

ROLF SVINNDAL

*For arkiv i Oslo. Hørte tidlig
i forbindelse med bokprosjektet
og
gjorde forbindelse med
i den norske regjering
i 1940. Bjørn E.*
106059

OSLO 2, 20. juli 1991
MOGENS THORSENSGT. 3

AFTENPOSTEN A/S

AKERSGT. 51

0180 O S L O 1

Att.: Leif Husebye

På side 11 i Aftenpostens morgenr. tirsdag 9 juli har avisens ovennevnte medarbeider en artikkel angående F R A M XI og årets avsluttende entonnerseilas.

I den forbindelse blir også litt av entonnerpokalens historie trukket frem. I en setning på 4 linjer er mit navn bragt inn:

"Kong Olavs 6-metere "Norna VI" og "Noreg" vandt pokalen i 1938 og 1939 med Rolf Svinndal som skipper."

Det er noen ukorrekte angivelser i denne setning. I 1938 var eier av "NORNA VI" daværende Kronprins Olav. Hvorfor brøt Kronprins Olav sin egen navnerække "Norna" - med å kalle båten "NOREG" ? Fordi "NOREG" var en konsortiebåt, kontrahert og betalt av kronprins Olav - under forutsetning av at Rolf Svinndal som rormand overtok alle drifts- og evtl. representasjonskostnader i sesongen 1939. Kronprins Olav var i 1939 avskåret fra selv å seile i norske farvann på grunn av Kronprinsparrets store reise og besøk hos norskettede i U.S.A.

Efter uttagingsseilasene i 1939 (13 juni og flgd.) ble "NOREG" valgt til å representere Norge i seilasene om Entonnerpokalen på Hankø (29 juni og flgd.) Efter seieren på Hankø ble "NOREG" også uttatt til å seile om "Seawanhakapokalen" på Clyden (Rhu - Arran). De omkostninger og representasjonsutgifter som var forbundet med "NOREGS" oppgaver i 1939 var minst like store som kontraheringssummen.

Når man skriver om 6-metere dekker ikke ordet skipper det som i realiteten er rormann. Selvfølgelig finnes det både Skippere og sailing mastere - men betegnelsene hører hjemme på større båter - f.eks. dagens entonnere.

Vennlig hilsen

Rolf Svinndal

Forstyggelige handlinger.

Omkring 20. mai 1940 kom jeg ut til Huker? bålbryggeri i Huker hvor jeg hadde en seilbåt liggende. Avtalt med Bålbryggeriet, at min båt skulle stoppe i buenden og othos på vannet med stulerbrett på. Den skulle ikke brukes den samme.

Jeg så da Krauprensens 2 båter stå på land i samme forfatning som min, styrt mett av vårsola. Jeg spurte om det ikke var Krauprensens båter. Det ble svart nei.

Farmannen hadde i segt litt forskjellige meningen ville ta noe ansvar for båtene. Da tyskerne hadde vært der ute og talte opp forlegninger.

Jeg bestemte da at båtene skulle stoppe i buenden og othos på vannet på samme måte som min egen. Jeg tok ansvar og sa at Krauprensens de nå er i kraker så kjenner til mig. Regning for utført arbeid på de 2 båtene betalte jeg 14 dager senere.

Dette er idag en katastrofe. Jeg regnet det også dengang som en katastrofe. Men på det tidspunktet da det kanskje var de ingens av de som hadde plikt til å ta seg av båtene som hadde vært ansvar eller som ville medgjøre seg at de hadde noe med det.

Fol. Vollen den 10/6 1940

Regning

for Herr grosserer H. Svinndal

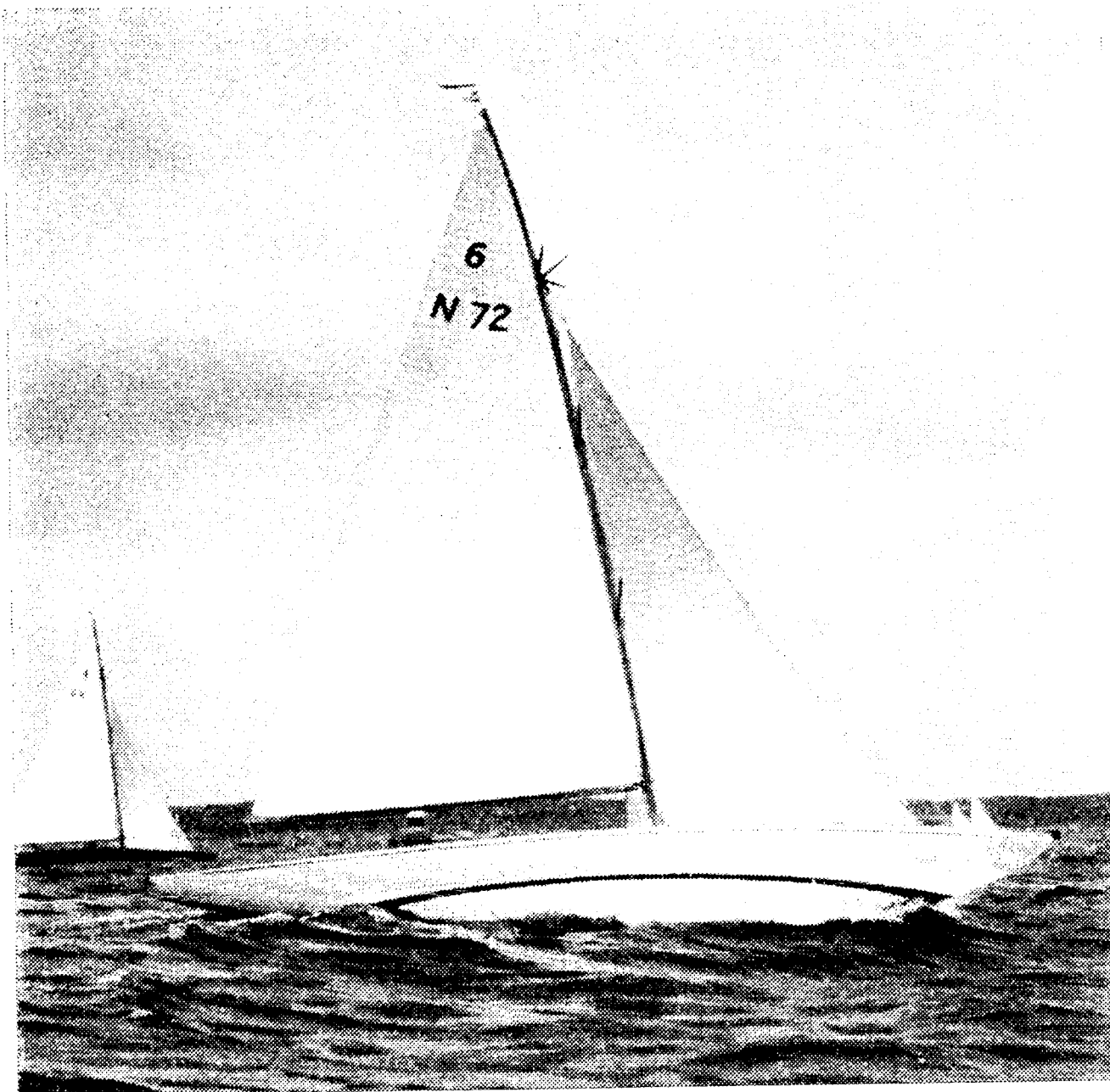
fra Auker & Jensens efterf.

juni	"Sira" og "Voreg"	Stoffing og utsettning kr.	<u>100 00</u>
------	-------------------	----------------------------	---------------

Beløp 100 00

For Auker & Jensens efterf.

Generius Hansen



289. *Noreg III* er en Anker-båt fra 1939 som viser at mesteren ikke har glemt kunsten å bygge hurtige båter. Den ble byggd for et konsortium med Rolf Svinndal i spissen og forsvarte med glans Entonner-pokalen, men ble slått av den skotske *Circe* i seilassen om Seawan-bakapokalen etter mange dagers driveseilas.

Särtryck ur NORDENS BÅTAR
Del I - Lindfors Bokforlag
Stockholm 1939.
Av Halfd. Hansen

Siste seilas den beste?

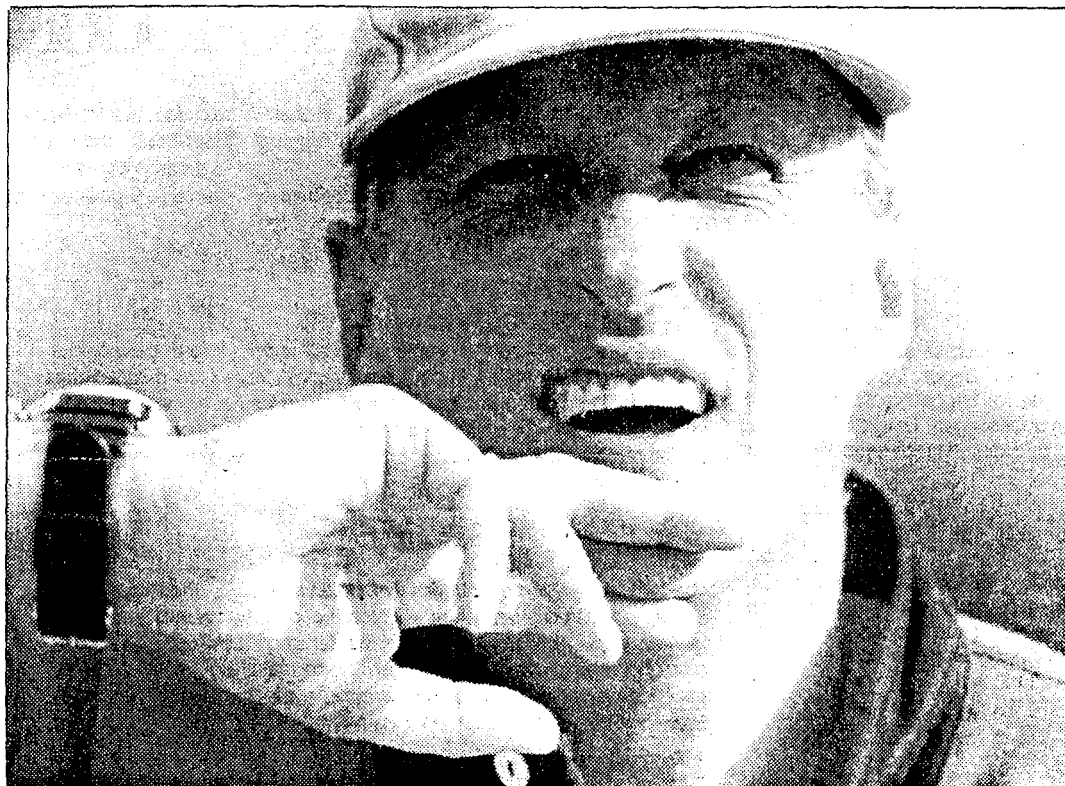
Kong Harald og hans entonner-mannskap trimmet mandag «Fram XI»s rigg foran tirsdagens finale på olympisk bane. Ellers kunne den dramatiske havseilasen søndag også blitt favorittenes «bane» der de hang fast som perler på en snor på sandbankene før mål.

LEIF HUSEBYE
ERIK BERGLUND (foto)

Nieuwpoort.

Mandag sto de som perler på en snor på slippet, italienske «Brava», Englands «Port Pennennis» og tysk-danske «Abab-4». Alle med mishandlede og skjeve kjøler etter grunnstøtingen, og alle med topp-plasseringer i sikte. Samtidig tøffet danske «Zürich» ut av VM og lederskiktet, over Kanalen, til plastoperasjon og Admirals Cup, gjennomhullet av vennlige belgiske konkurrenter og bitre dansker.

Kongens «Fram XI» kom seg over grunnen, men Framseilerne vil nok gjerne vite grunnen til sine beskjedne plasseringer. Nok en plass på



Hva er det som er galt med «Fram XI», eller oss? Kong Harald har saktens grunn til å lure foran dagens siste seilas.

den gale halvdelen var ikke mye oppløftende. Ifjor flagget de over mål med krocket mast og spjæret storseil etter Kattegat-stormen i den lille havseilasen, men dog inn til imponerende 6. plass og medaljesjanser. I år og igår seg de over mål til 13. plass.

Entonnerpokalen kan Kongen se langt etter, men VMs syvende og siste olympiske baneseilas bør ihvertfall bli deres beste her.

Norge har vunnet Entonnerpokalen flere ganger, flest ved Magnus Konow. Kong Harald vant i 1987, ble nr. 3 i 1988, og 5 i fjor.

Kong Olavs 6-metere «Norna VI» og «Nøreg» vant pokalen i 1938 og 39 med Rolf Svinndal som skipper. Kong Olav ble nr. 2 i Sandhamn 1955 som rormann på Jørgen J. Lorentzens «Hankø».

Entonnerpokalen ble i mange år blendet av glansen fra

Gullpokalen. Det ti kilo tunge troféet ble satt opp første gang i 1898 for båter som måtte seilto. Ni år senere fikk 6-meter-klassen æren, men interessen dabbet av. Pokalen ble tatt frem fra støvete hyler og pusset blank igjen i 1965. Troféet gjorde et inspirerende come-back i entonner-klassen, og denne gang tyder alt på at amerikanske Vibe med sine Americas Cup-veteraner vinner troféet idag.