

SK55 Kee-Go (August Plym, 1916) jagas av SK55 Mayflower (Tore Holm, 1920). Notera de fyra årens utveckling mot mer långsmala skrov.



SVENSKA BÅTKLASSIKER

# SKÄRGÅRDSKRYSSARNA – en världssuccé

Det finns många "typiskt svenska" båttyper, men möjligen är skärgårdskryssaren den mest typiska av dem alla. Gracila och skapta för kappsegling i skärgårdarnas skyddade vatten har de i hög grad präglat svensk segling och bilden av svensk segling. Text & foto: Stefan Iwanowski

#### Vill du veta mer:

Svenska Skärgårdskryssareförbundets hemsida är mycket innehållsrik – [www.sskf.se](http://www.sskf.se)  
Skärgårds 22 klubben – [sk22.se](http://sk22.se)

#### Böcker:

Alla våra skärgårdskryssare av Per Thelander  
Jakt på Kryss av Per Thelander och Maria Thorsell  
The World of Square Metres, redaktion



Tre representanter för några av de större klasserna. Närmast SK55 Ninni (Tore Holm, 1917), därinnanför SK75 Bacchant II (Reimers, 1936), SK95 Kerma (Erik Salander, 1918). Det borde vara "tripp, trapp, trull", men Bacchant II är mycket större än sina klassysstrar.



**DET HAR INTE** alltid varit lika strikt och ordnat på kappseglingsbanorna som idag. Från att den enklaste regeln "först i mål vinner", som vid kappseglingar oftast visade sig i "störst först", hade dominerat, utvecklades efter hand en vildvuxen flora av lokala regler och handkappssystem under 1800-talet för att göra kappseglandet mer rättvist. Det innebar stora svårigheter när seglare från olika klubbar eller olika länder ville kappsegla mot varandra.

I slutet av det seklet hände något som ställde problemet på sin spets. En ny typ av båtar började dyka upp på kappseglingsbanorna som till dess dominerats av långkölade, djupt nerbyggda och rejält byggda båtar, med ombonad inredning i ruffen.

De nya hade tunna lätta (för att inte säga klena) och platta skrov, endast minimal inredning, frihängande roder och kölar av fentypp och var enkom byggda för att vara snabba. Till att börja med seglade alla på samma villkor, vilket ju missgynnade de äldre båtarna. Lösningen i Sverige blev till en början att dela upp båtarna i kryssare (de mer traditionella) och kappseglare (de modernare). Men mer krävdes. Kappseglandets regler och förutsättningar stöptes om ganska radikalt i hela den kappseglande världen.

Efter åtskilligt pusslande och konfererande samlades seglarorganisationer från elva länder vid två tillfällen i London 1906 och beslutade om den första internationellt gällande regeln för en kappseglingssklass, den Internationella Regeln eller som den brukar nämnas: R-regeln. Det är en konstruktionsre-

gel där ett antal mått och förhållanden fastställts som konstruktörerna har att rätta sig efter då de designar dessa båtar. Då det var den enda regeln av sitt slag fick den snabbt stor spridning och åren 1958 till 1987 var det regelns 12:or man seglade America's Cup med.

**I SVERIGE VAR** dock inte alla så nöjda och vid Svenska Seglarförbundets årsmöte på Grand Hotel i Stockholm den 22 februari 1908, beslöts om inrättandet av en ny, nationell regel för konstruktion och kappsegling i klasserna 22 m<sup>2</sup>, 30 m<sup>2</sup>, 45 m<sup>2</sup> och 55 m<sup>2</sup>, som komplement till R-regeln. Avsikten var bland annat att skapa välseglande och beboeliga båtar med lång livslängd. Även detta är en konstruktionsregel med en fastställd segelyta (för respektive klass), men med fri fördelning mellan stor- och försegel, noggranna byggbestämmelser vad avser bland annat materialdimensioner. Men i övrigt gav regeln tämligen fria händer att maximera fartgivande egenskaper såsom skrovetns längd. Även somliga äldre konstruktioner tilläts mäta in som skärgårdskryssare om riggen anpassades efter reglerna.

Först ut att rita en båt enligt den färskaste regeln var Erik Salander, en av landets flitigaste fotografer och skribenter inom båtsporten, men också en framstående konstruktör.

**"Kappseglandets regler och förutsättningar stöptes om ganska radikalt världen."**

Enligt vad som berättas fick han beställningen redan kvällen på Grand Hotel. Det resulterade i den 8,10x1,98 meter långa, gaffelriggade 30:an Älfvan som byggdes på Neglingevarvet och ännu finns kvar och vårdas.

Under de närmaste åren efter tillkomsten fortsatte regeln att utvecklas på olika sätt. Fram till 1913 adderades klasserna 15 m<sup>2</sup>, 38 m<sup>2</sup>, 75 m<sup>2</sup>, 95 m<sup>2</sup>, 120 m<sup>2</sup> och 150 m<sup>2</sup>. Dagens klassindelning blev bestämd 1915 då klasserna 38 och 45 slogs ihop till klassen 40 m<sup>2</sup>. Vid tre tillfällen reviderades regeln i olika avseenden, men sedan 1925 har endast justeringar gjorts. Den nya regeln blev snabbt populär både i Sverige och våra grannländer. Bara i Finland byggdes åren 1907 till 1920 omkring 600 skärgårdskryssare.

När så konstruktörerna börjat bekanta sig med regelns förutsättningar, började de utnyttja möjligheter och kryphål. Eftersom segelytan var fastställd var det framför allt skroven man utvecklade. Tillsammans med finländaren Zake Westin var den finlands-svenske Gustaf Estlander några av de konstruktörer som gick i bräschen och dominerade på kappseglingsbanorna under många år. Med sina allt längre båtar.

**UTVECKLINGEN VAR DRAMATISK.** De tidiga 40:orna var till exempel vanligen bara cirka 9–10 m långa, men 1923 konstruerade Westin en som var 15,2 m lång och hade en bredd på endast 1,74 m. Ett annat exempel är Estlanders mest extrema och sägenomspunna konstruktion, den nära 24 m långa och blott 3,31 breda 150 m<sup>2</sup> Singoalla, som dessvärre totalförstördes vid en brand 1923.

Av de drygt 60 svenska konstruktörer som bidragit kan särskilt nämnas familjen Holm på Gamleby Yachtvarv, pappa Knut och sönerna Tore och Yngve som frambringat några av de vackraste och snabbaste skärgårdskryssarna, liksom tidigare nämnde Erik Salander, Carl Holmström, Harry Becker, med flera.

**ÅKTA VARA ELLER** inte? Även Knud H Reimers ritade ett flertal, varav den modernare S30 skapade lite rabalder.

Det började med att segelklubben på Långholmen i Stockholm, Göta SS, tog initiativ till ny båt som skulle mäta in som 30 m<sup>2</sup> skärgårdskryssare, men vara något rymligare och i plast.

Planerna med utgångspunkt i en Reimersritning från 1937 godkändes av Svenska Seglarförbundet och arbetet fortskred i kommitté och på ritbord. Efterhand gjordes ändringar som bland annat innebar att segelytan ökades, vilket inte godkändes av det nybildade Svenska Skärgårdskryssareförbundet då måtten inte höll sig inom de regeln stipulerade. Det hela resulterade i att bland andra Reimers lämnade SSKF och att den dubbelruffade S30 byggdes i stort antal på Fisksätra varv. Den har senare fått gott sällskap av andra "nästan-skärgårdskryssare" som Rival22, C40 och andra.

**S30 VAR DOCK** inte den första "rymligare skärgårdskryssare" Reimers ritade. Bacchant är en 19,35 x 2,97 stor SK75 och därmed den längsta 75:a som byggts och ganska rymlig invändigt. Hon byggdes 1936 på den Plymska Neglingevarvet för häradshövding Erik "Störtankaret" Lundberg, som ägt en Bacchant tidigare. Tillsammans med varvsägaren Carl Plym tog han med sig sin första Bacchant till USA, en SK30 konstruerad av Gustaf Estlander, för att uppfylla sin dröm att delta i The Marblehead Cup och segla mot jänkarna i deras egna farvatten. Det gick så bra att team Bacchant obesegrad kunde genomföra alla seglingar och ta hem både den magnifika silvertrofén samt bli flitigt omskriven i amerikansk press "enär ingen främling, som tillförne kommit till Amerika, icke åtminstone någon gång besegrats".



Med sina 19,35 meters längd, är SK75 Bacchant II, störst av alla 75:or och, byggd 1936, även den yngsta av de kvarvarande.

Bacchant II såldes 1974 till USA där hon kappsegelades flitigt och framgångsrikt. 2013 köptes hon tillbaka, genomgick en treårig renovering, och seglar nu i hemmavattnen igen.

**DET FINNS FLERA** varianter på temat. SK 22:or byggda efter 1925 års regel kallas A22 sedan 1929, då en billigare variant av 22:or byggda efter denna regel men i billigare material, godkändes som B22:or. Även i minsta klassen 15 m<sup>2</sup> finns en B-variant som dock bara byggdes i ett fåtal exemplar mellan 1939 och 1942.

De utländska recensionerna under regelns ungdoms år var positiva till mycket men skeptiska till hur dessa båtar skulle kunna klara andra farvatten än de svenska skärgårdarna. Engelsmannen Uffa Fox var dock entusiastisk. Inför KSSS jubileums regatta 1930 konstruerade han och byggde 22:an Vigilant på sitt eget lilla varv i Cowes. Överfarten tog 17 dagar till Sandhamn. Hemresan tog 14 emellanåt stormiga dagar och borde övertygat kritikerna om skärgårdskryssarens sjövärdighet, men engelsmännen var svårflirtade. Efter åtta år hade han dock lyckats bygga upp en klass med 18 båtar, som idag är en stark och livaktig klass.

I USA hade man varit tidiga att anamma den nya svenska regeln, vilket hade mycket att göra med succén för 30:an Bacchant. Redan i mitten av 1930 var flottan SK30 en av

de största klasserna "over there".

Även Tyskland var tidiga att anamma skärgårdskryssaren och både SK30 och SK40 har livaktiga organisationer och flottor. Även i Sydafrika, Ungern, Nederländerna och Australien seglas det med skärgårdskryssare.

**SVENSKA SKÄRGÅRDSKRYSSAREFÖRBUNDET** bildades 1972 för att värna om regeln och öka intresset och är idag ett högst livaktigt förbund.

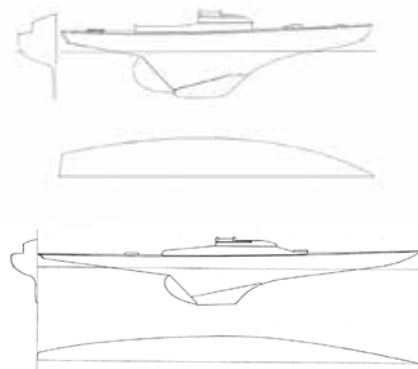
Sedan 1993 värnar man även om de enskilda båtarna och deras bevarande genom Renoveringsfonden som verkar "för bevarandet av klassiska segelbåtar, företrädesvis byggda eller inmätta enligt skärgårdskryssareregeln." Det kan innebära allt ifrån att belöna goda renoveringar och väl bevarade båtar till att bistå vid renoveringar eller rädda en bortglömd båt med en ny presenning och hitta ny ägare. I Renoveringsfondens regi genomförs även kurser i båtrenovering under sakkunnig ledning.

2008 firades skärgårdskryssarens 100-årsjubileum med utställningar regattor och festligheter. Mycket talar för att det finns anledning att fira på nytt 2108. Men innan dess firas Skärgårdskryssarens Dag 31 augusti i år!

Detta är första delen om skärgårdskryssarna. Ytterligare ett reportage kommer att publiceras senare. ☺



De numerärt största klasserna, både i Sverige och internationellt är 22 kvm och 30 kvm.



Ovan: SK30:orna Älfvan ritad av Erik Salander och byggd samma år som SK-regelns tillkomst och Haleni, 13,58 meter, ritad av Yngve Holm 1924, visar den snabba skrovutvecklingen.