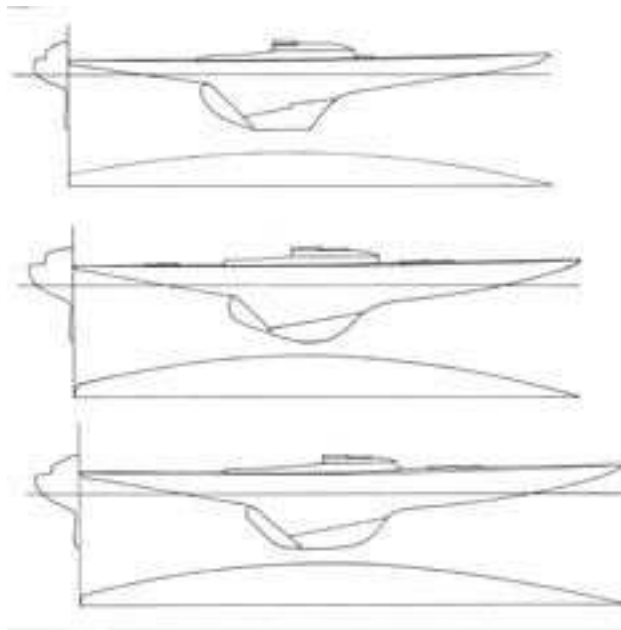
*"Älfvan" 1908, verdens første 30 m<sup>2</sup> skærgårdskrydsere tegnet af Erik Salander og bygget af August Plym nærmest samtidig med reglens vedtagelse og bygget i stor hast, så den blev sosat samme år som reglen. Et fint lille fartøj med overalltlængden 8.10 meter og bredde på 1,98 meter, velbygget og velsejlende – og stadig aktiv i de svenske farvande.*



Allerede i 1914 var der sket en markant udvikling i skærgårdskrydserens udseende – her ses ”Älfvan” i rids sammen med den Sjögren-tegnede 30’er, ”SSB”, (bogstaverne står for Segelsällskapet Brunnsvikens, der lod den bygge osm udlodningsbåd). Den var 9,4 meter lang og 1,8 meter bred og med væsentligt mindre våd overflade, så der er vist ingen tvivl om, at den med lethed har kunnet slå den 6 år ældre ”Älfvan” af banen. Men det skulle blive langt værre...

Der er en udbredt misforståelse om at skærgårdskrydserreglerne stort set ikke begrænsede andet en sejlarealet, men det er højst misvisende. Der findes en lang række mindstekrav og scantlings, der for eksempel regulerer mindstemål for klædningens tykkelse, antal af spanter og svøb og deres dimensioner, displacement, mastediameter, fribord m.v.

Disse mindstemål viste det sig undervejs, at man måtte regulere på, efterhånden som konstruktørerne fandt på nye måder at ”knække” klassereglerne med. Der skete således ændringer af byggereglerne i 1916, 1919, 1920 og 1925. For eksempel blev kravene til klædningens tykkelse, spanternes mindstemål og displacement forøget gang på gang. For eksempel blev kravene fra 1908 til 1925 til klædning og dæk på en 30 m<sup>2</sup> sat op fra 14 mm til 18 mm, og stålspanternes dimensioner fra 20 x 20 x 3 mm til 30 x 30 x 3. Mindste displacement blev øget fra 1100 kg til 2000 kg. Desuden blev der i 1920 indført et krav om middelbredde – således at der på et vist stykke af bådens midtersektion skulle være et vist areal, så de meget smalle og rombeformede både blev undgået.



Man kan måske ane den vilde udvikling i 30’ernes mål ved at sammenligne med de to rids i samme målestok af ”Älfvan” og ”SSB” med disse.

Øverst: ”GSS” fra 1926, tegnet af Estlander med målene 12,90 x 1,75

Midterst: ”Lill-Singva II” fra 1935, tegnet af Nilsson med målene 13,54 x 2,24

Nederst: ”Rapid” fra 1938, tegnet af Becker med målene 14,60 x 2,25

Imellem de omtalte reguleringer af reglerne blev der skiftevis etableret nye klasser og sammenlagt klasser, og udgangen af alt dette blev at der kom til at eksistere klasser for 15, 22, 30, 40, 55, 75, 120, og 150 m<sup>2</sup>.

Bådene blev hurtigt dyre med deres avancerede konstruktioner, og derfor indførte man i 1925 en 22 m<sup>2</sup> B-klasse, hvor der skulle være jernkøl frem for blykøl, klædning af fyr, større mindstebredde og hvor masten skulle være ret og med en mindre maksimalhøjde end på den ”rigtige” 22m<sup>2</sup> – klasse, som fra da af kaldtes A22.

I 1930 ændredes beregningen af forsejlet til den inter-



ationale regel om kun at medregne 85 % af fortrekanten, så nu kunne forsejlet gøres større. Gennem de næste mange år har der været gentagne tiltag for at ændre på skærgårdskrydsereglerne, men uden væsentlige resultater, så nutidens både sejler stadig efter 1925-reglen.

Der sejler således skærgårdskrydsere rundt den dag i dag med sejlarealer fra 15 til 150 m<sup>2</sup> – men det er nu en misforståelse at tro at de mindste er rene legetøjsbåde. De første 15'ere var kun 5,5-6 meter lange, men der gik ikke lang tid fra klassens opståen før de nåede længder på op til 10,5 meter. Til sammenligning kan nævnes, at 150 m<sup>2</sup> 'eren "Beatrice Aurore" fra 1920 er 22,5 meter lang med 10 gange så stort et sejlareal. Den længste 150'er blev allerede bygget i 1919 og var næsten 24 meter lang.

### Kaos i sejlnumrene

Bådernes nummerering bærer præg af kaos. Man kan ikke umiddelbart forstå noget om bådens alder ud fra dens sejlnummer. Feks. har 30'eren "Titty" fra 1913 sejlnummer S 51, mens S1 "Finisterre" er bygget i 1928. Først efter 1920 blev sejlnummeret knyttet til en bestemt båd – før dette fik man et nummer ved hver kapsejls. Alle både havde til gengæld et byggenummer, der ikke nødvendigvis stemte overens med sejlnummeret. Det er derfor en større opgave at finde en båd i skærgårdskrydseregisteret – der må blades igennem med aktiv søgefinger....



55'eren "L'Algion" fra 1916 overhales både på højde og fart af 95'erne "La Morena" fra 1922 og "Kerma" fra 1918.

Særlig 22 m<sup>2</sup> og 30 m<sup>2</sup>-klasserne er fuldt aktive i dag med mesterskapsejls og masser af aktive sejlere – du kan se mere om deres aktiviteter på <http://www.sskf.se>.

Flere og flere danske sejlere er begyndt at importere svenske skærgårdskrydsere – det bliver spændende om vi skal til at se mange af disse smukke fartøjer i vore hjemlige farvande de kommende år.

### Længere og længere

Indenfor hver klasse skete der dramatiske øgninger af bådernes længder. Især de mindste arealklasser opnåede ekstreme længdeforøgelse.

Båd klasse	Kendt antal både bygget	Længde ved klassens start	Normale længder eft. ngl. år	Længste eksemplarer
15 m <sup>2</sup>	90-100	5,50 m	9-10,5 m	10,65 m
22 m <sup>2</sup>	400-500	7,70 m	10-11 m	13,40 m
30 m <sup>2</sup>	330-430	8,10 m	11-13 m	14,60 m
40 m <sup>2</sup>	90	8,84 m	12-15 m	15,32 m
55 m <sup>2</sup>	60	10,60 m	12-15 m	16,20 m
75 m <sup>2</sup>	40	12,50 m	14-18 m	19,35 m
95 m <sup>2</sup>	20	13,60 m	14-19 m	21,27 m
120 m <sup>2</sup>	5	15,80 m	15-20 m	21,25 m
150 m <sup>2</sup>	5	18,50 m	19-23 m	23,94 m

## Skærgårdskrydseren som olympisk klasse



I 1919 blev 30 m<sup>2</sup> og 40 m<sup>2</sup> skærgårdskrydser antaget som internationale klasser af det Internationale Sejlerforbund, hvilket medførte at de blev olympiske klasser ved Olympiaden i Antwerpen 1920. Her vandt svenskerne klart, men det var nu også meget nemt, for de var eneste startende nation med 3 både i de to klasser, så de kunne helt uden modstandere tage to guldmedaljer og en sølvmedalje.

Herefter gled disse klasser igen ud af OL.

## Den finske model breder sig - Nordisk 22'er

Som reaktion på de mere og mere ekstreme skærgårdskrydsere besluttede man i 1922 i Finland at etablere en 22 m<sup>2</sup> klasse, ligeledes en konstruktionsklasse, som efter godkendelsen af Skandinavisk Sejlerforbund i 1923 hurtigt kom til at brede sig ud i Norden. Nu hed den "Nordisk 22'er", og slog også an i Danmark.

Her krævedes en ret mast og en del nye regler, der skulle begrænse ekstremiteter og store byggeomkostninger – altså samme bestræbelse, som de noget senere indførte Mälarkryssare var udtryk for. Men målereglerne for Nordisk 22 fremmede et bredt og agterligt liggende hovedspant (bredeste spant) og en lang tynd og dermed dårligt bærende stævn, så bådtypen blev berygtet for at "sejle ned" på læns – altså at den ligefrem dykkede ned under bølgerne med stævnen i frisk vejr.

*To danske N22'ere i frisk vejr, "Jasda" og "Vuhti" begge bygget i 1926*



*Mälär 30'eren "Carita", da den deltog i DFÆL-Træfi i Assens 2008*

## De kontrollerede stoppenåle – Mälarkrydserne

Selvom de smukke Mälarkryssare ligner skærgårdskrydserne meget, så afviger de markant fra disse alene ved at de er entypebåde, d.v.s. at alle mål er nøje fastsatte, så bådene er helt ens i dimensioner, vægt og sejlenes mål.

Oprindeligt er de to klasser nærmest at betragte som "fastfrysninger" af udviklingen blandt skærgårdskrydserne, idet bådtypen Mälär 22 er konstrueret i 1929 af Gustav Estlander som en kopi af hans B-22 skærgårdskrydser "Gusco".

Mälär 30 er konstrueret i 1933 af Estlanders tidligere ansatte Lage Eklund med slående ligheder med Estlanders linier fra de sidste 30'ere inden han døde i 1930. Hvor tæt Mälär 30 ligger på skærgårdskrydserne, kan ses af, at en enkelt har ladet sig registrere og deltager blandt de "rigtige" 30 m<sup>2</sup> skærgårdskrydsere – og placerer sig fint i kapsejladserne. Senere hen er der bla. kommet Mälär 25 til som klasse.

## Vandvognen på de store have



*”Tre Sang” ved Classic Week i Kiel 2010*

Gennem årene har der eksisteret en udbredt misforståelse om at skærgårdskrydsere med deres langsmalle skrog og lave displacement kun klarer sig godt i beskyttede farvande. Men allerede ved olympiaden i 1920 viste skærgårdskrydserne at de sejlede hurtigere end meterbådene og gennemførte ubesværet i ret hårde vejrforhold i den engelske kanal.

I 1945 købte den engelske sejler H. G. Hasler en berømt 30 m<sup>2</sup> skærgårdskrydser, ”Tre Sang”, bygget i Sverige i 1934 og konstrueret af Harry Becker, som jo om nogen har været kendt for de lange modeller.

Med den vandt Hasler gennem årene en lang række havkapsejladser – ikke mindst i rigtigt hårdt vejr – og bankede dermed en kæmpe stoppenål gennem påstandene om skærgårdskrydsernes ringe sødygtighed.

”Tre Sang” blev i 1998 fundet i Wales i en ussel tilstand af tyskeren Rolf Kohlbach og gjort fuldstændig i stand – og sejler i dag på smukkeste vis i Tyskland.

## Skærgårdskrydsere i Tyskland

Der er stor skærgårdskrydseraktivitet i Tyskland, både ved nordkysten og på Bodensøen, men det må jo også nævnes at man alene i Freundeskreis Klassische Yachten’s register finder 163 ”schärenkreuzere”. Langt de fleste medlemsbåde er tyskbyggede, undtagen blandt 22’erne, men der er kommet en del svenske både til gennem årene.

I juli holdt man som omtalt i DFÆL-Bladet nr. 108 et åbent skærgårdskrydsertræf i Lemkenhafen, ”Schlank & Rank”, hvor 17 klassiske skærgårdskrydsere var tilmeldt sammen med en hel del andre lange og smalle fartøjer. Vejret var skrækkeligt, men man ser frem til en endnu højere deltagelse i 2013.

På Bodensøen deltager også en hel del østrigske og schweiziske skærgårdskrydsere, der er alene registreret 39 stks 30’ere fra disse to lande. Se mere om disse på den internationale 30 m<sup>2</sup> – forening på <http://www.30sk.com>.

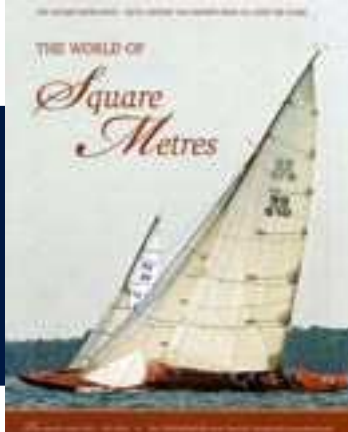
## Skerry Cruisers

Også i USA har en del aktive ”Skerry Cruiser”-sejlere samlet sig i foreningen ”Square Skerry Yachts” – man kan muntre sig med at kigge ind på hjemmesiden <http://www.squareskerryyachts.net>, hvor der er registreret 142 30’ere og et ukendt antal 22’ere.



### Anvendt litteratur:

Alla våra skärgårdskryssare, Per Thelander, 1991  
100 år under segel, svensk segling 1905-2005,  
Svenska Seglarförbundet, 2004  
Hvide Sejl, Einar Olufsen, 1964  
Nordens Båtar, Bind I, Otto Lybeck, 1939  
Danske Lystbåde, Jan Ebert, 1986  
Svenska Skärgårdskryssare Förbundets hjemmeside:  
<http://www.sskf.se>



Anbefalet litteratur, som jeg dog ikke har kunnet anvende, idet de danske biblioteker ikke har den: Jubileumsboken "The World of Square Metres" - om skärgårdskryssarens udvikling från 1908-2008. Den kan bestilles gennem Svenska Skärgårdskryssare Förbundet fra deres hjemmeside – koster 400 SKR

# En skønhed på Københavns Yacht- og Motorbådsværft

På baggrund af vedholdende rygter om en lang slæde på værftet ude på det yderste af Stubben ved Nordhavnen, kontaktede jeg Københavns Yacht og Motorbådsværft – og ganske rigtigt, her har 95 m<sup>2</sup> skærgårdskrydseren "Gain" haft til huse gennem en årrække. Båden er over 16 meter lang og 2,8 meter bred og er tegnet af August Plym, bygget på hans eget værft Neglingevarvet, Stockholms Båtbyggeri i 1916.

*Af Stig Ekblom*

Værftsejer Morten inviterede mig til at komme og kigge – og det var ikke en mulighed, jeg havde lyst til at lade gå fra mig. Gåturen fra Nordhavnen Station ud til Fiskerihavnen er lang, men viste sig virkelig interessant og værd at tage. Nu er det også en ære at komme sådan et sted, værftet har jo ældgamle rødder. Herfra er mangt et stolt fartøj sejlet ud, feks. en række af de meste vindende 6-metere igennem 1920'erne og -30'erne. Værftet brændte i 1936 sammen med en del prægtige fartøjer – blandt andre kongens 10-meter "Rita V", men det blev genopbygget og har leveret og repareret mange både siden.

I den lavloftede sidehal kunne jeg nu beundre denne skønhed, som efter 5 års restaurering gerne skulle være klar til søsætning nu til sommer. Værftet har stået for reparationer på skroget, mens ejeren, som er udlandsdansker, selv arbejder på restaureringen af den demonterede aptering, som er helt original.

Her har været tale om den sædvanlige historie. Det meget smukke skib blev købt i Norge og sejlet hjem til København, hvor man sejlede en sommer. Men ved førstkommande forårsklargøring var der noget trevleri ved røstjernene, så båden kom lige over til Morten på værftet for at blive ordnet for denne bagatel. Men det viste sig at være ret omfattende, og der åbenbares hurtigt mange flere problemer, da der først blev gået grundigere efter. Der var feks. blevet lagt et tyndt lag frisk træ uden på det dårlige træ i køltræ og stævne.

Forstævnen var i fyr med stålskinner foroven og forenden, boltet sammen med et utal af bolte – sådan var den lavet originalt – men træet bladrede fuldstændig op og faldt fra hinanden da Morten skar lidt i det.

Hele køltræet og 8 meter stævn måtte skiftes – samt rorstævnen. Dækket viste sig at være råddent i kanterne, cockpitkarmene ligeså. Der blev lagt nyt dæk i oregonpine på, nye cockpitkarme, og lagt et lag 3 mm mahogny-



*"Gain" ansås som den mest vellykkede 95'er fra Plyms hånd, og var med den berømte sejler John "Glas-Calle" Carlsson ved roret altvindende gennem årene indtil 1918, hvor den nye Salander-tegnede "Gerdny" kom til og gav "Gain" kam til håret de kommende år.*



*Som "Gain" så ud ved Sandhamsveckan 1916 – her dystende med sin forgænger "Inga-Lill", også af Plyms hånd, og som i 1914 var den første skærgårdskrydser med krumbygget marconimast. Begge var meget tidligt på den i overgangen fra gaffel- til bermudarig, men som det ses, endnu med det lave og meget brede sejlplan, der prægede de første både med den nye rigtype.*

finer uden på rufsiderne, så de patinerede indersider fra 1916 kunne blive bevarede. Det ser naturligvis aldeles vidunderligt ud. Som gave fra værftet til ejeren er såvel forluge som agterluge med karme blevet udskiftet – to



*"Gain"s imponerende fordæk, fotograferet da hun efter losningen af de store opgaver blev flyttet fra den store værftshal over i sidehallen.*

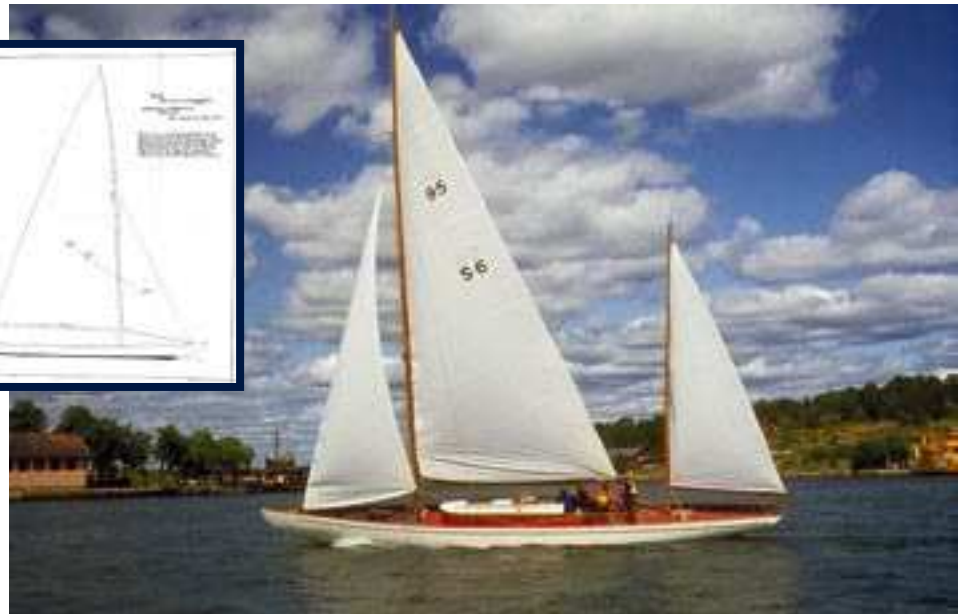


lær-



*Det oprindelige problem ved rostjernene løstes med indskarrede stykker af bord – der hvor de gamle rostjern sammen med det nedrivende vand havde forårsaget råd i klædningen.*

*Nyt koltræ, ny forstævn og rorstævn, nye bjørne og bundstokke og nye stålbundstokke og en del svøb. Det er da vist godt at der findes værfter, der kan endnu...*



*”Gain”, som hun så ud, da hun færdedes i de nordligere farvande, hvor den nuværende ejer købte hende. Det er endnu uvist om yawl-riggen skal bevares. Morten har ventet med at gennembryde oregon-dækket, før ejeren har besluttet sig endeligt. Det ville da også klæde dette smukke fartøj med en kutterrige, ikke sandt?*

*Indsat i foto: På sjöhistoriska muséet i Stockholm kan man hente Plyms originale rigtegning, hvis det skulle have interesse ved en mulig ændring af riggen.*



*Værftsejer Morten Sørensen på det kæmpestore nylagte agterdæk i 6 meter lange oregonlister. Dækket er lakeret med coelan – og Morten fortæller at det voldte store besværligheder at lakere med coelan'en. Til sidst valgte man at hælde det på og fordele det med pensel, men nu ser det også rigtigt flot ud.*



*Foran værftet står 8-meteren "Unda", der trænger til en gennemgribende restaurering – der er noget råd i de forreste underste bord og bundstokke, så den har ikke været ude og sejle nogle år – projektet står vist lidt i stampe...*

linge har nemlig gennem årene lavet dem som svendeprover og derved bidraget til det utroligt smukke resultat.

Når man nu var i gang, blev alle de rustne stålbundstokke udskiftet, og klædningsen repareret, hvor det var nødvendigt. Desuden er hele skroget blevet nåddelimit.

Nu står båden altså hel og flot igen og i fineste form. Problemet er vist bare, hvor den kan komme til at få havneplads til sommer – men enhver havn må da være stolt af at huse sådan en skønhed?



*Værftsejer Morten viser sit righoldige trælager. Han faldt over et større parti mahogny og eg – beregnet til bygningen af en 40 fods båd, som aldrig blev bygget. Fornemt og vellagret træ, der kan finde anvendelse i nye restaureringer af vore sejlende kulturskatte*

# Sydfynsk elegance

Ved Svendborg Classic 2010 deltog en smuk skærgårdskrydser under dansk flag, gennemboerende Lumskebugtens småbølger med sin lange sylespidse stævn.

Hermed har vi fået endnu en skærgårdskrydser, en 30 m<sup>2</sup>, til de danske farvande. Båden er tegnet af Tore Holm og amatørbygget i 1922. Sommerens sejlads afslørede seriøse svagheder i bådens tilstand, ikke mindst ved de gamle stålpanter. Den nye ejer Jakob Jørgensen har skilt den ad og er gået i gang med en omfattende restaurering, så den har ikke været i vandet i 2011.

Jakob har skrevet nogle ord om "Pyrola" og hans vej til den:

Jeg er jo en forholdsvis uerfaren sejler, Pyrola er vores første båd.



*Dagen før afrejse fra Stockholm*

I de sidste dage af oktober 2009 tog jeg en tur til Stockholm for at kigge på en 30 kvm skærgårdskrydser, jeg havde fundet på den svenske side "träbåtsakuten", en båd bygget i 1922 efter tegninger af Tore Holm. Det var



*Endelig hjemme. Let brise, Ullas første tur, og Bjørno i Baggrunden.*



*Båden klar til søsætning lidt nord for Stockholm*

en tobakshandler fra Västerås, der i sin fritid byggede den sammen med en skibsbygger.

Mit første møde med den foregik en temmelig kølig dag, hvor ejeren skulle fragte den til hjemhavnen og have den lagt op for vinteren.

Fascineret af de smukke linjer og forført af drømmen om sejlture i evigt solskin mellem skærgårdsclipperne, slog jeg til, og var nu ejer af en behændigt samlet bunke træ fra 20'ernes svenske skove.

Efter en lang vinters venten drog jeg sammen med to erfarne sejlere, til Viggbyholm for at nødtørftigt klargøre båden og sejle den ned langs den svenske østkyst til dens nye hjemhavn i Fåborg.



*Det er en våd lang slæde :- ) Svendborg havn. August 2010*

Det har været en udfordrende og fantastisk tur mange store oplevelser og skuffelser, men alt i alt det hele værd. Jeg er stadig vild med båden og trods dens åbenlyse mangler, glæder jeg mig hver gang jeg kigger på den.



*Pyrola har fået dækket af – et nyt smukt i oregon skal lægges, og derved har Jakob kunne komme til at skifte de 5 rustne stålsplanter i agterskibet frem til roret.*



*Et af de nye blanke stålsplanter, der er blevet sat i hækken. Jakob har tænkt sig at gøre agterspejlet rundere igen, det er tydeligvis blevet modificeret på det i en dårligt udført reparation for en årrække siden.*



*Morgenmad fra det store køkken, På billedet Finn i rød Jakke (Kaptajn) og Jakob (Ejer)*



*Der skal mange nye propper i ved de nye svøb og stålsplanter. Og der er mange flere at tage fat på...*

### **Pyrola**

Pyrola er ca. 40 fod lang og ca. 2 m på det bredeste sted Dybgangen er 160 cm (under krigen solgte man ofte blyet fra kølen, så "Pyrola har fået jernkøl og dermed ca. 10 cm. større dybgang)

Displacement ca 2 ton

Masten er 12,5 m (den blev forlænget til sin nuværende længde i 70'erne)

Navnet Pyrola fortæber sig i tiden. Hvis man slår det op på nettet er den mest almindelige forklaring, at det er navnet på en blomst af lyngfamilien (og brugt som kvindenavn i Sverige (red.))