

Göta 30:an återuppstår

Många medlemmar har kanske undrat vad det var för ett rött skrov som stod innanför planket på varvsplanen i somras. Tanken är att det skall bli en Sk 30 klassad och inmätt enligt Skärgårdskryssareregeln.

Konceptet bygger på ett S30 skrov utan däck och blyköl som jag kommit över.

Det innebär att Sven Ejdestams, Göta SS ordförande på 70 talet, projekt med Göta 30:an återuppstår efter 35 år.

Anledningen till att jag gett mig i kast med detta i mångas ögon lite vansinniga projekt är följande.

Jag kom för en del år sedan över ett som Swede 41 skrov byggt i epoxi, Swede 41 är en S30 med modifierat kölparti av Sven Olof Ridder. Detta första

Swede 41 skrov som är laminerat i epoxi blev misslyckat i den meningen att fel gelcoat användes. På skrovet var det gelcoat bara på friborden men däckets dubbelruffen var bara att kassera. Min tanke var ändå bara att köpa skrovet och bygga däck och ruff själv och göra en klassisk Sk30. Skrovet köptes och gelcoaten på friborden knackades loss, som på ett hårdkokt ägg, och spacklades med epoxi spackel.

För att kunna klassa mitt bygge som Sk30 måste Skärgårdskryssareregeln villkor uppfyllas.

Vid vägningen av skrovet visade det sig att det var för lätt för att mäta in som Sk30. Regeln föreskriver en viss panelvikt på skrovet för varje klass som skall motsvara vikten av en träbordläggning.

Vad göra. Jag hade ingen lust att plasta på mer vikt utan funderade på om man inte kunde göra en A22 i stället. Räknade om med nya parametrar och kom på att om jag skar av lite av förstävets krum så blev den ideella längden 10cm kortare vilket påverkar nästan samtliga övriga mått. Panelvikten stämde bättre med A22:ans krav och nya ritningar och beräkningar skickades in till Klassificeringsnämnden. De blev godkända och Per Thelander tog uppdraget att bli mättningsman för bygget. Jag hade sedan tidigare kontakt med båtbyggare Sören Lund i Nyköping och han



hjälpste mig med att bygga däck och ruffen. Tidsplanen var att den skulle bli seglingsbar till Skärgårdskryssare pokalen 2004. Men tidigt på våren 2004 insåg jag att tidsplanen skulle spricka.

Vad göra? Otänkbart att vara utan båt sommaren 2004. Under båtmässan den våren när jag stod i SSKF monter fick jag idén att kolla upp om inte man kunde mäta in en M30 som Sk30 och ställa upp i Europacupen som seglades i Sverige 2004 (Nynäshamn) M30:or brukar alltid finnas till salu. Hittade Bengt Sandbergs gröna



M30 Drabant på M30-eskaderns hemsida. Den fanns dessutom redan på Göta SS. Det blev affär och inmätningen till Sk30 gick utan problem.

Europa cupen i Nynäshamn var en rolig händelse.

Jag hade klokt nog kontaktat M30-eskaderns ordförande Totte Bergman och undrade om inte han kunde skaffa fram någon bra rorsman. Han ringde tillbaka dan efter och sa att han kan styra onsdag,

torsdag, fredag och Björn Johansson från Eskilstuna samt Magnus Nilsson från Nyköping kommer också med.

Henrik Janmark lånade ut sina nya segel som han vann M30 SM i Sandhamn med 2004.

Seglingarna började bra. I Tun up seglingen blev vi bästa Svenska 30:a med en 4:e placering.

I ett par delseglingar gjorde vi några riktiga bottennapp på grund av spinnakertråningar.

Totalt blev det en 13 plats bland 26 startande 30:or varav 10 st kom från Tyskland.

Våren 2005 hände följande: en form gjordes av mitt 22:a däck - M30:an blev såld - jag fick nys på ett tomt S30 skrov som jag lade ett bud på. Tanken var att bygga en Sk 30 av det tomma skrovet. Jag hade trots 22:a bygget inte släppt tanken på att bygga en 30:a. Eftersom jag hade tillgång till den nya däckformen var däckets klara på en vecka. Det största problemet var att jag inte hade någon blyköl. Följde priset på bly på råvarubörsen och såg hur det ökade för varje dag. I början på oktober 2007 var det uppe i 24:- kilot. Jag hade samlat en del bly de senaste åren med tanke på kölen till 22:an men den lät jag gjuta hos Gjuteribolaget i Eskilstuna mest på grund av tidsbrist..

Fick i september 2007 tips på en blyköl som fanns på Vikingarnas Segelsällskap.

Nu hade jag bly så det räckte till kölen c:a 1450 kg. Gjutningen gjordes i november 2007 hos Roffe Erixson "Plåt Roffe" i Södertälje. Gjorde en kölplugg i frigolit och gjutformen i betong.

Nu är kölen på plats, segel beställda och båten sjösatt. Mätningssmannen har tagit sina mått. Klassificeringsnämnden har varit och studerat bygget. Knud H Reimers har inte ritat henne på minimimått precis. Det som återstår för att få henne segelingsbar får göras i sjön,

Tanken med hela projektet är att segla Europacupen 6-9 augusti 2008 på Baggensfjärden i samband med firandet av Skärgårdskryssarens 100-års jubileum. Det kommer ett flertal 30:or från Tyskland, England, Ungern.

De som gillar vackra, linjesköna Skärgårdskryssare lär få sitt lystmäte i Saltsjöbaden under dessa dagar då firandet av Skärgårdskryssarens 100 års jubileum går av stapeln.

Lars Nordlund
