

Segeljakten

Medlemstidning för
Sail Yacht Society
Nr 3/2011 Pris 50 kr



Asagao under Baltic Classic Circuit

Hottad koster



Nybygge



Samäga båt



Det var ingen rolig syn ...

Entrédörren var insparkad. Innanför såg det ut som om någon lekt hela havet stormar. Tjuvarna hade tagit allt de kunde hitta och som kronan på verket fyllt dieseltanken med vatten. Vid bogseringen fick jag dessutom en följdskada. Båten gick in i kajkanten i flera knops fart.

Alandia Båtförsäkring kan båtar och vet att man inte kan tumma på kvaliteten när det gäller reparationerna. De är noggranna med vem som reparerar och att det blir riktigt gjort. Mina erfarenheter av andra försäkringsbolag är inte så goda men Alandia Båtförsäkring har skött sig fantastiskt bra.

Christian Björk



Båtar är ingen vanlig kapitalvara. De är starkt förknippade med upplevelser och minnen. Så när något händer båten är det inte bara i plånboken det svider. Det vet vi på Alandia Båtförsäkring av egna erfarenheter. Och handlar därefter.

Tillsammans skyddar vi din båt

Stockholm 08-630 02 45
viggby@alandia.com
Göteborg 031-49 20 60
goteborg@alandia.com

ALANDIA
BÅTFÖRSÄKRING

www.alandia.se



NM Båtepoxi

för reparation av polyester, trä,
stål och betong
One Off byggen
Laminering • Kallbakning
Spackling • Böldspärr
Limning • Gjutning

beställ gärna vår broschyr innehållande
datablad, tips och annan information

epotex
säljservice ab

Svarvarvägen 10, S-142 50 SKOGÅS
tel. 08-609 00 50 fax 08-609 09 20
e-post info@epotex.se
besök vår hemsida www.epotex.se



Yacht
SNICKERIET

- TRÄBÅTSRENOVERING
- BÅTBYGGERI
- KONSULTATIONER
- BESIKTNINGAR
- VÄRDERINGAR

Thomas Larsson & Jonas Lorensen

Torpvägen 3, 132 48 Saltsjö-Boo
Telefon 08-643 98 96
info@yachtsnickeriet.se
www.yachtsnickeriet.se



Tack

för alla positiva reaktioner på förra numret. Det var ju mitt första som chefredaktör (gillar den titeln) och man vet ju aldrig riktigt hur det blir förrän allt är klart. Lite av det positiva slickar jag girigt i mig men lejonparten av allt beröm skall riktas mot min kompetenta redaktionskommitté samt de som gjorde layout och tryck.

Vi fortsätter alltså oförtrutet med tappra steg vår ambition att hålla fortsatt hög nivå på tidningen och med ett blandat innehåll där fler av er medlemmar kommer till tals. Jag ser med tillförsikt fram emot en strid ström av artiklar om er själva, era kära båtar samt tips & trix mm. Maillet jag skickade i november gav god feedback. Det verkar finnas en hel del artikelförfattare därute i det fördolda.

Passar på att uppmana er som skriver att inte krångla till det; skriv i Word utan rubriksättning, spalter, fetstil eller annat och skicka bilderna separat i JPEG-format eller liknande.

Detta nummer planeras komma lagom till Jul och vi på redaktionen passar då förstås på att önska alla en riktigt God Jul och ett Gott Nytt segelår med många skojiga renoveringstimmar.

Gunnar Schrewelius, chefredaktör, S/Y Alca



Frågan om vilka typer av båtar som ska få vara med i SYS har diskuterats i höst. Hittade en potentiell medlem på en strand på Zanzibar.



- Baltic Classic Circuit – 4
- Baltic Classic Master Cup – 9
- Bonita – 110-årig Frau – 10
- Gammal koster vann Tjörn Runt – 12
- Detta händer 2012 – 14
- Presentation av fler medlemmar – 15
- Gästkrönika – Baltic Rule – 16
- Renovering & tips – 18
- Segla gaffelrigg – 20
- Råd för samägande – 22

SEGELJAKTEN NR 3 2011

Medlemstidning för Sail Yacht Society

UTGIVARE

Sail Yacht Society

REDAKTION

Gunnar Schrewelius (chefred), Ulf Aronsson, Per Henricsson, Lasse Pipping (kontinentkorrespondent), Olle Appelberg (evenemangsreporter) och Tor Malm (annonschef).

ANSVARIG UTGIVARE

Hans Börjesson

GRAFISK FORM

Maria Schrewelius

OMSLAGSBILDER, FOTO

Olle Appelberg, Tomas Larsson och Anders Lindberg

MATERIAL TILL SEGELJAKTEN

Epost: gunnar@schrewelius.se
Tfn: 0706-248366
Snigelpost: GSA, Box 703, 184 28 Åkersberga

ANNONSER

e-post: tor.malm@telia.com
08-7328820, 0708-583235

SAIL YACHT SOCIETY bildades

1990 med syfte att arbeta för ett bevarande av de äldre segeljakter som finns i landet. Klubben skall tillvarata båtarnas och medlemmarnas intressen samt ordna eska-drar och träffar. Dessutom ger SYS ut en matrikel innehållande historik, bilder och ritningar över medlemmarnas båtar.

www.sailyachtsociety.se
webmaster@sailyachtsociety.se
Postgiro: 327288-7

VILL DU VETA MER OM VÅR VERKSAMHET ELLER BLI MEDLEM?

Kontakta Hans Börjesson på tel: 08-442 78 61 eller e-post: hans@seriline.se
Postadress: Sail Yacht Society
c/o Hans Börjesson
Hornsgatan 75
118 49 Stockholm

Bli stödmedlem, få tidningen och bidra till att bevara svenska segeljakter.



I kölvattnet på läckra Eystra, en kustkryssare från 1949 ritad av Iversen.

Champagne till tröst för det fåtal som trotsade Farbror Kuling

En kuling ställde till det för Västerviks Tore Holm Classic som blev både blåsig och rekordblöt, rapporterar Olle Appelberg från Baltic Classic Circuit. Många båtar valde att stanna i hamn. Bortfallet i Västervik påverkade i sin tur racet mellan Arkösund och Trosa som också det blev tufft. I Finland hade man mer tur med vädret och regattorna i Hangö och Mariehamn präglades av lätta eller lagom vindar och tropiskt solsken.

Idén till Baltic Classic Circuit är hämtad från Medelhavet där det finns många regattor för klassiska båtar. Den kanske främsta drivkraften för att skapa Baltic Classic Circuit är att öka utbytet mellan träseglare i olika länder genom att erbjuda internationella kappseglingar och festligheter. Förutom seglingarna vid varje regatta finns Baltic Classic Master Cup att tävla om. Den sattes upp förra året av världens äldsta yachtdesignföretag GL Watson för att hedra nordiska konstruktörer och träbåtseglare.

Inför 2011 hade ett tiotal båtar

anmält sig till cupen. Kravet är att man ska segla tre regattor (totalt) i två länder. Förutom de båtar som seglar i cupen så deltar naturligtvis många andra i regattorna. Det blev mellan 300 och 400 klassiska båtar, med Sveaborgsstopet i Helsingfors som det största evenemanget. Jag anmälde Atena till cupen och planerade att delta i Västervik, Arkösund, Trosa, Mariehamn och Helsingfors.

Anrik pokal till bästa svenska båt

Det var inte meningen att jag skulle vara direkt inblandad i de praktiska ar-

rangemangen, men riktigt så enkelt blev det inte utan första seglingen gick med Viking Line och bil till Hangö. Hangö är på gott och ont för Finland vad Sandhamn och Marstrand är i Sverige. Stolta seglartraditioner, segling på fria ytor på öppet hav, vacker bebyggelse med sandstränder och klippor, bra krogar och lite för mycket supa bland tusentals tillresta ungdomar. Kravallstängslen runt villorna längs stranden och ryktet om røj var dock betydligt mer avskräckande än verkligheten. Det var riktigt trevligt.

Hangöregattan har en lång tradition

av svenskt deltagande. Vid Hangö udd möttes de världsvana jaktseglarna från Helsingfors, Åbo och Stockholm redan i slutet av 1800-talet. Regattan har arrangerats årligen sedan 1945, men har sina rötter i de stora segelveckorna på 1920-talet.

Hangöregattans kanske ståtligaste trofé är KSSS-pokalen till minne av det svenska sjötaget till Finland 1931 och HSF:s 25-årsjubileum. Pokalen tillfaller den bästa svenska båten i Hangöregattan.

– Den lyckliga besättningen kan njuta sin bubblande dryck ur bucklan under kvällen, men sen skall den åter ”pryda föreningens prisskåp” enligt sin regel, berättar Yrjö Sahlstedt från Hangö Segelförening.

Regattan vänder sig till alla kappsegelare och har ingen särskild ”classicdel”, men eftersom femmorna, sexorna, hajarna och folkbåtarna är stora klasser och de förtöjs tillsammans så har hela regattan en trivsamt classicprägel.

Stor och annorlunda träbåtsflotta

Hajarna är tillsammans med A-båtarna, finländska träbåtar som inte syns i svenska vatten. Detta tillsammans med att sexorna var många och att inga skär-

gårdskryssare eller större havskryssare tävlade gjorde att det hela kändes både välbekant och obekant. Hangöregattan träbåtsflotta skiljer sig väsentligt från vad vi ser vid svenska classicregattor. Vädret i Hangö var strålande soligt med bra vindar och regattan var alltigenom trivsamt.

Min första planerade regatta på egen köl var Tore Holm Classic i Västervik och dit fick jag sällskap av Martin som jobbar för AGA en av våra tre huvudsponsorer. Vi kastade loss från bryggan vid Hållsnäs utanför Trosa måndagen 11 juli med sikte på att vara i Västervik på torsdag kväll. Det varnades för sydlig kuling frampå onsdagen. Det var ett femtontal båtar anmälda, men snart började mobilen ringa och återbuden komma. Jag måste säga att jag var rätt förvånad att flera båtar så plötsligt och samtidigt saknade crew, fick sjukdom i familjen och annat.

Motorn sa plopp och dök

Efter en knapp halvtimme segling ringde det igen. Feargus Bryan på trettian Raket som startat tidigare på dagen från Hållsnäs sa ”I lost my engine”. Det lät märkligt, men bristande mobiltäckning gjorde att jag inte fick någon närmare

förklaring. Martin och jag diskuterade ett tag hur man kunde tappa en utombordare och tänkte väl en del tankar om slarv.

Under tiden tilltog vinden. Sedan mötte vi Raket på väg hem. Gjutgodset i motorfästet hade gått rätt av – och plopp så försvann motorn i djupet! Dessutom hade Raket haft ”green water over the cabin” under seglingen mot Bråviken och att korsa Bråviken i det vädret med lilla Raket var inte att rekommendera. Ytterligare ett återbud alltså. Men fortfarande räknade vi till ett tiotal båtar i Västervik. Refanut, La Morena och Aaworyn brukar vara säkra kort. Eystra och Asagao har hemmahamn i Västervik. Med undanvind borde magnifika Galatea kunna hinna sedan hon för ett par veckor sedan lämnat Falmouth. Två tyska båtar och en ryss var dessutom anmälda. CR12 Kryss från Oxelösund, en folkbåt från Bergkvara, en trettia från Ekenäs söder om Kalmar (som vände efter att ha haft meterhöga vågor vid kaj i Påskallavik) och havskryssaren Beguine från Nyköping kunde mycket väl dyka upp även om de inte lovat något bestämt.

Efter ett par timmar passerade vi Stendörren och bestämde oss för att ta



Hangöregattan hade drygt 20 båtar i sexaklassen. De är så många att de sätter sin prägel på hela evenemanget.

hamn tidigt. Vi sökte oss bort från leden och la oss i lä mittemot Rågö. Nästa morgon mötte vi på avstånd en enorm segeljakt med tysk flagg och namnet i gotisk text. Jag kunde inte tyda texten i kikaren, men det kan ha varit Germania. Vi hade frisk västlig vind och det gick undan över Bråviken och vidare söderut. När vi passerat Valdemarsviken sökte vi natthamn i Långviken, en mycket väl skyddad naturhamn. Nästa dag kom kulingen och regnet, så vi valde att ligga kvar.

På torsdag morgon satte vi segel och kryssade söderöver i sol och hård vind. Vi tröttnade efter en dryg timme på den hårda kryssen och sparkade igång järngenuan. Strax norr om Loftahammarinloppet såg vi en mycket vacker klassiker som kryssade söderut. Det såg verkligen läckert ut. Det visade sig vara Ingvar Norén från Västervik i kustkryssaren Eystra, som på det här sättet fick många läckra bilder på sin båt under segel. Vi fick tyvärr en deltagare mindre i Västervik, eftersom Eystras storseglet blåste sönder.

Sedan följde en eftermiddag på inre leden, så vidare på Gudingen och ytterligare en riktigt blåsig halvtimme innan vi nådde inloppet till Västervik. Det var bistert och de båtar vi såg var på väg in, utom en A22:a som var på väg ut i den nu rejält gropiga sjön.



Dagen efter kulingen blåste det fortfarande friskt. Här ligger vi och fajtas med läckra Eystra, en kustkryssare från 1949 ritad av Iversen.



Villa Tellina seglarnas favoritställe i Hangö är magnifikt, slitet och oförändrat. Det ligger vid bästa stranden och i regattatider skyddat av kravallstängsel.

Det var en skön kontrast att sedan lägga till vid Gränsö Slotts brygga, där Martin och jag möttes av våra respektive och två dubbelrum. På kvällen njöt vi av Visfestivalen.

Lucernagrundet bekantskap för två

På fredag kväll fanns fyra båtar vid bryggan: R8 Asagao, Refanut, La Morena och Atena. Det var allt, men underbara Loftahammar Båtsällskap och vår sponsor Champagne Nicolas Feuillatte gav oss nytt mod med sång och dryck. Frampå nattkröken kom en oannonserad tysk klassiker (ingen av de två anmälda) och höjde stämningen en bit till. Nästa dags kappseglingar blev faktiskt riktigt bra även om det mest liknade match racing. Atena hängde på tysken som hade en skicklig gast med lokalkännedom ombord. Tysken stack 2 m och Atena 1,60, men vi lyckades ändå i kölvattnet på henne, träffa Lucernagrundet mitt i fjärden i första seglingen. I andra seglingen så följde vi GPS:en istället, men då blev det tyskens tur att hälsa på Lucernagrundet med schwung och (förlåt!) tysk grundlighet. Alla tyckte vi synd om båten som länge satt fast på grundknallen. Som tur var blev det inga skador.

När vi väntade på broöppning upptäckte vi till vår glädje att vi fått ännu en oanmäld tillökning.: Gotthard Elveson med havskryssaren Lori från 1913. Så

var vi då sex båtar i den vackra Fiskarhamnen mitt i stan. Fantastiskt läge. I land väntade också Bo Berg och Johan Rapp som skulle leda nästa dags publik-evenemang. Atena bytte besättning och Feargus och Gaelle fick nöjet att dra på sig de av skepparen nyköpta norska fiskartröjorna i ylle. Den 50-talsutstyrseln gav en hedersomnämning i kategorin bästa klädsel och ett extremt vått golv i en av restaurangerna vid kajen. Det blev det våtaste regattaevenemanget i historien och istället för tusentals åskådare hade vi kanske hundra. Resultatet i Tore Holm Classic blev att Västerviksso- nen Kjell Nilsson med Asagao vann både kappseglingarna och paraden. Kjell fick ta emot Spårö Båk som vandringspris och champagneflaskorna från Nicolas Feuillatte räckte till alla.

Vad hände då Galatea den svenskbyggda över hundraåriga skönheten från USA som aldrig kom till Västervik? Ja, hon kom till Göteborg efter många missöden och har sedan legat i Oslo. Planen är att segla henne till Medelhavet för att sedan återkomma till 2012 års Baltic Classic Circuit.

Nästa morgon bytte Atena besättning igen. Dan med meriter från drake nr 25 Morgana år 1970 och teveproducenten Pelle klev ombord. Pelle hade inte seglat förr med visade sig under de två dagarnas segling till Arkösund vara en stor tillgång. Han placerades vid



Segelparad med Medelhavsstuk i tropiska Mariehamn. Här visar grabbarna på Moana benen. Men tjejerna lyser med sin frånvaro. Varför? Jo, det är Itakas gentlemän som gästseglar sedan Moanas besättning åkt hem.

rodret medan Dan och Olle instruerade i konsten lazy sailing. Du kan se Pelles videofilmer på www.sailtrust.org.

I Arkösund väntade Vagabonde, SK95 Kerma, finländska SK75 Gun och ryska Nika tillsammans med de nu gamla bekanta La Morena och Refanut. Norrköpings Segelsällskaps klubbhus är magnifikt och klubben hade ordnat en härlig grillkväll.

Tufft Coastal Race från Arkösund

Nästa morgon såg det lite dystert ut med regntunga skyar och nordliga vindar kring 10 m/s. Kontrollpunkt för seglingen Arkösund Trosa Coastal Race skulle vara Vinterklasen utanför Oxelösund, men genom ett snabbt beslut på skepparmötet så blev det istället Gustaf Dalén. Det var inte bra för Atena. Utan skydd av kusten skulle vi få både hård bidevind och kraftig sjö. Atena är en lättvindsbåt och snarare än kustkryssare än en havskryssare även om hon byggdes för Gotland Runt och har både mantåg och självlänsande sittbrunn.

Vi valde att försöka vinna höjd genom att segla leden mot Oxelösund, medan övriga båtar gick ut till havs med kurs Gustaf Dalén. Vi gjorde i grunden

ett klokt val även om kryssen norröver frestade på och krävde stor uppmärksamhet på GPS:en eftersom grunden är många. Vi sökte oss sedan från leden mot Hävringe och det gick faktiskt rätt bra.

Vi fick veta att både La Morena och Gun vänt eftersom La Morenas pumpar gått hela tiden och Gun fått problem med riggen. Det var egentligen synd att vi fick veta det för då insåg vi att det nog var rätt jobbigt och de många grunden vid Hävringe krävde stor uppmärksamhet samtidigt som det blåste kuling i byarna. Vi valde att ta ner seglen och gå norrut i skydd av kusten.

Senare fick vi veta att det kunde ha gått illa för Kerma som tappat en akterlucka och fick in mycket vatten innan man provisoriskt kunde täcka över öppningen. Och så här två månader senare avslöjade även vinnande Nika att man tyckte det var tufft.

– Arkösund Trosa var det värsta på hela regattaserien. Vi fick pumpa ofta och navigationen var krävande eftersom vi försökte segla så kort distans som möjligt, berättar Vadim Manukhin, skeppare på Nika.

Refanut besvärades inledningsvis av

hög sjö, men den la sig sedan, enligt skepparen Olle Bergman.

Tyvärr blev seglingen till Trosa slutet på vår medverkan i Baltic Classic Circuit. Planerna funkade inte riktigt utan jag fick rycka in som funktionär i Mariehamn och om seglingarna där skrevs det i förra segeljakten. Mariehamn blev ändå den kanske bästa upplevelsen eftersom vädret var gudomligt och blandningen av båtar riktigt internationell.

Text & foto: Olle Appelberg, S/Y Atena



Räkna med oss!

Grundskyddet är rätt så lika om man jämför alla båtförsäkringar, men sedan tar olikheterna vid. Att fånga upp de mjuka värdena bland hård försäkringsfakta smäller högt när du hamnar i trubbel. Det är därför som vi har valt att utmärka oss på det personliga planet. Här är tre personliga anledningar som ger valuta för din premie:

• ENKELT DYGNET RUNT

Du når oss dygnet runt på vår hemsida och kan när som helst räkna på premien, teckna försäkring eller göra skadeanmälan.

• SNABB OCH SKICKLIG HJÄLP

Våra kontakter i Skärgården och med varven är genuina och nära. Vår målsättning är att höra av oss inom 24 timmar efter det att du har anmält en skada.

• INFLYTANDE I BESTÄMMELSERNA

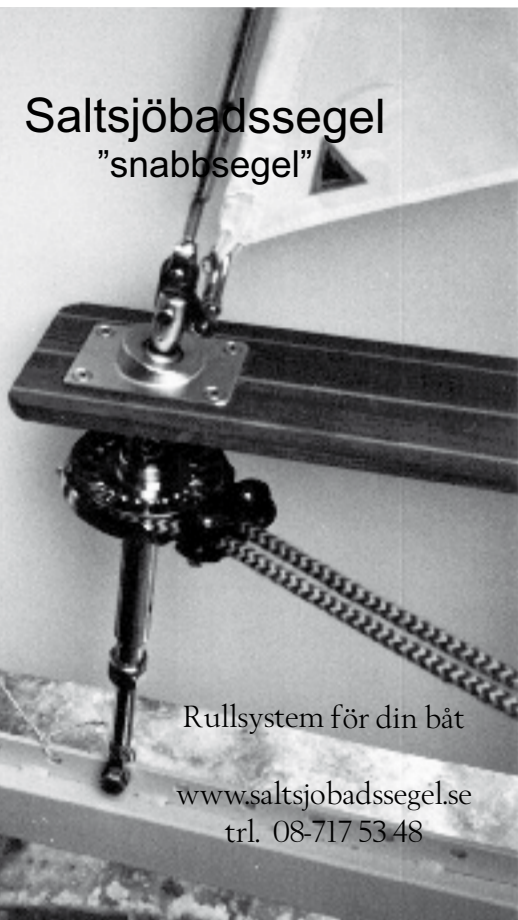
Svenska Sjö är en del av det organiserade båtlivet. Via din båtklubb gör du din röst hörd när du vill ändra på något. Många sunda innovationer kommer från båtklubsmedlemmar. Den möjligheten är vi ensamma om att bjuda på. Ta den.

 Svenska Sjö

FÖRSÄKRINGEN DIN BÅT FÖRTJÄNAR!

www.svenskasjo.se • 08-541 717 50

Saltsjöbadssegel "snabbsegel"



Rullsystem för din båt

www.saltsjobadssegel.se
trl. 08-717 53 48



MIROSLAW SIENKIEWICZ

MIREK BÅT & HUSSNICKERI

Rydboholms Gård
c/o Godskontoret
18 494 Åkersberga

+ 46 702 068 134
e-mail: mirek_sienko@live.se

Båtbyggare

Bobby Cyrus

- Nybyggen,
 - Renovering,
 - Reparationer,
 - Konsultation,
- Specialitet:**
- Träbåtar

Verkstad:

Strandallén 37 • 135 62 Tyresö • Tel. 070-493 65 02

Nika vann Baltic Classic Master Cup

Arkösund Trosa tuffaste seglingen

Nika från St Petersburg med Vadim Manukhin som skeppare vann sommarens Baltic Classic Master Cup. Tvåa blev förra årets segrare, svenska Itaka och trea finländska Kersti.

Nika som var trea i Trosa 2010 var med i Arkösund Trosa Classic Coastal Race och vid seglingarna i Trosa och Tullgarn samt i Mariehamn. Nika kommer att få Baltic Classic Master Cup vid en ceremoni under vintern.

Segeljakten frågade Vadim som är Nikas ägare och skeppare om han blev förvånad över att vinna cupen?

– Ja vi är verkligen överraskade. Vi ville naturligtvis vinna, men vi hade inte räknat med att komma först, säger Vadim, som till vardags är professor på Marintekniska Universitet i Sankt Petersburg.

– Efter L6:ornas Baltic Sea Cup på 630 distans som vi också vann var det flera av nyckelpersonerna i Nikas crew som inte kunde följa med till Sverige. Dessutom är materialet i båten och riggen sämre än många av våra medtävlare. Den här säsongen läckte Nika på babordbogar och i sista seglingen på Royal Palace Regatta så var backstagswiren till hälften av. Båten var också tungt lastad eftersom vi hade mycket packning och förråd med oss.

På fjärde plats i cupen kom den svenska havskryssaren Vagabonde, femma blev finländska SK75 Gun och sexa havskryssaren Friendship II, som tidigare ett par gånger nått pallplats i Antikrundan.

Vilken regatta och vilken plats tyckte ni bäst om?

– I år tyckte vi mycket om mottagandet och middagen på segelsällskapet i Arkösund, särskilt eftersom det var första gången vi var där. Räknar vi också förra året i Trosa så var festen hemma hos Olle för alla internationella gäster top-



Nika RUS 668 vann överlägset Baltic Classic Master Cup ...



pen. Seglingarna i skärgården utanför Trosa tycker vi också mycket om, men det är synd att vi inte kan vinna pris i segelparaden, skrattar Alex.

Hur många år har ni båda seglat med Nika?

– Vadim och jag blev en del av besättningen i september 1976. Vi fick börja med en stor reparation, eftersom båten i augusti samma år hade skadats svårt i en storm då båten spolats upp på stranden av ön Mohni i Finska Viken. Första långturen blev därför först 1978 och sedan dess vi seglat på Nika. Vadim äger Nika sedan 2003.



Foto: Linda Lewis

... men i Trosa fick hon stryk av systerbåten Liliya (vänstra bilden).

Ovan: Kapten Vadim Manukhin tar emot ÅSS-pokalen i Pommern.

Svenska och finländska seglare har lärt känna dig och Vadim, men vilka är besättningen i övrigt?

– De flesta är studenter eller personer med examen från Marintekniska Universitet. Det är ett tjugotal seglare varav tre är kaptener och några har utmärkelsen Master of Sports, berättar Vadim. Han själv är skeppsbyggnadsingenjör med inritning på hållfasthet.

För att vara skeppare på större ryska fritidsbåtar krävs examen och praktik. Master of Sports är en personlig utmärkelse som Ryska staten tilldelar utövare som varit framgångsrika i tävlingar.

Text & foto: Olle Appelberg, S/Y Atena

Bonita – 110-årig Frau

Spännande läsning om sökandet efter den historiska bakgrunden och om hur Dag Ekelund med tur och skicklighet lyckats gräva fram en jakts alla äventyr genom två världskrig.

Vintern 1969 blev vi i dåvarande Landskrona Sjöscoutkår av Bertil Svensson (ESSO-Svensson) erbjudna att köpa hans gamla Bonita, som han haft i Borstahuset några år. Vår då största båt var öresundskostern Vågen, byggd i Råå 1918. Vid denna tid var scouting i allmänhet och sjöscouting i synnerhet på stark frammarsch. Borstahuset i norra utkanten av Landskrona präglades av expansion med nya villaområden, vilket innebar inflyttning av unga familjer, varför trycket från ungdomar även i vår förening ökade. Vi såg därför behov av fler båtar. I och med köpet av Bonita fick vi en snabb och sjövärdig båt, som gjorde att våra sommarseglingar kunde sträcka sig länge än Öresund.

Dramatik på 60-talet

Bertil kände inte till mycket om Bonitas historia. Han visste dock att hon hette Atlas, när han köpte henne från ett dödsbo och hon var byggd av Max Oertz i Hamburg, gissningsvis omkring 1910. Ägaren dessförinnan, en sjökapten boende i Lomma, hade utrustat båten med maskin (7 HP!) på Gustafssons Varv i Landskrona 1965. Under

hemseglingen från Köpenhamn, där han fått sytt nya segel, föll han överbord och omkom. Bonita bärgades av en östtysk trälare vid Drogden fyr, där hon låg och seglade för sig själv, och bogserades ner till DDR.

Gustafssons Varv hade dock aldrig fått betalt för motorinstallationen, och fick hem båten efter en del besvär. Bertil får nys om båten och köper loss henne för varvets utlägg. Han byter namnet Atlas till Bonita, plockar bort mesanen och riggar om henne till bermudarigg med betydligt högre rigg. Bertil seglar sedan Bonita tillsammans med kompisar under ett par år.

En sommar blir Bertil ”attackerad” av en gammal dansk man, som påstår att han varit med och seglat upp båten från Hamburg till Danmark efter kriget. Verkar otroligt att en träbåt skulle överlevt den eldstorm som uppstod under bombningarna av Hamburgs hamn. Ett annat envist rykte var att hon också ska ha tillhört svenska örlogsflottan. Jag har hela tiden betraktat detta som en sammanblandning med 10:an Wi III.

Nyttan med databaser

För ett par år sedan ramlade jag på en tysk databas, där man skannat in gamla nummer av båttidningen Die Yacht. En av Bonitas balkvägare var märkt med Stella, liksom sittbrunnstrallarna. Jag testade en sökning, och Pang! Helt överraskande hade jag åtskilligt av historiken och ritningarna. Walter Protzen i Wismar, som köpte henne 1904, skrev resebrev om sina seglatser med sitt ”brave schiff Stella” i skandinaviska farvatten. Av artiklarna framgick att hon byggts av Max Oertz i Hamburg 1902 för en beställare i Lübeck, 10 S.L. enligt Köpenhamnsregeln, föregångaren till R-regeln. Jag hittade till och med en bild

I förra numret uppmanade jag er medlemmar att skriva en liten artikel om er båt (re-novering, historia, de gamla ägarna etc). Till min glädje har fler hörsammat detta. Här kommer första alstret.

på henne under byggnad. Anledningen till att masten står så långt fram, vilket gör henne svårmanövrerad i hamn, var att beställaren ville ha en stor och rymlig salong.

Protzen seglade ända till Haparanda, gick genom Göta kanal och flera seglingar in i de norska fjordarna, bl a Hardangerfjorden. Han hade till och med planer att segla till Hammerfest, men hans seglingskompis hoppade av. Mestadels seglade han med någon kompis, ibland fick även frun följa med. Besättningen bestod av ett par smågrabbar, som fick hålla sig i skansen. Där fanns även pentryt och matförråd. Och ingen ventilation, förutom förluckan. År 1909 vände sig Protzen till Max Oertz, för att se om det gick att rigga om henne till yawl, då gaffelseglet på 100 kvm var

Data

(EX: STELLA, GERTRUD VII, ATLAS)

BYGGNADSÅR: 1902

KONSTRUKTÖR: MAX OERTZ, HAMBURG

VARV: MAX OERTZ, HAMBURG

TYP: 10 S.L. (KÖPENHAMNSREGELN)

LÄNGD: 14,7 M

BREDD: 3,15 M

DJUPGÅENDE: 2,0 M

DEPLACEMENT: 13 TON

MATERIAL: PITCH PINE

MASTHÖJD: 22 M

STORSEGEL: 70 KVM

GENUA 1: 78 KVM

GENUA 2: 38 KVM

MASKIN: VOLVO PENTA MD 17 C, 36 HP

SIGNAL: SFB 7319



Stella, anno 1909.

alltför ohanterligt, i synnerhet när det blev vått. Masten sänktes ett par meter och så fick hon mesan.

När vi övertog Bonita reagerade vi över hur trångt det var för om masten, men också över att det fanns en jättegarderob och stor toalett. Skeppsgrabbarna har nog inte haft det särskilt behagligt ombord.

Protzens artiklar om Stella, som jag håller på att översätta, upphörde strax före första världskriget. Efter kriget dök han upp igen, nu med artiklar om sina nya byggen, först småbåtar, sedan allt större. Sannolikt miste han Stella under kriget.

Seglat under örlogsflagg

Eftersom jag nu fått fram så här mycket, är det bara att köra vidare. Hur är det med spåret om örlogsflottan? Jag letade upp den pensionerade kommandörkaptenen Rolf Nerpin, som var stabschef på ÖrlbS i Karlskrona, där jag under lumpen fick möjlighet att gasta honom under sommarens kappseglingar med de gamla valbåtarna i Karlskrona Båteskader varje vecka. Att vi vann gjorde det inte sämre. Jag skrev till Nerpin. Inte nog att han kom ihåg mig efter 37 år, han hade seglat Stella under svensk örlogsflagg omkring 1950. Hon var då baserad vid Stockholms Örlogsstation på Skeppsholmen. Han kunde till och med beskriva inredningen. Det var i grevens tid, då Rolf Nerpin tyvärr gick bort ett år senare.

Eftersom det nu var klarlagt att det där med Flottan inte var någon skröna, kollade jag med Krigsarkivet om de hade något. Det tog några veckor, men så fick jag besked om att de hittat ett besiktningsprotokoll från december 1958. Man rekommenderade då försäljning, eftersom seglen var slut.

Nu saknade jag "bara" tiden från 1914 till 1958. Än en gång kommer slumpen till hjälp. Fick ett mail via omvägar från Kristina i Ystad. Hon hade hört ett rykte om att det finns en gammal seglare i Borstahusen och undrade om vi tänkte komma till Trosa. Jag svarade, att det är lite långt, men skickade med den historik jag då fått fram. Detta satte fart, för efter ett par timmar hade Kristina fått fram att båten kom till Sverige 1919 under namnet Gertrud VII. Ny sökning i den tyska databasen,



Juniorsegling.

och jag fick fram att hon registrerades av ett segelsällskap i Hamburg av Rich. Haberken. Nu kom "den attackerande dansken" i ny belysning. Det var första världskriget! Förste svenska ägare var direktör Sigfrid Fitger i Stockholm. Nästa ägare var grosshandlare Valter Bäckström, som återtog namnet Stella. År 1927 skänkte Bäckström Stella till Örlogsflottan. Så med goda vänners hjälp är nu nästan hela historiken klarlagd. Kristina tycker vi ska återta namnet Stella. Funderar....

För Bonitas fortlevnad

Vi ombildade Landskrona Sjöscoutkår år 2001 till Borstahusens Skeppslag för att säkra Bonitas fortlevnad. Vi köpte nya segel för ett par år sedan, och båten blev som ny. Med god omvårdnad och rejält med linolja, har jag tänkt mig att hon ska bereda både oss ombord och eventuella åskådare mycken glädje många år framöver, hennes snart 110 år till trots. Hon är byggd i pitch-pine på ek- och stålspant. Knackar man i bordläggningen, "sjunger" det. Bonita är sannolikt världens nu äldsta Max Oertz-bygge, som fortfarande seglar. Och hon är snabb! Bertil satte banrekord med henne på Kulla-seglingen, vilket stod sig i trettio år. Hon slog till och med Poul Elfström.

Vi seglar numera mest i danska farvatten, då tyvärr alltför många upptäckt tjsningen med svenska västkusten. När vi övertog Bonita bestod "kylskåpet" av en zinklåda förbunden med en kopparplåt på skrovets utsida. Nu finns det riktig kylbox, spis med ugn, radar, GPS och allt annat som kan önskas. Eftersom hon används för skolsegling med elever på de skepparkurser vi anordnar och med juniorerna i Borstahusens Segel-

sällskap, har vi inte släppt de gamla metoderna, så både pejlskiva och sextant finns ombord. Det viktiga är enligt min åsikt att båten tål att användas. Annars tar det slut. I vår ägo har hennes däck sedan 1969 trampats av ca 2 000 olika personer!

Den gode Max Oertz, till vars ära det varje år hålls en regatta i Neustadt, förtjänar också några ord. Han föddes den 20 april 1871 i Neustadt som son till en smed. Mammans sida härstammade från en gammal redarefamilj i Orth på Fehmarn. Båda föräldrarna gick bort när han var endast fyra år. "Hittebarnet från Östersjön" togs om hand av en familj i Berlin, som gav honom en rejäl utbildning. Efter fullbordade studier i teknik och skeppskonstruktion och praktiktid i bl a Helsingfors, startade han tillsammans med kamraten Hagen ett varv vid Reiherstieg i Hamburg

Max Oertz

Oertz var otroligt produktiv med många banbrytande konstruktioner, både för fritidsflottan och yrkessjöfarten. Bland annat fick han patent på det s k Oertz-rodret. Han byggde de yachter som Kaiser Wilhelm II kappseglade med mot sin sväger den engelska kungen. Under en period blev byggena så stora att det inte gick att klara dem i Hamburg, utan en filial öppnades i Kiel. Under kriget byggde han torpedbåtar till den kejserliga marinen. Ovanpå allt byggde han flygplan till armén. Dessa blev dock ingen succé enligt de gamla preussiska generalerna. Planen var så snabba, att piloterna flög ihjäl sig. Och Max Oertz levde också fort. Han avled av en hjärtattack endast 59 år gammal 1929.

Hottad koster vann Tjörn Runt

Med 40 års kappseglingserfarenhet i ryggen och en karriär som segelmakare, båtbyggare och kappseglingsdomare är det kanske inte så konstigt att Arne Goksköyr lyckats vinna Tjörn Runt två gånger med sin K32:a, en Laurinritad koster från 1959.



Cantana i vattnen utanför Tjörn.

Tjörn Runt är en av de största kappseglingarna på Västkusten. Tävlingen samlar närmare 500 båtar och utkämpas en lördag i slutet av augusti. Årets upplaga bjöd på rejält med vind, vilket passar perfekt för K32:an Cantana som Arne kappseglar tillsammans med sina två vuxna barn, Karin och Johan.

– Du undrar hur man kan vinna en så välkänd segling med en gammal koster, säger Arne Goksköyr när jag får tag i honom på telefon.

– Nummer ett är att jag kappseglat med koster sedan 1967, särskilt med entypsvarianten, K6:an, på 18 kvadratmeter.

Under sitt lite drygt fyrtiåriga kappseglarliv har han vunnit både Kosterpokalen och Ägirskölden ett tiotal gånger med K6:an Hulda, som han byggt egenhändigt. Den betydligt större Cantana, som han vann Tjörn Runt med, köpte han först 2004.

Hans andra förklaring är att han kan kappseglingsreglerna.

– Hur lär man sig reglerna bäst, jo man utbildar sig till domare. Och reglerna är bra att kunna när det är så täta fält som i Tjörn Runt. Då slipper man hamna i situationer där man tvingas väja, och tappa tid.

– Dessutom har jag drivit segelmakeri med en kompis under ett antal år, så jag tror mig veta hur ett segel till en koster ska se ut.

Den kravellbyggda mahognybåten Cantana är inte direkt lättdriven, så det gäller att det finns kraft i seglen, att

de inte är för plana. Men segel är som bekant dyra saker så för att hålla nere kostnaden har Arne köpt begagnade kevlarsegel från 11m-båtar och sytt om dem.

Dessutom har han jobbat som båtbyggare och bland annat tillverkat ett antal master. Cantana har fått en förhållandevis hög partialrigg med cirka 45 kvadratmeters segelyta. Rigen liknar mer en Skärgårdskryssares än vad man hittar på havskryssare från 50-talet.

– Jag vill ha en trimbar rigg där man kan böja masten ganska mycket för att plana ut seglet. Så min mast är mer trimbar än på många nya båtar.

Men ingen båt vinner utan en god besättning och här har Arne hjälp av sina två vuxna barn, Karin och Johan, som också gillar att kappsegla och brukar tampas i var sin K6:a.

– Jag har också i bagaget att jag seglat mycket skärgårdssegling. Man ska kunna navigera, läsa strömmar och vindar i förhållande till öar.

Arne Goksköyr försäkrar att Tjörn Runt inte är någon komplicerad segling. Kortaste vägen brukar vara den snabbaste.

– Men jag går ofta närmare land än andra och så försöker jag pricka in slagen.

Årets upplaga bjöd på 12 till 14 meter per sekund i medelvind och ganska platt vatten under den inledande kryssen. Sjön ökade när fältet rundade sydspetsen Tjörn och vände norrut på utsidan av ön, men den biten kunde Cantana sträcka, vilket är ett favoritföre.

S/Y Cantana

BYGGD: 1959

VARV: BRÖDERNA MARTINSSON, ORUST

MATERIAL: MAHOGNY PÅ EK

MÅTT: 8,30 x 2,65 x 1,50 M

VIKT: 3,5 TON (BLYKÖL 1,5 TON)

RIGG: PARTIAL, 3/4

SEGELYTA: 35,2 KVM

SEGELNUMMER: K-32 S-1

(VID KAPPSEGling S 8192)

MOTOR: LOMBARDINI 13 HKR FRÅN 2007,

FOLDINGPROPELLER

HEMMAHAMN: STRÖMSTAD



Kapten Arne i full koncentration.

– Kostrar seglar förhållandevis väl när det är öppen vind. Sen var det till vår fördel att det var så lite spinnakersegling, kanske bara 40–45 minuter på slutet.

För gamla båtar har ingen chans att hänga med när lättare och modernare båtar planar i surfarna.

Även 2009, då familjen Goksköyr också vann, rådde idealiska förhållanden. De långsammaste båtarna (Cantana har ett SRS-tal på 1,02) startar runt en timme efter de snabbaste och gynnades av att vinden vred 10 till 15 grader. Därmed slapp de kryssa första sträckan.

– För att vinna måste man ha lite flyt också.

Per Henricsson, S/Y Carela



Ur Wikipedia:

En koster eller kosterbåt är en segelbåt som är spetsgattad, det vill säga har stäv i båda ändar.

För att passa de blåsiga och grunda farvattnen kring Kosteröarna byggdes kostern bred och grundgående.

Skrovformen fick utfallande sidor med en slank undervattenskropp i lätt väder, medan den stora bredden i däcksnivå gav god stabilitet och slutstyvhet vid hård vind. Kostern var som allmogebåt klinkbyggd och försedd med gaffelsegel och bogspröt. Som fritidsbåt försågs kostern med Bermudarigg och kallades då moderniserad koster.

Laurinkoster är en variant som togs fram av båtkonstruktören Arvid Laurin. Den skiljer sig från den ursprungliga kosterformen genom att den har mindre bredd samt med valdäck, övergången mellan sida och däck är rundad.

Svenska Kosterbåtsförbundet bildades på 1930-talets början, 1934 kom enhetliga regler för kostersegelbåtar.

Kostersegelbåtar finns i följande klasser: K20, K22, K25, K32, K38, och K45. K står för kosterbåt, siffror anger hur många kvadratmeters segelyta respektive båt har. I klassen K20 till K45 finns båtar i klink- respektive kravellbordläggning.

Ordföranden har ordet



Nu ligger båten tryggt på land, och det är svårt att föreställa sig att för bara några månader sedan kunde man ta ett morgondopp i havet. I SYS styrelse är arbetet i full gång.

Du har exempelvis ett färskt nummer av Segeljakten i din hand – det andra som kommit ut efter sommaren.

Snart passerar vi nyår och då börjar ett intensivt arbete med att sammanställa vår matrikel. Vi som arbetar med tidning, matrikel och hemsida får lägga mycket tid och energi på att få in material och uppgifter från er medlemmar, så snälla: hörsamma oss när vi ber om er hjälp med att uppdatera era uppgifter, svara på en enkät eller vad det nu gäller.

Innehållet i matrikeln behöver uppdateras med jämna mellanrum, med fakta, texter och bilder. Detta för att nya utgåvor skall bli läsvärda. Uppgifter till matrikeln läggs in från hemsidan av medlemmarna själva. Logga in på din egen medlemssida på "www.sailysociety.se".

Om du glömt ditt lösenord beställer du ett nytt under inloggningen. Skulle detta inte fungera beror det troligen på att din e-post adress saknas eller är inaktuell. Skicka i så fall ett meddelande till mig på "hans.borjesson@ownit.nu" så lägger jag in e-postadressen åt dig.

Funktionerna på hemsidan har förhoppningsvis redan förbättrats när du

läser detta, så att det skall vara enkelt att online både redigera och lägga upp bilder på din sida.

Vi arbetar också med att få hemsidan mer levande. Exempelvis skall fler personer kunna uppdatera sidan med information.

Det finns också en SYS-grupp på Facebook i ett försök att knyta mer kontakter mellan medlemmarna. Titta gärna in där.

Avslutar med ett tips om ett event – Classic Boat Meet 2012 som celebrerar OS-seglingarna för 100 år sedan.

Hans Börjesson, ordförande i SYS

Detta händer 2012

Segeltävlingar

- 28 juni–4 juli ÅF Offshore Classic, Stockholm Sandhamn, www.ksss.se
Start för klassikerna sker den 1 juli inne i stan.
- 6–8 juli Hangöregattan, www.hangoregattan.fi.
- 20–24 juli Classic Boat Meet 2012, Nynäshamn, www.cbm2012.se.
- 28–29 juli Pommern Classic, Mariehamn. www.sailtrust.org.
- 3–5 augusti Champagneregattan Nicolas Feuillatte i Helsingfors, www.hss-segel.fi
- 11 aug Sveaborgsstopet, Helsingfors, <http://english.viaporintuoppi.fi>.
- 14–19 aug St Petersburg Classic Week, www.sailtrust.org.
Ett spektakulärt evenemang med tre dagars kappseglingar och två dagars festival med Peter Paul-fästningen som bas (mitt emot Vinterpalatset).

Övrigt

- 24 jan Studiebesök på Anders Anells båtsnickeri.
Titta på SYS webbplats för mer information.
- 10 mars Årsmötet äger rum på Allt för sjön kl. 15.00 (prel tid).
Titta på SYS webbplats.
- 1–3 juni SYS vårsegling.
- 22–23 juni Midsommar 2012



20–22 juli Classic Boat Meet 2012, Nynäshamn, www.cbm2012.se

Detta är en del av Jubileumsregattan 2012, som anordnas Nynäshamns kommun, Nynäshamns Segelsällskap och Föreningen Sveriges Klassiska Fritidsbåtar till minne av olympiaden 1912. Hela evenemanget börjar i mitten av juli i Simrishamn och avslutas i Sandhamn den 24 juli.



Nästa nummer av Segeljakten planeras komma i mars. I den återkommer vi med mer om sommarens planer.

Presentation av medlemmarna

I förra numret började vi en presentation av medlemmarna i SYS. Vi gjorde det enkelt för oss och inledde med styrelsen. I detta nummer fortsätter vi med redaktionskommittén, där tre presenterades redan i förra numret. Nämligen: Gunnar Schrewelius, Ulf Aronsson och Tor Malm som sitter i både styrelsen och redaktionen.

Uppmaningen kvarstår till er alla – skicka in motsvarande text om er och er båt samt bilder (helst text i word och bilder i jpg-format eller liknande).

Foto: Reinhold Becker



Lars Pipping

Varför jag är medlem i SYS:

För att hålla kontakten med vad som händer i Sverige med klassiska träbåtar och få kontakt med andra ägare av samma båttyp.

Varför jag har träbåt/just denna båt:

När jag kommit på att jag borde skaffa mig en båt tog det inte lång tid att inse att jag måste köpa tillbaka båten som Pappa och Mamma ägde 1958-2000. Efter att ha vuxit upp med henne är det roligt att få chansen att ta hand om henne på egen hand.



Båtnamn: Skua

Båttyp: Gullkronakryssare. Byggdes 1946, i Kauttua, Finland. Segelyta 25 kvm. Längd 8,9 m, bredd 2,36 m. Displacement 2,5 ton.



Olle Appelberg

Varför jag är medlem i SYS:

Matrikeln och Segeljakten samt en förhoppning om roliga intressanta, evenemang under den mörka årstiden

Varför jag har träbåt/just denna båt:

Atena är bekväm, vacker och har en intressant historia.



Båtnamn: Atena

Båttyp: havskryssare



Per Henricsson

Varför jag är medlem i SYS:

Det började med att jag hade för mycket fritid, innan hustru, tre barn och ett trähus. Några kamrater skulle köpa båt, en Skärgårdskryssare: en lång, vek och billig. Senare bytte vi upp oss till en äldre och större yacht. För att känna att vi inte var allt för udda gick vi med i SYS, som var nystartat.

Varför jag har träbåt/just denna båt:

När den växande familjen behövde en rymligare båt blev det självklar en i trä, den här gången tillsammans med mina bröder.



Båtnamn: Carela

Båttyp: Yawl

Båtfakta: En 40-fots havskryssare byggd 1957 på Rosättra. Båten var avsedd för både havskappsegling och semesterseglingar. Konstruktör var Knud H Reimers.

Baltic Rule – en ny mätregel för klassiker

SRS, ORC Club, SSKF-tal, Alma Rule och nu senast Baltic Rule. Den som kappseglar med sin klassiker har många mätregler att hålla reda på, mätregler som dessutom kan generera helt olika resultatlistor. Men kanske kan det bli ett slut på förvirringen om personerna i Scandinavian Classic Yacht Trust lyckas i sitt uppsåt att introducera den nya mätregeln Baltic Rule. Stiftelsens ordförande, Feargus Bryan, förklarar bakgrunden till den Medelhavs- inspirerade regeln och erfarenheterna från den första säsongen.



This year saw the first racing season trialling the new Baltic Rule for use in classic yachting in the Baltic, this rule is an adaptation of the existing CIM rule for the Mediterranean which was created to enable classic yachts of all classes to race against each other.

The Baltic Rule was used in four of the current eight regattas forming part of the Baltic Classic Master Cup, and was run as a ghost rule in the Af Off-shore regatta.

The regatta season highlighted some of the issues which are really at the heart of the rating controversy which is going on in the Baltic in general. As in many other parts of the world, classic regattas attract an eclectic group of yacht owners. There are some who attend regattas mainly for the social aspect of meeting other classic yacht owners, there are also Corinthian sailors who may show up to one regatta a year and would like to race with their peers, finally there are the committed sailors who campaign their yacht hard for points during the regatta season and are looking for a decent share of the silverware for their efforts and financial outlay.

Anyone allowed to win

To create rating rules to cater to all of these owners is a complicated balance of making a rating which will interest the competitive minded without removing the fun of a gentlemanly sail in company with other beautiful classics.

We all want to avoid making the classic regattas exclusive events where only the best funded and fastest designs are capable of winning a trophy, the point of these regattas is to allow everyone to compete with a fair chance of winning.

The current fleet of classic yachts in the Baltic span almost eighty years of the most interesting developments in yacht design and virtually every class and type of yacht is represented on the circuit, this allows for some truly spectacular sailing. It also shows up very quickly the design limitations between some boats, and the sailing experience of their crews.

It is also inevitable that smaller boats will end up competing with the bigger boats, in situations like this there needs to be a balancing in the rating to enable the yacht to compete on a level field so even the small yachts have a chance of winning the regatta they enter.

We ran all sizes of boats together this year for two reasons. The first was the amount of boats on the start line was such that breaking up the field would have been pointless, the second more important reason was to see how the ratings fared with such a large difference in design and size.

Next year of the Baltic Classic Master Cup we will split the classes on size to further level the field.

Many rules

On the classic circuit at the moment we are racing to a myriad of different rules. We have ORC, Baltic Rule, SRS, FINLYS, SSKF ratings for skärgårdskryssare, class rules for the 6 and 8 meters fleets, with several iterations of each rule. There is talk next year of racing to the German yardstick or ALMA rule, LYS ratings are still used on occasion.

For a yacht intending to compete in next years regattas both SCYT related and not, there are at least five rating certificates to be acquired. The cost and time wasted in this is prohibitive for all

except the wealthiest of yacht owners. This situation needs to be solved as soon as possible.

When we at SCYT began to look at adapting the CIM rule for use in the Baltic, we considered carefully, the financial implications of a new rule. We knew from the beginning that the fees had to be kept low, the information requested for the rating had to be kept to a bare minimum and had to be presented in a user friendly fashion. Unlike the Mediterranean many of the yachts sailing in the Baltic do not have all of their original plans on board and the ability to be hauled out at short notice to confirm measurements and conformity of hull shape. For the first season we have had to rely on self declaration from the captains and owners, for their yacht measurements, in some cases this meant relying on data that had been collected on yachts in the fifties and sixties, in one case we were presented with an invoice from a sail maker to try and figure out the sail areas of the yacht in question.

As the rule develops we can refine the data presented and refine the ratings accordingly. With the Baltic Rule we have laid down a basic empirical method of rating in boats, to refine this we need better measurements, a real assessment of the penalties and allowances, a proper measurement of several different types of boat, this is essentially using the IRC method of developing a series of hull forms. Once the empirical data is in place then it is crucial as a second step to look back over the performance of a particular yacht over the years and how she 'rates' against her fellow competitors, this will allow a fine tuning of the rating to develop a real rating for those

yachts. We are also looking at developing median ratings of class yachts like the 95 sqm, 6 and 8 meters, so they as a class will have a Baltic Rule rating which they feel best represent the performance of their classes. This will greatly speed up rating issues in the open handicap races, this method was already used with success this summer with the Russian L6 class yachts.

350 yachts are rated

As we have said repeatedly at the regattas last summer, we have laid down the bare bones of a method that has successfully rated over 350 classic yachts in the past. We are now relying on the input of the captains and owners of the classics to work together to develop the rule in the way that works for ALL of the Baltic competitors.

We believe that the Baltic Rule has the potential to answer the issues present in the classic yacht community in Scandinavia, however regardless of which rule is ultimately adopted I feel strongly that not addressing the rating issue soon in Scandinavia will damage the development of classic yachting in the Baltic. In this light we are forming a working group of captains and owners to sort out this issue and ensure that the ratings and the classic regattas grow to their potential in the Baltic arena. We will be chairing a meeting in Stockholm at the end of January for captains and owners to move towards an agreement on this issue. It will take commitment and input from all owners and captains to ensure that classic sailing regattas remain a fixture in the Baltic in the future, and can attract visiting yachts from other countries.

*Feergus Bryan, ordförande
Scandinavian Classic Yacht Trust*



Fotograf: Ulf Aronsson

Elske och Volonté under fulla selgel.

AF Offshore Results ORC Measurement				
Boat	Sailed Time	Corrected Time ORC	Position	Points
VOLONTE	48:13:55	40:20:51	1	1
MORGANA	49:09:30	40:58:59	2	2
GUDRUN III	46:16:48	41:24:57	3	3
ITAKA	41:53:40	41:44:37	4	4
MIRANDA	47:36:34	41:52:21	5	5
REGINA	42:03:50	42:18:13	6	6
ANITRA	46:12:06	43:28:32	7	7
PASHA	47:32:04	44:14:07	8	8
ELSKE	47:23:59	44:16:50	9	9
REFANUT	43:23:00	44:59:49	10	10
VAGABONDE	46:15:33	45:46:41	11	11
CLIPPER	41:05:15	46:34:36	12	12
BALLAD	46:41:58	47:07:27	13	13
KERMA	40:58:09	47:53:49	14	14
BRITT-MARIE	39:26:14	48:28:34	15	15
GERDNY	40:52:55	50:54:22	16	16

AF Offshore results Baltic Rule Measurement (for yachts who have rated in)				
Boat	Sailed Time	Corrected Time ORC	Position	Points
MIRANDA	47:36:34	24:07:32	1	6
ITAKA	41:53:40	27:31:26	2	5
KERMA	40:58:09	29:01:43	3	4
ANITRA	46:12:06	30:00:30	4	3
GERDNY	40:52:55	30:09:45	5	2
ELSKE	47:23:59	30:14:31	6	1
REFANUT	43:23:00	30:26:19	7	1
REGINA	42:03:50	30:33:31	8	1
VAGABONDE	46:15:33	31:45:23	9	1
BALLAD	46:41:08	32:09:35	10	1
BRITT MARIE	39:26:14	38:58:20	11	1

Bygget av kanothäckade A30:an Kaa

Många av oss kanske drömmer om att bygga en helt ny jakt i klassisk stil. Här kan du läsa Thomas Larssons egen berättelse om sitt senaste nybygge. En del av oss har säkert varit förbi Thomas varv för att titta och förundras under någon del av byggprocessen. Här ser vi hela resan fram till färdig båt.

2005 började konstruktören Bo Bethge och den tyske beställaren Jo Frowein diskutera att rita en kanothäckad skärgårdskryssare. Efter en lång dialog och många ritningar var konstruktionen klar 2007.

Jo vände sig till Yachtsnickeriet med en förfrågan, och efter en lång förhandling var det dags för att skriva kontrakt. Då brann varvet ner! Två år av återuppbyggnad väntade, men när verksamheten var igång igen kom Jo tillbaka med sin förfrågan och i början av 2010 skrevs kontrakt.

Där bestämdes att båten skulle väga inom 50 kg från minimivikt och att den skulle levereras inom ett år. Tiden hölls med hjälp av långa dagar på slutet och vid vägningen av skrovet vägde det rätt på kilot. Till stor hjälp vid bygget var Bosses ritningar, utslaget gjordes i datorn och mallarna datafrästes. Behövde vi något förtydligande så kom en specialritning på e-posten.

Byggmetoden ger ett starkt skrov, men förmodligen skulle det gått snabbare att bygga en konventionellt bordlagd båt. Det gick bra att bygga åt en utländsk beställare. Jo är arkitekt och ville förverkliga sina idéer när det gällde

det estetiska och e-posten gjorde att det trots avståndet gick att ta snabba beslut så att inte byggtiden påverkades.

Ytbehandlingen av fribord, däck och inredning samt beslagsmontering gjordes i Tyskland, där Jo lättare kunde övervaka arbetet.

Som en prick över i:et blev Jonas och jag från Yachtsnickeriet och Bosse i höstas nedbudna till Saint Tropez för dop av Kaa och kappsegling i Les voiles de Saint Tropez, som är en av de största veteranbåtkappseglingarna. Det kändes lite speciellt att segla ett nybygge i medelhavet mindre än fyra år efter att varvet brann ner till grunden.

Fakta om bygget

30 kvm skärgårdskryssare.
Konstruerad av Bo Bethge och byggd av Yachtsnickeriet 2010–2011.
Längd 12,6 m. Bredd 2,18 m.
Djup 1,5 m. Depl. 2 750 kg.
Kölvikt 1 350 kg.

Byggnadssätt

Genomgående i bygget användes West epoxi. Stävar och kölplanka är lamellimmade av Khaya mahogny. 11 ringspant (ett per meter) av lamellimmad Khaya.

Tips & trix

Vi fortsätter på detta tema med att låta Thomas Larsson berätta om nybygget av en 30:a för en tysk beställare. Hör gärna av er med idéer på sådant ni vill läsa om eller dela gärna med er från egna erfarenheter och egna tips.



Kaa i Saint Tropez.



De närmast inblandade: Jo och Yvonne, Bosse och Marianne, Thomas och Jonas, kontraktsjuristen och Kaa.

När spant och mallar monterats på byggmallen limmades en fullängds balkvägare på plats. På spanten skruvades och limmades en stripplanking (läktkravell) av Western Red Ceder 16 x 35 mm. Utanpå läkten vakuumlimmades två diagonallager 2,8 mm Khayafaner.

Friborden fick sedan ett lager faner lagt som traditionell bordläggning, här användes också vakuumlimning.

Botten fick två lager 450 g glasfibernatta och epoxi istället, för extra tålighet mot nötning och fukt.

Däcket har konventionellt avstånd på däcksbalkarna av Khaya. Däcket består sedan av två lager 6 mm mahognyply-

wood. Ovanpå det ligger ett 6 mm ribbdäck av oregon pine med nåt av wengefaner, wenge är ett nästan svart träslag som ger bra kontrast mot oregon pine. De olika lagren på däck är också vakuumlimmade.

Under kölplankan monterades ett epoxibehandlat döträ av Iroko.

Längst ner sitter en bulbformad blyköl på 1 350 kg.

Fortsättning på nästa sida.



Byggigg med mallar, limning av förstäv.



Balkvägare och ringspant.



Övergången mellan stäv och kölplanka.



Första diagonalfaneren.



Bordläggning av fribord.



Botten vävd och epoxistruken.



Däcksbalkarna på plats.



Skarndäck på plats.



Durken i sittbrunn matchar däckets form.



Dags för överbyggnad.



Dags för leverans.



Rorkult the "Scandinavian Way".



Inslagen för leverans.



Lackat och klart.

Fortsättning från föregående sida.

Överbyggnad och sittbrunnssargar av massiv Khaya. Inredning av Khaya med durkar av wengenåttad Oregonpine på plywood.

Regeln

Den 100-åriga Skärgårdskryssarregeln har scantlingsbestämmelser som är avhängiga klassen (22:a 30:a etc.) Båten kan byggas efter träreglerna eller efter plastreglerna eller så får konstruktören med beräkningar visa att styrkan blir likvärdig om båten byggs i annat material. Kaa är byggd med en blandning: träregeln i stävar köl och däck, och med bordläggningen och däckets dimensionerat med panelvikter som plastbåten. Enligt regeln ska en kvm bordläggning och spant väga minst 12,4 kg.

Ideell längd styr hur stor en skärgårdskryssare ska bli. Ökas den ideella längden ökas också medelbredd, fribord, köllängd och deplacement enligt olika formler. Segelytan är den samma så det innebär att stora båtar blir mer hårdvindsbetonade medan de mindre lättare båtarna ofta är mer lättvindsbetonade. På en A30:a mäts ideella längden 18 cm över vattenlinjen. Däremot har regeln inga synpunkter på hur aktern ska se ut, Kaa är inte den enda kanothäckade 30:an, Uffa Fox byggde att par kanothäckade 30:or på 1930-talet.

Text och foto: Thomas Larsson,
S/Y Winnie

Är gaffelriggen lämplig för modern cruising?

Om bidevindsegling är av största vikt, välj då Bermudarigg.

I dagens segling är gaffelriggen ofta baktalad. Enligt min mening har gaffelriggen mycket att erbjuda. Om båtens skrov är utformat effektivt och om seglen bra skurna kan en gaffelriggad jakt gå minst lika bra som en bermudariggad jakt. Detta gäller särskilt all segling utom pinkryss på bidevind.

En gaffelrigg har ett lägre och bredare segelplan och den kortare masten är styvare och kräver mindre komplex riggning. Styvheten är omvänt proportionell mot kvadraten på sin längd.

En mast som är dubbelt så lång kan haverera med bara en fjärdedel av lasten. Därför måste en dubbelt så hög mast vara, med sin riggning, fyra gånger starkare.

Ett typiskt tillvägagångssätt är att dela in masten i "paneler" med hjälp av spridare. Detta blir då "Marconirigg" (ej att förväxlas med böjda master, utan här kallas de Marconi för att de såg ut som tätstagade radiomaster — Marconi = Mr Radio, Förstår ni?).

Det införs mer belastningspunkter, med ökad risk för haverier, mer underhåll m.m.

För högprestandaracing kan detta

dock vara motiverat.

För vanlig cruising är ett bra argument att hålla riggen enkel och stark. Den så kallade KISS-principen (KISS = Keep It Simple, Stupid). Om den är ordentligt byggd är den mycket användarvänlig.

Den låga gaffelriggen utan toppsegel får en längre förlikslängd och kan då gå lite högre i vind än gaffelriggen med toppsegel. Med få segel delas inte segelplanet upp i små delar som heller inte det är effektivt på alla bogar.

Den låga gaffelriggen har sin moderna släkting i "Fat-Head-storen" som vi kan se på alla moderna extrema kappseglare.

Den låga gaffelriggen utvecklades främst på lotsbåtar. De skulle hanteras av en lots och en skeppsgosse. Sen när lotsen klev över på fartyget fick gossen själv segla tillbaka. Då måste riggen vara enkel och effektiv.

Dessutom gör sig den låga gaffelriggen väldigt bra på bild, då oftast hela jakten mer rigg får plats på fotot.

Slutgafflat!

Bobby Cyrus
SK95 S-11, S/Y Irmelin



Irmelin utanför Huvudskär 2006. Foto: Ulf Aronsson.

Bli stödmedlem i Sail Yacht Society – föreningen för klassiska segeljakter

Är du intresserad av våra gamla segeljakter men inte själv är ägare av en, kan du bli stödmedlem i föreningen.

Som stödmedlem får du bland annat föreningens tidning Segeljakten hemskickad i brevlådan (tre nummer per år).

Du är välkommen att delta i våra arrangemang och träffar, och du skall veta att när det drar ihop sig till kappseling behövs det alltid gasta!

Medlemsavgiften som stödmedlem är 150 kr per år.

Anmäl dig på www.sailyachtsociety.se eller skicka ett mail till 1@sailyachtsociety.se med dina kontaktuppgifter.

*Med vänlig hälsning
Sail Yacht Society*

Trogen vår inställning, sedan 60-talet, försöker vi även i fortsättningen, stå till tjänst med trämaterial, allt från barkbåtar till regalskepp.

Stora dimensioner, både längder och brädder. Vuxna krökar till stävar och spant.

Ring om era problem på tel. 08-591 441 30 eller faxa på nr 08-591 440 59

TESTRUM AB

PONDUS SNICKERI & BUTIK

BÅT & INREDNINGSSNIKKERIER

Försäljning av båtplywood, massivt trä, träpropp, kopparnit, slipmaterial, epoxilim



Besök oss på www.pondussnickeri.se

eller i butiken: Pipersgatan 6 STHLM. Tel.08-6515400

Vi utför alla slags snickeritjänster för båt, hem och offentlig miljö.



Goda råd för att samäga en yacht!

Loggen pendlar mellan 7 och 8 knop. Den friska sydvästen trycker på och spinnakern drar perfekt. Gajen ligger några varv runt läwinschen, full kontroll och härlig segling! Rytmen i vår 17 meter långa yacht är total. Det kan inte bli bättre!

Vi närmar oss Norrpada. Dags att ta ner. Alla vet vad som ska göras, ett samspelt team. När vi glider in i viken höjer många blick- en, 17 meter blänkande mahogny! Ankaret sjunker mjukt ner och vi lägger till. Den kalla ölen kommer upp och seglingen summeras i den rymliga sittbrunnen. Det har varit två perfekta veckor, fina vindar och nya ställen. Kan inte bli bättre. I morgon blir det besättningsbyte.

Låter det inte lockande? Kanske dags att fundera på att bli delägare i en större yacht? Mindre jobb och pengar men lika mycket segling? Gemenskap. Kan det vara så? Ulf Aronsson träffade Moanas besättning en kväll och de berättade.

Varför?

Det känns bra när jag träffar Moanas besättning. Stämning är avspänd och de skrattar ofta åt sina olika eskapader med Moana. Det är Eva Karlsson-Nordlöf, Ulf Stockhaus och Anders Lindberg som är med i kväll. Totalt är det sex delägare.

Så vilka är då de stora fördelarna? Det första svaret är att det helt enkelt inte är möjligt att finansiera, underhålla och äga en stor båt själv. Och detta gäller nog för de flesta av oss. Men sedan kommer mer intressanta argument.

Det är mycket roligare att äga tillsammans med andra! Man peppar varandra och vågar saker som man inte trodde var möjligt annars. Dessutom blir kontinuiteten bättre och det händer saker med yachten även om man inte själv är där! Alla behöver heller inte vara så kunniga i början utan man lär sig av varandra. Det är lättare att ta tag i de stora problemen och hitta bra lösningar. Sist men inte minst så får man alltid yachten i sjön på våren. Det finns många som hjälper till!

Mer segling

Sedan blir det en helt annan segling. Genom att vara flera kan man planera in längre seglingar som delas upp sinsemel-

lan. Moana har t ex seglats Stockholm – Norge, Höga kusten, Finland m m. Det är också möjligt att ta med sig gäster som inte är så seglingsvana. Det finns ju gott om plats på en stor båt.

När det gäller event och kappseglingar är fördelarna också flera. Besättningen är samtrimmad och det finns många vänner till delägarna som vill vara med. Hur mycket segling blir det då? Moana seglas 6–7 veckor från midsommar och framåt, samt två av tre helger under resten av säsongen. Vem som seglar vilken tid sker med löpande planering. Så någon exakt fördelning av seglingstiden finns inte.

Planering

Min tanke var att här gäller det väl att planera in i minsta detalj för att undvika missförstånd och att någon tittar surt på en för att man missat något okänt! Så fel man kan ha. På Moana gör man ett Excel-ark på hösten för att planera in större jobb som ska göras utöver vanlig vårustning. Sedan räcker det och man kommer överens sinsemellan när man ska jobba med olika moment. Det är allt. Alla menar att man bör undvika detaljstyrningen och ha en mycket flexibel inställning.

Totalt brukar det bli ungefär 100

timmar som varje delägare lägger ned på båten under en säsong. Då ingår vinterjobb, vårustning, sjösättning och upptagning dvs allt.

Samägande

Två personer köpte Moana 1982 och efterhand tillkom en ägare. 1995 var det två par som samägde. Ytterligare två delägare tillkom 2001. Det har alltid funnits avtal och två av delägarna från 1982 är fortfarande delägare.

Moana ägs tillsammans i andelar, vilket innebär att det är samägandelagen som gäller i botten. Utöver detta har man sedan ett inbördes avtal, vilket bl a reglerar om någon vill lämna och sälja sin andel, upplösning av samägandet och ekonomiska ramar.

Idag är det sex delägare och man skulle kunna tänka sig åtta delägare. OBS det är inte så att en delägare betyder t ex ett par utan varje person har sin andel.

Kostnader

Årsbudgeten är på 72 000 för sex delägare. I det ingår då alla löpande kostnader som plats på land, båtplats, allt material, försäkringar etc. Större investering som nya segel har finansierats med att utöka delägarantalet och även med lån. Lånen har då betalats av med att pengar har tagits från de årliga 72 000. På Moana gör man det mesta själva och tar ibland in experthjälp som snickare.

Den här modellen har Moanas delägare använt i tio år, så uppenbarligen fungerar det. Och det är ju inte illa.



För 12 000 får man i stort sett samma sak som om man hade en egen båt och förmodligen till en lägre kostnad.

Vad kostar då andelen? Ja det gick vi inte in på men marknadspriset i Sverige ligger på cirka 1–2 milj kr för en yacht i Moanas storlek.

Fem viktiga råd!

Ja, om man då tänker till på detta och ska ge sig in i ett projekt som kan vara i många år. Vad ska man tänka på och vilka råd får vi från Moanas delägare?

Först och främst gäller att som grund måste varje delägare ha ett brinnande intresse för yachten och sedan kommer i turordning:

1. Samma ambitionsnivå gällande brukandet/förvaltning av båten. D v s hur den ska underhållas, skötas, utrustas. Hur mycket arbete ska läggas ner och vad ska uppnås?
2. Likartade ekonomiska möjligheter. Svårt om någon har för lite pengar så man inte kan nå ambitionsnivån.
3. Viktigt att trivas tillsammans och respekterar varandra.
4. Skriftligt avtal gällande utträde, budget. Viktigt med ett värde som bas för utträde. Bra är t ex försäkringsvärdet.
5. Undvik att detaljstyra, t ex hur seglingstid ska fördelas. Ha flexibel inställning.

Kontakta gärna Anders som är delägare, på anders.e.lindberg@bredband.net



Ulf Aronsson, S/Y Josephine



Foto: Anders Lindberg



Foto: Jan Dethott

När det begav sig!

Moana

BÅTTYP: R10

KONSTRUKTÖR: JOHAN ANKER (NORGE)

BYGGNADSÅR: 1914

VARV: ANKER & JENSEN (ASKER I NORGE)

DEPLACEMENT: 16 TON

LÖA: 16.88 M (CA 55 FOT)

BREDD: 2.66 M

VATTENLINJELÄNGD: 10.96 M

DJUPGÅENDE: 2.40 M

MASTHÖJD: 22 M (21 M ÖVER DÄCK)

SEGELYTA: 125 KVM (92 KVM STORSEGEL)

TECKEN I SEGLET: 10, S4

MOTOR: YANMAR 34 HK

MATERIAL I SKROV: MAHOGNY, FURU

DÄCK: OREGON PINE

ANTAL KOJER: 7 ST

HAMN: STOCKHOLM

Handsydda kapell, dynor & segeltak i högsta kvalitet

KAPELL som vi skräddasyr till din ögonsten. Kapellen ska både skydda din båt och vara en snygg detalj. Vi använder Sunbrella Plus, spinnfärdig acrylväv av högsta kvalitet.

DYNOR Nyttillverkning och omklädning av gamla.

SEGELTAK Måtttillverkade efter era önskemål. Fungerar både som regnskydd och solskydd.



Tel: 070-418 52 59
Mail: info@storholmenkapellosegel.se
Storholmen.
N59°23'40" • E18°08'35"



Rylards fernissor, färger och betser

Omega penslar

Sunbrella kapellvävar

Stor sortering av gjutna beslag

Feuerhand Stormlyktor

Däcks- och segeldukar

Välkomna!

Importör:

Distributör:

Råseglarhuset AB
Råseglarhuset
Skeppsholmen
111 49 Stockholm
Tel: 08-611 82 92

Båtvårdsvarvet
Svineviken 2828
S-473 95 Henån
Tel: 0304-593 06
Fax: 0304-595 80