

Segeljakten

Medlemstidning för
Sail Yacht Society
Nr 1/2012 Pris 50 kr



Det är kappsegling som gäller i Finland

Segla med Peterbom



Renovering av Asagao



Att växa upp på träbåt



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



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



En reflexion

För tio år sedan visste jag inte mycket om klassiska segelbåtar. När jag sedan köpte Alca (enligt en oberoende chefredaktör – ?) en av de vackraste skärgårdsskryssarna och den äldsta i sin klass var mitt enda fokus de första åren att göra henne presentabel. Nu när detta börjar bli klart har jag fått lite tid över och har blivit indragen i SYS och Segeljakten och börjar upptäcka livet utanför Alca.

Trots att Sverige är ett litet land får jag ett intryck av att vi har fler intresseorganisationer, föreningar och tidningar än stora länder som Tyskland och USA. Så är det säkert inte men räknat per capita är det garanterat så. Är detta sunt? Den stackars ägaren av en klassisk jakt blir väl lätt konfunderad av utbudet. Vem kan – utan att rodna – förklara skillnaden på SYS, GYS, SSKE, MSF, BHRE, FSKF, SCYT och sedan tillkommer alla klassförbund och givetvis alla båtklubbar mer eller mindre inriktade på klassiska båtar. Och detta bara segelbåtar. Finns utrymme för alla våra olika tidningar? Samma reflexion gör jag i mitt professionella liv – jag jobbar som konsult i logistikbranschen – där det finns flera olika föreningar (och tidningar m m) som slåss om samma medlemmar.

Tolkar jag det positivt är det ett tecken på engagemang och många eldsjälur och speglar därmed verkligheten. Intresset för träbåtar ökar och allt fler ser att det finns en marknad och vill vara med för att det är kul. GYS bildades av ett gäng unga människor som kommit över sina jakter billigt och har utvecklats till en kamratförening. SSKF är fokuserade på skärgårdsskryssare medan SYS från början hade ett bredare och mer ambitiöst motiv. På den tiden försvann våra gamla vackra båtar i "ruttna raden" eller såldes utomlands för struntsummor och SYS ville stävja detta och samla alla vackra träbåtar. Idag är det fler som ser det estetiska och kommersiella värdet i båtarna. De största är idag värda miljoner och priserna lär öka.

Den stora frågan är om det är en framkomlig väg att försöka samla krafterna i en organisation (med en tidning, en tävlingskommitté, en lobbyinggrupp) eller om det är bättre att profilera SYS och då kommer följdfrågan: på vilket sätt? (OBS att detta är min åsikt som redaktör och inte SYS eller SYS styrelses åsikt).

*Gunnar Schrewelius, S/Y Alca
Chefredaktör*



Kappsegling i Finland – 4

Klassikerna är klubbens stolthet – 7

Asagaos totalrenovering – 9

Medlemssida – 12

Detta händer 2012 – 13

Dorade, Salander – 14

Nynäshamn – 15

Mätregler – 16

Segling & tips – 18

Gästkrönika – 20

Renovering & tips – 22

SEGELJAKTEN NR 1 2012

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, Kjell Nilsson och Michael Berglund

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.sailboatsociety.se
webmaster@sailboatsociety.se
Postgiro: 327288-7

VILL DU VETA MER OM VÅR VERK-

SAMHET 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.

*Kappseglingarna utanför Helsingfors bjuder ofta på friska vindar. Här syns åttor i tuff kamp under Champagneregattan.
Foto: Olle Appelberg.*



Det är kappsegling som gäller i Finland

Sverige har mångdubbelt fler seglande träbåtar än Finland, men ser man till antalet kappseglingar så är situationen den omvända. Det arrangeras fler seglingar med mångdubbelt fler deltagare i Finland.

Kanske är det en förklaring till att svenska båtar ofta sålts till Finland och att träbåtar har högre status i Finland. Det är framför allt meterbåtarna som tävlar. Nästa år arrangerar Helsingfors Segelsällskap åttornas VM.

Sverige har enligt Båtlivsundersökningen 105 000 segelbåtar, varav nästan 7 procent eller 7000 är träseglare (jollar frånräknat). Motsvarande siffra för Finland är 33 500, varav 600 båtar i trä. Om andelen vore densamma som i Sverige skulle Finland ha drygt 2200 seglande träbåtar. En orsak till att andelen är lägre anses vara att många båtar förstördes under kriget då man behövde blyet i kölarna till landets försvar.

Beräkningen är för Finlands del baserad på en pågående nationell träbåtsinventering samt en bedömning som gjorts av Helsingfors Segelsällskap, som är

det segelsällskap i Finland som har flest träbåtar, 80 stycken!

Samma andel klassiska båtar gäller sannolikt om man jämför Stockholm med Helsingfors: Det finns mångdubbelt fler båtar i Stockholm. Men tittar man istället på kappseglingar för träbåtar så leder Helsingfors stort.

Klassikernas Vasalopp – Sveaborgsstopet

Nordens största classic race Sveaborgsstopet är en kappsegling runt fästningen som varje år drar uppemot 200 båtar i över 20 klasser. Det innebär 600 tävlande med ganska skiftande seglingsvana och racet är därför lite av ett seglingens Vasalopp. Det ligger lite sent på säsongen för att attrahera svenska båtar. Förra året deltog Jacob Wallenberg med Regina.

Arrangörerna välkomnar särskilt dem som inte kappseglat förut. Sveaborgsstopet går den andra lördagen i augusti och 2012 är det 27 år sedan tävlingen genomfördes för första gången. Det är ett stort folkligt evenemang med "after sail" i öltält och jättebastu.

På finska heter regattan Viaporin Tuoppi och organiseras av Sveaborgs segelsällskap Suomenlinnan Pursiseura, SuPS. Namnet Viapori kommer av att det var så man först uttalade Sveaborg på finska. Senare ändrade man det finska namnet till Suomenlinna, d v s Finlandsborg.

Nordiskt elitrace – Champagneregattan

Sedan två år tillbaka finns dessutom den klassiska nordiska seglingens elitrace, Champagne Nicolas Feuillatte Baltic Classic Master Cup Helsinki, som



De öppna vidderna söder om Helsingfors gör att det guppar en del. Foto: Olle Appelberg

samlar 40–50 båtar med den finländska åttaflottan i spetsen. Kommande säsong kommer tolv åttor att tävla i Finland och 2013 står Helsingfors Segelsällskap värd för åttornas VM.

Champagneregattan innebär bankappseglingar på de öppna fjärdarna söder om Helsingfors och arrangeras av HSS, med egen klubbrestaurang och hamn på Skifferholmen väster om stadens hamnbassäng. Seglingarna är krävande och välorganiserade men regattan går i övrigt i champagnens tecken. Förra året hyrde HSS in restaurang Chez Dominique som pop-up restauratör för både lördagens middag och söndagens ”after sail-lunch”. Restaurangen är Helsingfors enda med två stjärnor i Guide Michelin och maten både smakade fantastiskt och kostade därefter. Det är helt annorlunda jämfört med hur det brukar vara i Sverige, så hur tänker arrangörerna?

Design och sparsmakad lyx

– Klassiska båtar står numera för yppersta design, noga utvalda material, precisionshantverk och sparsmakad lyx. Det bekräftas inte minst internationellt där det allt oftare är segeljakter i trä som syns när man visar båtar i annonser och annan reklam för exklusiva prylar, såsom armbandsur. Men utvecklingen har gått långsammare i Norden, förklarar Mika Väisänen, ordförande i HSS Classic Yacht Committee.

– För att göra den klassiska seglingens värden tydligare och mer synliga vill vi knyta ihop dem med produkter och

upplevelser som står för samma värden. En sådan produkt är champagne, menar Mika.

– Detsamma gäller för Chez Dominiques mat. Vi ville markera sambandet och naturligtvis också göra regattan till en minnesvärd upplevelse för seglare och gäster.

– Sen tycker jag att det skönt att koppla av med en riktigt god middag efter en dags kappseglingar då man knappt fått i sig en smörgås. Det finns en kontrast här som gör helheten mycket trivsamt och minnesvärd.

Förra året serverades middagen och lunchen i båtskjulen som städats ur och bjöd på vacker utsikt mot staden. Miljön, maten och drycken bidrar tillsammans med proffsigt organiserade tävlingar och den mycket välkomnande attityden till gästande båtar naturligtvis till att regattan är outstanding. För gästande classic-seglare har regattan förutsättningar att bli ett minne för livet.

Blanda cruising och racing

– Det är långt att segla till Helsingfors, men vi delade upp det i etapper och blandade cruising med familjerna med kappseglingarna. Vi bytte av besättning- ar i Trosa, Mariehamn och Helsingfors

och det blev mycket uppskattat av alla, berättar Peder af Geijerstam Lindberg, ägare till havskryssaren Vagabond.

Hans förtjusning delas av Ingmar Bergman och besättningen på tian Itaka som två år i rad seglat fram och åter till Helsingfors för att delta i Champagneregattan. Årets höjdpunkt, enligt Ingmar.

Det finns fler orsaker till att de klassiska träbåtarna är mer aktiva och eftertraktade i Finland tror Kim Weckström, som är klubbens ordförande med titeln kommodor. I Finland liksom på många andra håll i världen så använder man de gamla marina titlarna bland segelsällskapens funktionärer.

En orsak är ett lyckat generationsskifte där unga studerande på åttio- och nittio-talet letade efter billiga båtar för att kappsegla. Då kostade hajbåtarna (se Segeljakten 1, 2011) en spottstyver och kom att seglas av 19–25 åringar. Sedan fortsatte man kanske och började segla femmor och nu, femton – tjugo år senare är de aktiva 30–40-åringar som seglar sexor och åttor.

– Mitt intryck är att det generationsskiftet inte skett på samma sätt i Sverige, utan att många av träbåtseglarna är äldre herrar som är mindre aktiva som kappseglare, säger Kim Weckström.

Sveaborgsstopet har ett hyggligt utfall av internationella båtar trots att det ligger sent på säsongen. Här är en brittisk skärgårdstrettia på väg till bastu och öltält efter racet. Foto: Olle Appelberg





Med 200 båtar och många besökare blir Sveaborgsstopet en stor folkfest. Foto Juha Niiniranta.

Det kan också handla om att finländarna är mer tävlingsmänniskor än svenskarna. På frågan om varför man i Sveaborgsstopet har så många som 24 klasser fick jag svaret: ”Jo, vi finländare tycker om att vinna och med 24 klasser blir det många vinnare”. Men Mika Väisänen håller inte riktigt med.

– Det stämmer att många lägger ner mycket tid och pengar att trimma och förbättra sina båtar för racing. Å andra

sidan tycker jag att de svenska båtar som deltagit i våra regattor tar kappsegling på mycket stort allvar och ser vi på Antikrundans båtar så är de definitivt mycket tävlingsinriktade.

Farfars drömmar förverkligas

En annan orsak till intresset för träbåtar är att de är mål för sociala aspirationer.

– För de flesta i våra farföräldrars generation i efterkrigstidens Finland

var åttor helt ouppnåeliga. Jag hade en farbror som hade en sexa. Det var stort på 60-talet. Min åtta är på sätt och vis ett förverkligande av farfars drömmar, säger Kim, som är ägare till R8 Vågspel, konstruerad av Birger Slotte och byggd på Wilenius båtvarv 1943.

Förutom Sveaborgsstopet och Champagneregattan som är öppna för alla båttyper, seglar de klassiska sexorna i början av augusti om Sinebrychoff Challenge, en regatta som arrangeras av Nyländska Jaktklubben, Finlands motsvarighet till KSSS. Därtill kommer klassförbundens tävlingar.

Under 70- och 80-talen avspeglades det stora intresset för seglande träbåtar i Stockholm i kappseglingarna på Riddarfjärden som drog tiotusentals åskådare. GYS, Gaff Yacht Society, ordnar fortfarande dessa seglingar, men antalet deltagare når sällan över 20. Någon annan kappsegling som skulle kunna mäta sig med evenemangen i Helsingfors finns inte i Stockholm om man bortser från starten för ÅF Offshore Race Classic, som primärt är inriktat på stora havsgående jakter och ”bara” är en klass i det stora Gotland Runt.



På väg i hamn efter en lång dag till havs: Kim Weckström skeppare på R8 Vågspel och HHS kommodor. Foto: Olle Appelberg.

Olle Appelberg, S/Y Atena

Klassikerna är klubbens stolthet

Helsingfors Segelsällskap är Finlands snabbast växande segelsällskap. Medlemsantalet har ökat med 40 procent på fyra år, från 900 till 1.400 medlemmar.

Uppemot 20 procent av de 420 båtarna är klassiker. Målet är att få med 100 klassiska båtar i föreningen

– Klassikerna är en stolthet för hela föreningen. De har blivit en del av Helsingfors Segelsällskaps DNA, berättar klubbens kommodor Kim Weckström.

Helsingfors Segelsällskap är ledande i Norden när det gäller klassiska segelbåtar med ett 80-tal träseglare i klubben. Där finns ett par Plymsnäckor, fyra folkbåtar, fyra starar, två drakar, två hajar, tre A-båtar, fyra A22:or, två SK 30, en SK40, tre SK55, en SK75, fyra havs- och kustkryssare, tio femmor, fem 5.5, sex sexor och tio åttor! Därtill kommer ytterligare några udda klassiska segelbåtar och uppemot tio magnifika motorbåtar.

Klubbens har ett optimalt läge på Skifferholmen i Helsingfors inlopp, bara några hundra meter utanför Havshamnen. Söder om klubbhamnen så möter öppna fjärdar. Det gör att den som

jobbar i city i Helsingfors kan resa sig från kontorsstolen och på mindre än en timme sitta till rors med satta segel, berättar Kim Weckström.

Från början hantverkarnas segelsällskap
Klubben har alltid varit hemvist för vackra båtar och enligt Mika Väisänen, kan det ha att göra med medlemmarnas sociala sammansättning. HSS grundades 1893 av medlemmar med hantverksyrken. Senare blev det många fria yrkesutövare: företagare, advokater, läkare och arkitekter. För dem ligger det nära till hands att uppskatta den yrkesskillighet, skönhet och individualism som de klassiska träbåtarna ger uttryck för. Det skiljer klubben från det mer välkända och äldsta finländska segelsällskapet NJK, Nyländska Jaktklubben, som hade sin huvudsakliga sociala rekrytering från samhällets toppskikt.



Foto: Olle Appelberg

Från Helsingfors Segelsällskaps hamn är det lika nära till stan som till de öppna fjärdarna. Det är naturligt och enkelt att kappsegla när skepparn kan sitta till rors med segel satta minde än en timme efter han/hon rest sig från kontorsstolen.



Mika Väisänen kopplar klassiska båtar till njutning. Middagen vid förra årets Champagneregatta serverades av Helsingfors enda restaurang med två stjärnor i Guide Michelin, Chez Dominique.

Öppet för andra segelsällskap

HSS Classic Yacht Committee är öppen också för medlemmar i andra segelsällskap. Kommittén har 28 ledamöter. Verksamheten har som mål att göra de klassiska båtarna kända för så många som möjligt och kommunicera att det både finns ett värde i att bevara dem och är ett nöje att segla dem.

Internationellt utbyte viktigt

HSS är starkt engagerat i SCYT, den skandinaviska stiftelsen som står bakom Baltic Classic Circuit.

– Det är oerhört viktigt att klassiska båtar i Östersjön seglar tillsammans i stora evenemang. Vi har haft en lång tradition med stort utbyte, men på senare år, fram till SCYTs bildande, är det egentligen bara åttorna som förmått upprätthålla den. Det är glädjande att vi också fått med ryssarna. Nackdelen vi har jämfört med Medelhavet är att våra båtar är mindre och transportsträckorna mellan regattorna är längre under en kort säsong. När tolv Blue Marlin har renoverats klart hoppas jag vi kan få ett utbyte också med tolvorna i södra Östersjön, säger Kim Weckström.

Olle Appelberg, S/Y Atena



Interiör från HSS klubbhus med sikt runt om horisonten.

EPIFANES® **STRÄCKLACKER**

En-komponent färger...

- 46 kulörer
- Oslagbar täckförmåga
- Maximalt UV-skydd

Två-komponent färger...

- 22 kulörer
- Oslagbar täckförmåga
- Maximalt UV-skydd

**Besök vår monter C19:11
på Allt för Sjön 2-11 mars**



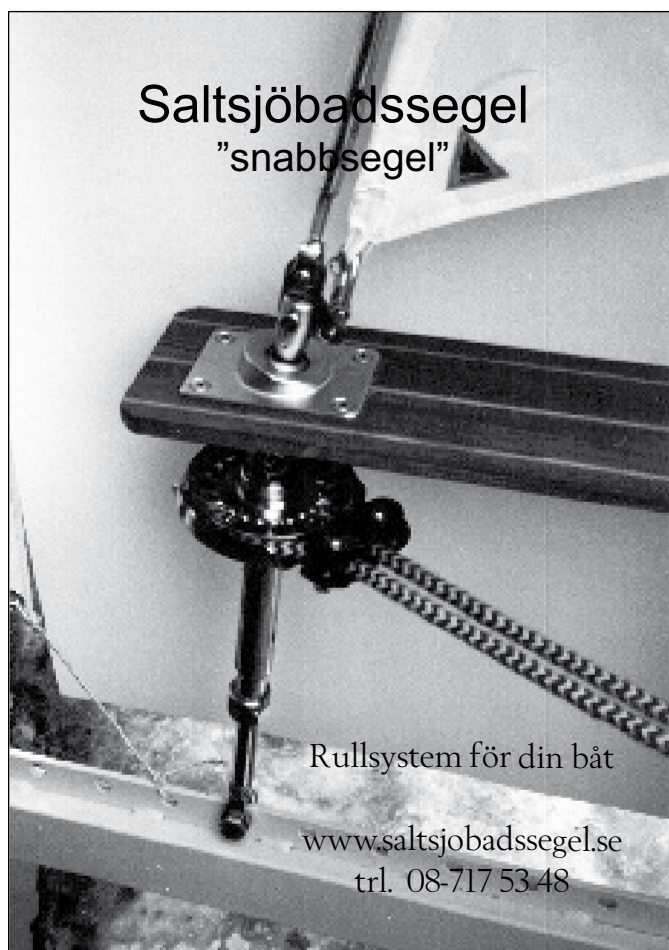
Trogen vår inställning,
sedan 60-talet,
försöker vi även i fortsättningen,
stå till tjänst med trämaterial,
allt från barkbåtar
till regalskepp.

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

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



Asagaos totalrenovering

Asagao är en av Ankers första åttor och hennes resa kunde ha slutat som "majbrasa-virke" om inte Kjell Nilsson hittat henne och senare renoverade henne till en klassisk skönhet i originalskrud.

Våren 1987 hittade jag en annons i DN under Säljes: "R:7 i bruksskick byggd Karlskrona ca 1930, 40.000 kr"

Eftersom jag inte hade råd med en plastbåt och ögonblickligen förälskat mig i den vackra men något slitna damen så slog jag till utan att tveka. Under de följande 25 åren har jag fått erfara att den ursprungliga ekonomiska analysen inte var helt korrekt. Efter några somrars segling och pumpande i det s k "bruksskicket" och att under vintertid rotat i arkiv och ägarhistorik, kunde det slutligen konstateras att "Ultra" inte alls var en R7:a byggd i Karlskrona utan en R8:a ritad av Johan Anker. Hon byggdes 1908 vid Anker & Jensens varv i Asker, Norge. Det var då jag på allvar insåg att

ett tungt kulturanvar plötsligt lagts på mina bräckliga axlar.

Historik

Beställare var den vid tiden tämligen kände danske kappseglaren Carl Ruben. Asagao II är en av Ankers absolut första åttor och samtidigt med Asagao byggdes även systemen "Sans Atout" (som vann OS-silver 1912 i Nynäshamn), liksom "Fram" som Anker själv deltog med i Cowes under OS seglingarna 1908. Anker byggde därefter runt 120 st R-båtar i alla dess klasser och är den såväl flitigaste som mest framgångsrike konstruktören av R-båtar genom tiderna.

En R8 byggd enligt den första regeln

skiljer sig en hel del från senare och modernare då den resulterade i tämligen små båtar med stor segelyta. Redan de först konstruerade åttorna hade imponerade 100 kvm i krysstället. Som om detta inte var nog så växte ytan än mer allt eftersom man lärde sig att fullt ut tänja på regeln. Runt 1915 var det ingen ovanlighet att inklusive toppsegel föra 130–140 kvm i krysstället. Således kom regeländringen 1919 inte som någon överraskning utan som en välbehövlig åtgärd för att stävja trenden med veka och överriggade båtar. Trots att Asagao är nedriggad från originalets 110 kvm till ca 85 kvm så är hon fortfarande vek och första revet tas redan vid 6–7 m/s.

1989 lyckades jag med hjälp av

Kongelig Dansk Yachtklub, KDY, spåra Carl Rubens son Erik i Köpenhamn (familjen heter numera Dugdale då man tvingades byta namn från Ruben i samband med ockupationen under andra världskriget). Erik, nu i 80-årsåldern berättade att han som 8–9 åring seglat Asagao II vid Kieler Woche 1908 och då spenderat mesta tiden i förpiken packandes "slörballongen". Man seglade väl och vann den s k silverdjonken vilken överlämnades av Kaiser Wilhelm i egen hög person. Asagao II var enligt Erik en snabb båt som vann många kappseglingar bl a Tornö pokalen 1909.

Namnet Asagao är japanska och kan fritt översättas till "gryningsprakt". Vidare är prinsessan Asagao en av huvudkaraktärerna i den japanska 1100-tals romanen "Berättelsen om Genji" och gestaltar då en vacker men svår fångad prinsessa.

Efter Danmark hamnade hon i Tyskland och var under första världskriget registrerad i Kiel under namnen "Hummel" samt för första gången "Ultra". År 1918 kom hon till Sverige och första registrerade ägare är assurancesdirektör Nils Philipsson, Göteborg (se bl a Seglarbladet 1919).

Genom kommandörkapten G. L. Brodin skänktes hon 1919 till Flottan vid Karlskrona Örlogsstation. Enligt gåvobrevet "för att gifva sjöofficerna,



Spant och bottenstockar före renoveringen...



... och efter.



Jag har under många år varit verksam inom Sjöfart och internationell råvaruhandel och jobbar idag med import av biobränslen.

Intresset för träbåtar har funnits från barnsben då plastbåtar var bannlysta i familjen. "Vem vill bo i en kylskåpsinredning?" som pappa Lasse sa. Har varit medlem i SYS sedan det ursprungliga bildandet.

Kjell Nilsson, S/Y Asagao

vilka ofta under sin tjänstgöring ombord icke äro i tillfälle till segling ökade möjligheter därtill". Ultra seglade sedan i många år för flottan och hade sommartid två värnpliktiga gästar påmönstrade för underhåll och i viss mån potatisskalning etc åt befälet.

Att det förtärdes en hel del kokt potatis ombord vittnade de fullständigt uppruttade balkvägarna vid babord sida om i förpiken där pentryt var placerat på den tiden. Här fann vi under renoveringen även en inskription i en av däcksbalkarna "Muck 14 Maj 195?"

Många historier och skrönor går om Ultra och hennes eskapader i Karlskrona skärgård. Bland annat har hon vid något tillfälle bärgats från en grundstötning av ubåtsbärgaren HMS Belos (enligt elaka tungor utan de ombordvarandes vetskap).

Efter 40 år i flottans tjänst skänktes hon till Karlskrona scoutkår som seg-



Nätlimning och nya bord.



Nytt rufftak under konstruktion.



Den vackra inredningen med klassisk plysch.

lade henne i utbildningssyfte ett tiotal år innan hon till slut övergick i privat ägo där hon vandrade enligt ägarlängden tills hon 1987 hamnade hos mig.

Idag används Asagao främst för semestersegling men kappseglar gärna i Classic-sammanhang med blandat resultat. Oavsett besättning verkar vi hamna i toppskiktet vid lätta medvindar och i botten vid hårda motvindar. Som typisk "blekskenare" föredrar vi således en slör eller halvvind i 2–3 m/s och med toppseglet hissat.

Renoveringen

1991 beslutade jag mig för att bättra på pluggningen, täta en läcka vid akterstäv och eventuellt byta en stump av sambordet. Under resans gång växte projektet och ju mer som revs desto mer behövde bytas. Ja, ni vet...

Efter 12 år på land, tusentals timmar eget arbete, mängder av inhyrd proffshjälp, slukörda knän och rygg var jag 2003 äntligen redo att sjösätta Asagao igen.

Bilderna talar för sig själva men nämnas bör att en genomgående prioritering i projektet har varit att alltid försöka bevara originaldelen så länge den klarade beräknad belastning, scantlingskraven och med högt ställda krav på kvalitet och slutfinish. Ibland innebar det att en försvagad del förstärktes med modernare material, såsom rostfri skruv och epoxibehandling. Exempelvis kan nämnas att skrovet fått epoxilimmad ribbnåt, att vuxna spant lamellimats och att oregon pine-däcket lagts med ribb i epoxi på plywood.

I slutändan blev så mycket som 50 procent av bordläggningen utbytt, samtliga bord basade samt kanske hälften av de vuxna spanten. Bottenstockar och annat smitt järn är kvar i original fast i nygalvat skick. Mast, bom, gaffel och klyvarbom har nyttillverkats i Sitka spruce (efter något nedskalade originalmått).

Att ha totalrenoverat en klassisk skönhet ger en sällsynt och svärförklarlig tillfredsställelse särskilt när man lyckats rädda hälften av originalverket, en historisk design och särskilt i jämförelse med alternativet "majbrasa" som mina vänner, grannar och andra belackare ihärdigt förespråkade under många år.

Kjell Nilsson, S/Y Asagao



Kappsegling i Norge.

Ägarlängd

År	Ägare	Hemmahamn	Namn
1908	CARL RUBEN (DUGDALE)	COPENHAGEN	ASAGAO II
1912	L.LEISLER (CAPT)	KIEL	HUMMEL
1914	A.LEVERKUS	KIEL	ULTRA
1919	N.G PHILIPSSON	GÖTEBORG	ULTRA
1919	G. BRODIN	STOCKHOLM	
1919–59	FLOTTAN	KARLSKRONA	ULTRA
1959–?	SJÖSCOUTKÅREN	KARLSKRONA	ULTRA
1971–73	KJELL ANDERSSON	LIMHAMN	ULTRA
1974–78	LARS BELLMAN	STOCKHOLM	ULTRA
1979–80	BENGT NILSSON	STOCKHOLM	ULTRA
1980–87	JONAS WIEHAGER	STOCKHOLM	ULTRA
1987–	KJELL NILSSON	STOCKHOLM	ASAGAO



Dags för sjösättning efter 12 år på land.

Vår bästa tid är nu ...

”Carousell är ingen båt”, brukar den legendariske båtbyggaren Janne Gustavsson på varvet säga. ”Carousell är ett unikum”! Hon är 34 fot och väger 4,2 ton. Hon liknar egentligen ingenting annat.

I augusti 1977 fick jag och festmön för oss att vi skulle köpa segelbåt och lära oss segla. Ingen av oss hade någon som helst erfarenhet. En kompis tipsade om en Mälar 22:a som låg i Saltsjöbaden. Vi åkte dit. 22:an såg liten ut, för bredvid låg någonting helt annat: OR S96 Carousell. En 34 fots kravellbyggd, plattgattad ketchriggad, valdäckad havskryssare i mahogny. Linjer, slag och detaljer helt olikt det mesta. Carousell, som vi totalförälskade oss i på direkten, visade sig vara en one off, som tillverkats på Rosättra så sent som 1969, och ett av varvets absolut sista träbyggen, före övergången till plast och Linjetterna. Konstruktör var Arvid Laurin och beställaren var Carl Frostell. Den legendariske Janne Gustavsson på Rosättra hade byggt. Skrovet var grönmålat.

Masterna i glasfiber av Oscar Plym

och stående riggen var, på typiskt Laurinmanér, av heldragen galvad tråd. Dessutom hade hon Peterbom och bara en genuavinch – mitt i den enastående och långt fram placerade stora sittbrunnen.

Affären gjordes upp och en vecka efter första mötet med Carousell seglade vi från Saltis med målet Svartlöga utanför Blidö, där vi sedan några år hade hyrt en liten stuga. Kompisar seglade med de första dagarna och förvånansvärt snabbt ökade vi på våra kunskaper och teknik. Vi seglade varenda dag och det gick bättre och bättre. Självförtroendet infann sig mer och mer.

Måttful renovering

Vi har behållit Carousell i alla år. Vi är mer erfarna seglare i dag, men vi är fortfarande inte och kommer aldrig att bli, några tävlingsseglare, måttalsnördar, material- eller prylfreakar. Vi vill bara vårda och segla vår vackra ketch. Numera har hon fått ny aluminiumrigg och några av de gamla Örtengrensseglarna är ersatta av moderna från Saltsjöbadssegel. Ny motor sattes in för tio år sedan, samtidigt som hon renskrapades

(jobbigt!) och den afrikanska mahognyn togs fram och i dag lyser hon med sina elva lager Epifanes vackert träbrun. Vi tycker att det är vi som har den vackraste träbåten! Givetvis.

Varför gammal träbåt?

Vi gick tidigt in i SYS och vi inspireras av alla båtar i föreningen. Vi känner att vi är en del av ett viktigt kulturarv och att det är både ett kärt nöje och en plikt att vårda henne. Eftersom hon en gång byggdes på Rosättra har hon nästan alla år vinterförvarats där också.

Janne Gustafsson är i dag snart 75 år och tryggheten att ha tillgång till denne, förmodligen en av Sveriges främsta träbåtsbyggare är ovärderligt. På Rosättra ligger även några andra sköna Laurinare och numera bildar vi en egen grupp i det äldsta skjulet. Man känner att man är bland kompisar.

Den ultimata kombinationen

En vacker dag måste vi skiljas från Carousell – åldern tar ut sin rätt – och det är vår innerliga förhoppning att lika entusiastiska ungdomar, som vi en gång var, skall ta över. Man får fantastiskt mycket båt för pengarna och man köper en välskött träbåt. Och det är inte alls så mycket jobb, som omgivning och bekanta alltid befarar, när de hör att vi har en stor träbåt.

Vårt förhållande till det nödvändiga värbetet grundar sig på tillfredsställelse och intresse. Vi tycker det är kul att putsa och förbättra och känslan varje gång i maj då vi sjösätter, riggar på och seglar i väg från Rosättra ner till Svartlöga är fortfarande efter alla år lika härlig.

Nu är vi pensionärer och har ännu mer tid för Carousell. Även om hemmanet i hamnen på Svartlöga där vi bor och har Carousell vid bryggan fordrar tid och insatser, så är kombinationen Svartlöga, Carousell och ytterskärgården vår ultimata livskvalitet.

Staffan Sandler, S/Y Carousell



Carousell med sin mittbyggda rymliga sittbrunn och sin karakteristiska överbyggnad.

Beauty and elegance



Name: Maarten W. Lampe

Why am I member of SYS:

As owner of the SK40 "Gazell" and the Ruben Östlund "RIH" I very much like to stay connected to the world of the Swedish Classic Yachting. SYS as well as SSKF give me the opportunity to enjoy even more the qualities of the marvelous Swedish heritage we are allowed to take care of.

Why do I have wooden boats/ especially these wooden boats:

Since my childhood I was attracted to the nice wooden skerry cruisers. In 1993 I found a very interesting article in the Wooden Boat. In 2003 I saw an advertisement of Gazell for sale. We went to have a look and the outcome is history! Sheer beauty and elegance, sheer speed and ease of handling under sail. Really superb!

For the future after "Gazell" we made plans to take it easy and enjoy the elegance of a Pettersson. We realized this plan in 2010 and found we could enjoy both in the same time.



Boatname: Gazell (SK40 S62)

Boattype: Skerry Cruiser 40 kvm

Boatfacts: Designed by Tore Holm in 1934, built by O. Schelin (Kungsör) in 1935

Loa: 15,32 m, Boa: 2,37 m, dr: 1,71 m, depl: 4 tons

Ordföranden har ordet



Nu börjar dagarna bli påtagligt längre och båtmässan Allt för Sjön är ett säkert vårtecken. Styrelsen har arbetat vidare under vintern och tidningen du har i din hand är ett bra exempel på vårt arbete.

Vintern betyder mycket arbete i styrelsen med Matrikel, förberedelser inför mässan och årsmötet och som du säkert sett en ny fräsch hemsida. Vi har också diskuterat för- och nackdelar med ett breddat medlemskap. Kom till årsmötet lördag 10 mars på mässan och ge dina synpunkter hur SYS kan utvecklas, och berätta vad som är viktigt för dig.

När det nu är dags att börjar planera semester och seglingar, vill jag tipsa om evenemanget "Classic Boat Meet 2012" i Nynäshamn 19–23 juli med anledning av OS seglingarna där för etthundra år sedan. Har du inte tidigare varit med på något av dessa evenemang tycker jag att du skall anmäla dig, så att vi får många representanter från SYS. Det är verkligen kul att vara med.

Tanken var att jag i detta nummer skulle skriva en artikel om hur man kan gjuta detaljer i brons till båten. Jag nämnde det för redaktören att jag gjort det till Natasja för ett antal år sedan, halkipar och snygga mantågs fötter bland annat. Han nappade direkt och bad om en artikel. Nu behöver jag en ring till mastfoten på min lilla kutter Vanjara, så det kunde bli ett bra tillfälle med lite bilder och kanske en annons från gjutaren. Problemet var att alla bronsgjutare jag kände till som sandgjuter enstaka exemplar har tagit ner skylten, och den närmaste jag hittat ligger i Italien. Troligen klarar inte tidningens budget att jag skickas dit som reporter, så om någon känner till en bronsgjutare på närmare håll går det bra att kontakta mig.

Slipa och lacka väl i vår, det är värt varenda minuts arbete när det är klart.

Hans Börjesson, ordförande i SYS

Det händer i sommar

Förutom Nynäshamnsseglingarna (se sidan 15) händer mycket i våra grannländer. I detta och i förra numret skrev vi om det som händer i Finland. I övriga Europa händer förstås massor. Här ett urplock att lockas av:

26–28 maj	"Max Oertz Regatta" i Neustadt
30 maj–3 juni	"Les Voiles d'Antibes", Antibes
10–12 juni	"Robbe&Berking Classics", Flensburg
15–17 juni	"Kieler Woche", Kiel
1–7 juli	12 M, Cowes
8–14 juli	"Cowes Classic", Cowes
9–11 aug	"Svendborg Classic Regatta", Svendborg
14–19 aug	"St Petersburg Classic, St Petersburg
25–29 Sept	"Regates Royales", Cannes
29 sept–7 okt	"Les Voiles de Saint Tropez", Saint Tropez

Om någon besöker någon av dessa event/tävlingar så gör gärna ett litet reportage till framtida nummer.

- Glöm inte årsmötet, 10 mars (på mässan)
- Vårträff på SSS, vid Västerbron, 8 maj kl. 18–20
- Missa inte SYS vårsegling, 1–3 juni (info på webbplatsen)
- Missa inte SYS midsommarsfirande, 22–23 juni (info på webben)

Dorade – en legend bland havskryssare

Dorade blev de unga bröderna Olin och Rod Stephens genom-brott som båtkonstruktörer.

Båten kom också att under många år vara en förebild för hur en framgångsrik havskryssare skulle se ut. I den nyutkomna boken ”Dorade” berättar Douglas Adkins den fascinerande historien om den 52 fot långa yawlen.

Dorade bekostades av brödernas pappa som satte både sitt rykte och sin förmögenhet på spel. Hon sjösattes i maj 1930, samtidigt som den stora depressionen slog till. Första säsongen kom Dorade tvåa i Bermuda Race. Men det var Trans-Atlantic Race, året därpå, som gjorde henne odödlig.

Kappseglingen från Newport, på USA:s östkust till England brukade ta tre till fyra veckor. Dorade valde en nordligare kurs än brukligt och avverkade sträckan på 16 dygn och en timme.

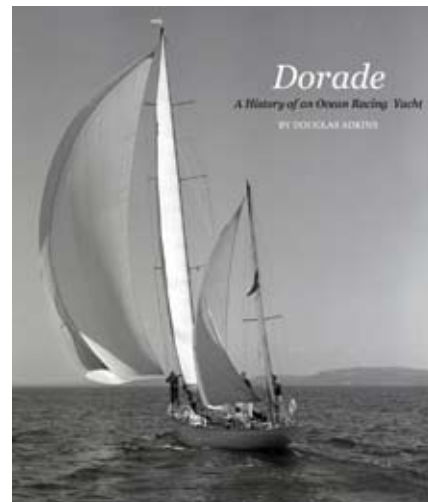
Trots att hon var långt ifrån störst var Dorade två dygn före nästa båt över mållinjen. På beräknad tid vann hon med över fyra dygn.

Båten har under sina 80-åriga historia kappseglat flitigt och korsat Atlanten ett antal gånger. Ågarna har avlöst varandra och senast hon var till salu var år 2010 när Sparkman & Stephens bjöd ut henne för 950 000 dollar. Enligt uppgift var hon då i toppskick och ska idag finnas på USA:s östkust.

Båten har gett namn åt Doradeventilatorn, en ventilator som på ett fiffigt sätt förhindrar att översköljande sjö följer med friskluften ner i båten. Dorade pryder för övrigt omslaget till Olin Stephens självbiografi, ”All This and Sailing, Too”.

Boken ”Dorade” kostar runt 400 kronor hos svenska internetbokhandlare.

Per Henricsson, S/Y Carela



Salanders prisar stora skärgårdskryssare

I våras instiftade familjen Salander på initiativ av SCYT och med SSKFs välsignelse ett vandringspris för 55–150 kvm skärgårdskryssare.

Erik Salanders barnbarn har satt upp utmärkelsen för att hedra konstruktörens minne.

Erik Salander var en av våra främsta konstruktörer. Han ritade många berömda stora skärgårdskryssare, bland dem 95:orna Kerma och Gerdny. Priset som fått namnet Erik Salander Memorial Challenge är en originalritning av SK75 Gun. Utmärkelsen vanns första året med knapp marginal av SK95 La Morena med Nisse Forsfalt vid rodet, före Kerma och finländska SK75 Gun.

Priset gick till den båt som nådde bästa sammanlagda resultat i Baltic Classic Week, d v s de sju seglingarna i Västervik, Arkösund och Trosa. Erik Salander Memorial Challenge kommer i år att ingå i CBM i Nynäshamn.

Erik Salander var mycket mångsidig och en lysande fotograf och skribent, vars alster fortfarande kan läsas med stor behållning.

Utmärkelsen överräcktes av ambassadör Henrik Salander. I sitt gratulations-tal till La Morena berättade han:

– Mina föräldrar berättade att farfar beundrades av experter, men att han inte var berömd utanför båtvärlden.

– Jag brydde mig naturligtvis inte om sånt på den tiden, men jag älskade att lyssna på hans historier från tonåren, särskilt om hans första båt. Den började han bygga som sjuttonåring år 1901 under ett provisoriskt tak på skolgården. Konstruktionsritningen finns bevarad efter 110 år, enligt Henrik Salander.

År 1908 när Erik Salander var 24 år konstruerade han sin första skärgårdskryssare enligt den nya regeln, Älfan, som fortfarande seglar. Han, Gustaf Estlander, Tore Holm och andra samtida konstruktörer gjorde båtarna längre, smalare och vackrare under de kommande åren.



– Min farfar var också skribent, fotograf och i yngre år skådespelare. På 30-talet slutade han som båtkonstruktör och blev skribent på Svenska Dagbladet där han skrev filosofiska kolumner om allt utom båtar. Men han återvände sedan till båtarna. Ett liv utan konstruktionsutmaningar var omöjligt för honom, berättade Henrik Salander.

Olle Appelberg, S/Y Atena

Största seglarfesten sedan 1912!

Det är inte ofta vi har anledning att fira hundraårsminnet av ett svenskt OS minsann.

Nu har det gått ett sekel sedan Sverige anordnade Olympiska Spelen som blev en stor framgång för Sverige, både som deltagande nation och arrangör. Inte mindre än 64 medaljer stannade kvar i vördlandet, varav fyra i den tämligen nya OS-grenen segling.

Den Olympiska regattan avhölls i Nynäshamn, söder om Stockholm den 20–22 juli. Under ytterligare två dagar seglades det i de Allmänna Internationella kappseglingarna som var en del av arrangemanget men där även icke olympiska klasser deltog.

Vid de Olympiska seglingarna deltog 20 båtar, fördelat på 7 svenska, 5 finska, 3 norska, 3 ryska, 1 dansk och 1 fransk båt. Liksom nuförtiden varierade klasserna från OS till OS och detta år var det den Internationella regeln eller R-regeln som valts ut och man seglade i storlekarna 6, 8, 10 och 12.

Hela olympiaden hade varit solig och vindfattig och sådan blev även regattan,

till fördel för lättvindsbåtarna. Resultatet blev att norrmännen med den Ankeritade 12:an Magda IX segrade med svenska Erna-Signe på andra och finska Heatherbell på tredje plats. Bland 10:orna segrade, till arrangörernas stolthet, den svenska Kitty ritad av Alfred Mylne. Bland 8:orna var norrmännen framme igen och snodde guldmedaljen med Taifun, framför näsan på svenska Sans Atout. I 6 m-klassen vann vi brons med Kerstin.

Så var det då. Men nu är det alltså dags att fira detta! Stor jubileumsregatta alltså! I Nynäshamn på originaldatumet 20–24 juli.

Redan någon dag efter att den officiella hemsidan (www.cbm2012.se) för Classic Boat Meet hade öppnats, hade över 20 båtar anmält sig! När detta skrivs är antalet upp i över 100! Förhandstipset "över 200 anmälningar" lär alltså ha stora chanser att uppnås och kanske till och med överskridas! Störst av de anmälda hittills är 12 mR Azzurra från Italien, med sina 19,85 meter, därefter 12 mR Heti, 18,63 (byggd just 1912). Äldst "än så länge" är den vackra Alca som ritades av mästarkon-



Från samlingen "Den femte Olympiaden" från 1912.

Vill du vara väl förberedd inför Nynäshamnstävlingen kan du gå på ett seminarium ordnat av North Sails den 9 maj "Väder och vind för Jubileumsseglingarna Classic kring Nynäshamn". Anmäl direkt till North Sails (hemsida).

struktören Axel Nygren och byggdes av Plym på Stockholms Båtbyggeri 1896.

Skärgårdskryssare deltog 1912 i de internationella tävlingarna i stor mängd och anmäler sig även i tilltagande omfattning till 2012 års Jubileumsregatta. Flera 95:or, 55:or (10 st), 45:or, 30:or och 22:or finns redan med på listan. Bland 1912 års deltagare som nu återkommer återfinnes bl a den läckra 12 meter långa racern X, R8 Yaramaz, skärgårdskryssaren SK55 Miranda och inte minst vikingaskeppet Viking Plym.

Men redan på båtmässan Allt för sjön (2–11 mars) börjar uppladdningen för Jubileumsregattan och Classic Boat Meet. Hela den klassiska avdelningen ägnas åt de Olympiska seglingarna i Nynäshamn 1912. Utan att avslöja för mycket så kan vi berätta att det blir en fullspäckad utställning, helt i linje med firandet av 100 årsjubileet i stort!

Du har inget val! Gå in på cbm2012.se och anmäl dig och din klassiker till festen som firar ett sekel under segel! Detta blir snackisen framför andra de närmaste hundra åren!

Stefan Iwanowski



Bilden är från Nynäshamn 1912 när det begav sig.

Low points scoring versus relative time scoring

Ett intressant inlägg om mätetal och hur man (kanske) kan få dem mer rättvisa.

I read the article in the last edition of the SYS magazine about the Baltic Rule with great interest. I have been sailing classic yachts all my life and organising races for them since 1982. For a few years I also did this professionally. Among others I set up the Reed's Classic Yacht Regatta in Saltsjöbaden in 1992 and also did regatta's in France, England, Norway and am still on the race committee of the Dutch Classic Yacht Association here in Holland where I live and sail my Östersjö 8 Taifun.

LPS – An inadequate system

I am always slightly amused by the effort that many organisations put into rating systems but then use a points scoring system that is totally inadequate. Generally speaking most rating systems work reasonably well although in whatever system you use there will always be a couple of boats that somehow without any bad intent on their part come out as rule cheaters as the system simply seems to favour their boat. In Holland we use a slightly modified version of the LYS system and that works extremely well. I must say that I am quite surprised that you have opted to use the CIM formula while most of my friends in the Med circuit are definitely not always happy with the result it gives while the systems used in Scandinavia and Germany and Holland work to the satisfaction of most participants.

In the many races I have organised we use a points system that is quite unique and that was devised by a member of our club here many years ago. It gives a much fairer result and also reflects much more the spirit of sailing with clas-



Ron
Valent

sic yachts. Below is a simple explanation that I hope will show you how it works.

The Low Points Scoring System (LPS) is a scoring system devised for yachts whose theoretical speed through the water are similar (and to make life easier for a Race Committee). It works fine when the competing yachts are One Design Classes such as Dragons or Stars or for modern yachts that are built to and rated within a Rule such as IMS. In theory it should also work well for yachts designed to a Formula such as the International Metre Classes. If a Dragon beats an identical Dragon the result is clear and should be made so in the Points Scoring System.

The only thing that most yachts racing at a classic yacht regatta have in common is that they are classic. Despite the division of yachts in various classes the differences in size, age, rig, design, restoration state and hence speed potential within that class can still be quite large. This speed potential is calculated by use of a TCF. This gives a result in Corrected Time. What should then be judged when scoring points is the time spent on the water relative to the other yachts competing using the time of the winner as a benchmark and not the much too simple and crude LPS.

A yacht finishing 2nd, 10 seconds behind the winner on corrected time has sailed a very different race to a yacht that finishes 2nd, 10 minutes behind the winner. This should be made apparent in the results! When scoring with the LPS the winner, boat A, will be rewarded with 1 point and number 2, boat B, with 2 points. This is actually 100% more

points! To beat A in a second race boat B will have to score a win in this race while A must not score higher than a 3rd place. Boat B will then have 3 points and boat A 4 points. Another boat that has finished 3rd and 2nd in the same races will have 5 points. If for instance boat A beats B 3 times in a row by about 5 seconds she will have 3 points while B will still be stuck with 6 points!

I feel that in both cases this is a very unsatisfactory result that doesn't in any way reflect how close the racing possibly was.

RSS – a fairer system

With the Relative Scoring System (RSS) as we use it for our races a yacht winning a race (A) will score 35 points. A boat finishing 10 seconds behind the winner (B) will, relative to the length of the race, probably score something like 34.90 points if, for instance, the time of the winner on corrected time was 04:35:10. Boat C that was 4 minutes behind it would score around 33.50 points and boat D that was 10 minutes behind it would score around 29 points in a race of this length.

What does this mean in results?

It means that if boat B beats A in the next race it only has to make up a difference of 0.10 points on corrected time in the case of the 10 second difference while boat D has 6 points in the case of the 10 minute difference.

If boat B that scored 2nd place 10 seconds behind A in race 1 beats A by a 20 second margin in the 2nd race of approximately the same length she has scored a better result over 2 races and so has won the 2 race regatta. More races in a regatta of course give an even more finely balanced result.

If boat D with the 10 minute margin beats A by a 5 minute margin A still wins the regatta.

A simple but extremely transparent



Ron's yacht Taifun during IJmuiden searace.

way of attaching a scoring system to the actual results of the yachts of the water. Also everyone is racing against the top boat to the very last race. If you come 2nd or 20th is irrelevant. How well you sail time wise is relevant and that is what counts with such diverse yachts as we have in our classic fleets.

There are also a number of side effects that are beneficial to the total result of a race:

1. Similar yachts within a class can now race each other on a more equal basis. Two yachts that have no chance of winning the regatta outright can still have their own private battle over

a number of races where every second counts and so encouraging these yachts to sail to the maximum.

2. If a yacht starts a race but has to retire due to circumstances she will still be rewarded with points for her effort. Possibly the reason for retiring requires an extra day to repair and so two races are lost. If enough races are held during the event there might be the possibility to discount a race but never two. In our races we give this yacht five points for starting the race from which she retired. The next day she could actually motor out and start under jury rig and retire again and earn another 5 points. Use 1

discount to discard one of the lost races and use one 5 points race to count. In the LPS she will be given as many points as there are participants in the race. In the case of a class of 20 yachts she will receive 20 points. This is a margin that is nearly impossible to overcome while with the RSS in a series of 5 or 6 races it is difficult to win outright but a high score is still quite possible as relatively the difference between the winner under LPS with 1 point and this yacht with 25 or 35 and 5 under RSS is much smaller! This can for instance be important when the event is part of a series over a whole year such as the Panerai Classic Series. In the case of LPS this yacht will be relegated to the tail end and will probably stay there for the rest of the event but will also have a hard time scoring well over the whole year. Hardly a motivator for owner and crew to continue participating enthusiastically.

3. Theoretically a yacht can sail so badly that using our scoring formula the points scored with her Corrected Time becomes negative. In that case she also scores the minimum of 5.

4. A boat that expects to win the regatta still has to sail every race to its maximum as every second counts and boats that seem far behind can actually still catch up in a number of races.

The formula is quite simple:

$$20 \times T \text{ winner} / 7 \times T \text{ participant} - 13/7 \times 35 = \text{points}$$

$$T = \text{Corrected Time}$$

$$13/7 \text{ of course is calculated in decimals}$$

$$= 1.857$$

The number of points chosen can vary. We have taken 35 for normal races in Holland that average between 12 and 25 miles. Cross Channel races to England receive a maximum of 50 points and are usually around 130 to 170 miles. Short offshore races receive 40 points. The number of points allocated is quite arbitrary and in the case of the Baltic Series simply by running a few trial runs the correct number can be found. I have done this with past races of the CIM in the MED and their results and I have seen totally different boats winning a regatta.

Ron Valent, S/Y Taifun

En Peterboms återkomst

Kyrena, KR S 126, byggd 1948 efter Iversens ritning nummer 738, var likt många andra samtida jakter ritad med Peterbom. Anordningen för bomskotning uppfanns enligt Gustav Plym under 30-talet och namngavs efter den finländska havskryssaren "Peter".

När vi köpte Kyrena hösten 2000 fanns där ingen Peterbom, och inte visste jag då heller att hon varit utrustad med en. Istället fanns där en liten stubbe strax akter om förstagsinfästningen med en fyrkantig rostfri platta där det stod "TRYCK". Den som till äventyrs försökte stilla sin nyfikenhet och tryckte på plattan fann, kanske till sin besvikelse, att inget hände överhuvudtaget. Senare fick vi höra att en tidigare ägare hade hittat skylten på SJ där han arbetade, och dimensionen passade perfekt.

Då jag hösten 2001 inledde planeringen av operation däckbyte på Kyrena började jag också studera ritningarna lite mer noggrant. En Peterbom hade jag inte kommit i kontakt med tidigare, och det var svårt att hitta någon information på nätet. Den enda ledtråd jag hade var en bild i boken "Att Segla" av Göran Romare som min far fick av sin moster

när han var ung. Eftersom ambitionen vid tiden för renoveringen var att återställa henne i så nära originalskick som möjligt var jag besluten om att Kyrena skulle få sin Peterbom åter. En ny bom, helt enligt dimensionerna i Kyrenas ritningsmaterial, beställdes därför från Pondus.

Huvudbry

Lika besluten som jag var att Kyrena skulle återfå sin Peterbom var jag att hon skulle utrustas med rullflock. Det ledde till en hel del huvudbry eftersom det är ganska lätt att räkna ut vad som händer med bommen när förseglet rullas in. Den ramlar ner.

Efter mera forskning på nätet fann jag Gary Hoyt i USA som lanserat sin Hoyt Jib Boom, lovordad av bland andra Seglings tidigare chefredaktör Bengt Jörnstedt. Det är en utveckling av Peterbommen som mest liknar en väldigt kraftig bandyklubba, och eftersom bommen har en fast form så har den så att säga en inbyggd rodkick. (Hade jag haft plastbåt så skulle jag definitivt varit intresserad av en Hoytbom!) Garys konstruktion gav inspiration till den



*Michael Berglund
(pappa till artikel-
författaren på
nästa sida och
make till Louise,
SYS kassör)*

lösning jag till slut valde till Kyrena inklusive hur uthalet skulle dras till förseglet. Efter lite diskussioner med Roffe "Plåt" Erixon kom vi fram till hur alla Peterbomsbeslag skulle se ut på Kyrena och genom parallella diskussioner med segelmakaren Roffe Gromer så ritades också en flock som passar väldigt väl till arrangemanget. Även om rodkick till Peterbommen var den ultimata lösningen valdes en enklare lösning första sommaren för att hålla bommen uppe; en dirk. Det krävde inte särskilt många seglingar för att inse att dirken behövde kopplas loss från bommen vid segling för att inte fastna i en spridare eller något beslag i masten. Och det krävdes heller inte särskilt många seglingar för att få bevisat att skepparens och besättningens dåliga minne gjorde att bommen dunsade ner i däck mer än en gång då dirken inte fästes i bomnocken innan focken rullades in. Krav på förbättring hördes från besättningen.

Av Roffe Erixon beställde jag därför under vintersäsongen ett nytt kickfäste där jag kunde montera en gasfjäder för att hålla Peterbommen uppe.

Fler idéer

En till idé jag fick från Hoytbommen var att dra fockskotet från sittbrunn till ett block vid främre vantet, vidare genom ett block i fockbomsnocken, ner till nästa block vid vantet på andra sidan och åter till sittbrunn. På det viset går det enkelt att justera skotet från lovert.

En till fördel med det skotningsarrangemanget är att man råder bot på det som Gustav Plym uppmärksammade i boken "Båt och Hav". Där skriver Gustav att han tycker att det är svårt att få förseglet tillräckligt plant med Peterbom, varför han istället valde en äldre typ av fockbom till sin båt *Elseli IV*. Med arrangemanget som finns på Ky-



rena hålls skotpunkten ner mot däck vid hårdare skotning vilket gör att akterliket stängs, samtidigt som skotpunkten förs närmare båtens mitt vilket till stor del råder bot på det som Gustav Plym tog upp. Även uthalet är draget till sittbrunn och eftersom det är svårt att ta hem de sista centimetrarna då focken rullas ut i hård vind har jag monterat en vinsch på ett lite okonventionellt ställe. Se bild.

Förutom att focken är självslående är givetvis fördelen att focken inte blir lika livlig vid undanvind utan håller sig snällt på plats. Vid läns i hård vind på öppna vatten pendlar däremot gärna Peterbommen fram och tillbaka vilket gör det bäst att rulla in focken eftersom belastningen på beslagen annars blir för stor. Första sommaren när beslagen slets loss förstod vi att det krävdes kraftigare skruvar att fästa med och därför är numera kickbeslaget fäst med genomgående bult i Peterbomspiedestalen.

Sammantaget är Kyrena väldigt bekväm med både rulle och Peterbom.

Michael Berglund, S/Y Kyrena



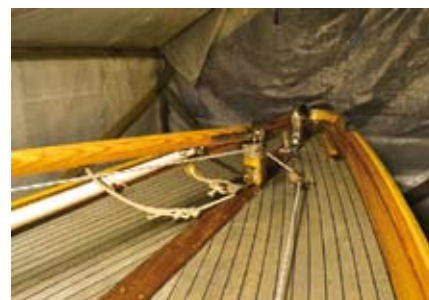
Det blåvita uthalet löper längs däck och de sista centimetrarna tas hem med hjälp av vinsch.



Skotning à la Gary Hoyt.



Skotning och uthal sett förifrån. Det finns en liten bygel på taket för att fästa bommen när den inte används.



Kick, gasfjädrar och uthal.



Rylards fernissor, färger och betser

Omega penslar

Sunbrella kapellvävar

Stor sortering av gjutna beslag

Feuerhand Stormlyktor

Däcks- och segeldukar

Välkomna!

Importör:

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

Distributör:

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

Att växa upp på en träbåt

Har du funderat på hur dina barn upplever livet ombord på din vackra klenod?

Jag har spenderat nästan varje sommarlov på båten med min familj, så länge jag kan minnas. Varje seglingssemester har varit mellan två och fyra veckor, vilket kan vara ganska påfrestande, eftersom man befinner sig på samma lilla yta nästan hela tiden, och med samma personer.

Annorlunda båt

Hade jag varit ett ensambarn, hade mina sommarlov antagligen sett helt annorlunda ut, och jag hade haft väldigt tråkigt. Men tack vare min två år yngre syster, har jag alltid haft någon (hyfsat) jämnårig att leka och umgås med. Vi har begett oss på olika små äventyr med jollen, badat fender bakom båten när det har varit dåligt med vind och håvat småfiskar. Tillsammans letade vi även upp andra barn på andra båtar att leka med, vilket det för det mesta finns gott om på öar och bryggor. De flesta andra barn som vi träffade bodde på plastbåtar med mantåg, och blev ofta ganska förvånade över att vår båt, för det första, inte var av plast, och dessutom inte hade något mantåg ("Man kan ju ramla in"). Sedan var ju hela inredningen dekorerad med små fryspåsar i taket, eftersom det läckte in på flera ställen i båten. Om man vaknade en morgon av att det droppade vatten i pannan på en, ropade man på mamma eller pappa, så satt det snart ännu en liten plastpåse i taket.

Något annat som skilde sig från många av de stora plastbåtarna, var att vi inte hade någon toalett på båten. Under gång fick man hålla sig eller använda



En av traditionerna – kölmålningen.



Pauline (dotter till SYS kassör Louise och artikelförfattaren på föregående sida).

pipinette eller potta, och när vi låg stilla fick man helt enkelt gå iland med spade och toapapper. Detta var inte jätteuppskattat när regnet öste ner! Det kunde även bli problematiskt när vi låg vid öar med många andra båtar, då man kunde gå runt i flera minuter för att hitta den ultimata toaplatsten.

Traditioner skapas

Innan vi skaffade kylskåp hade vi all vår mat i flera kylväskor, som vi propade in i stickkojen (det var innan jag fick min andra lillasyster, då den kojens blev upptagen). Då var det väldigt viktigt att hela familjen åt frukost samtidigt, så att

man inte gick och öppnade kylväskorna hur som helst. Nu hade det systemet inte fungerat, eftersom jag och min äldsta lillasyster båda är tonåringar och sover till någon gång mellan tio och tolv, medan resten går upp betydligt tidigare. Men å andra sidan har vi en kyl nuförtiden.

När vi hade maten i kylväskorna, behövde vi ha särskilda varor som kunde hålla länge, som "båtmjolk". Men när vi skaffade kylen försvann båtmjölken på något underligt sätt... Eftersom vi alltid hade med oss samma båtvaror, lagade vi alltid vissa rätter varje sommar, som t ex Båt-kyckling (en urgod Thailandsk kycklinggryta). De rätterna har det

sedan blivit en tradition att äta – sommaren känns inte rätt annars. Varje år har det lagts till nya rätter, så listan över bårätter är ganska lång vid det här laget.

Det finns ju en massa traditioner som vi gör varje år också. Till exempel åker vi alltid till klubbholmen åtminstone en gång, badar nästan alltid fender, och jag får alltid måla kölen på båten.

Kölmålningen är något som uppfanns för några år sen, när jag kom på att man kunde måla figurer på kölen med vit bottenfärg. Detta har blivit en tradition, och varje år målas de gamla figurerna över med blått, så att nya får plats.

Figurerna är vanligtvis massvis med fiskar, sjöstjärnor och hajar, som jag och mina systrar gör tillsammans, och en större grej. De senaste åren har det Stora motivet blivit en föreställt en sjöjungfru, ett sjöodjur och en snorklande, skattletande pirat. Man kan se dem ibland när båten ligger i vattnet, och det inte är för grumligt eller molnigt.



Speciell känsla

Även om segling aldrig riktigt har varit min grej, och jag mest har slappat, solat och läst på seglingsseministrarna, har det varit spännande att växa upp på en träbåt, som blir fotograferad då och då, och sticka ut från det vita plasthavet på havet. Det gör att man känner sig

speciell, på ett sätt som Bavaria-familjer inte kan. Och även om jag har slagit i huvudet i taket otaliga gånger, även om jag har väckts av vatten som sakta droppar ner i ansiktet, skulle jag aldrig byta ut Kyrena mot en plastbåt.

Pauline Berglund, S/Y Kyrena

SYS besökte båtbyggare Anders Annell

15 SYS:are trotsade vinterkylan och kom ut till Anders verkstad vid Skurusundet.



Anders Annell



Besöket samlade 15 SYS-medlemmar. Här stående runt ett av nybyggna.

Anders Annell Båtbyggeri sysselsätter tio båtbyggare och utför allt från renoveringar av större båtar (t ex Regina) till nybyggnation av mindre ekor.

Ett projekt är ett nybygge av en prototyp till en kommande serieproduktion



Prototypbåten med limmade ribb på CAD-ritade spant.



Modell som visar hur de olika mastsektionerna limmas.

av en motorbåt. Modellen ritas i CAD och spanten kan måttbeställas från en underleverantör. På detta spikas sedan ribb. Prototypbygget går då mycket snabbt (72 mantimmar!).

Anders visade också exempel på ny teknik för limning av en mast som går väldigt fort och ger minimalt virkesspill.

Gunnar Schrewelius s/y Alca

Tanktömningsförbudet

Båthistoriska Riksförbundet, BHRF, går emot Transportstyrelsens (TS) förbud mot tömning av veteranbåtstoletter i sjön. På regeringens begäran har TS utvecklat ett förslag till förbud av tömning i sjön av toalettavfall från fritidsbåtar, inklusive äldre sådana, från 2014. Undantag medges för äldre båtar, men då måste de ta sig utanför en linje som ligger 2 distansminuter utanför de yttersta skären i skärgården.

Bakom förslaget ligger dels Regeringens önskan att uppfylla kraven i HELCOM – Helsingforskonventionen som bekämpar nedsmutsning av Östersjön – och dess globala motsvarighet MARPOL, dels det miljömässiga argumentet att fritidsbåtarna enligt uppskattningar av toalettavfallet släpper ut 3,7 ton fosfor och c:a 30 ton kväve samt slutligen det estetiska argumentet att ”stora lokala utsläpp av toalettavfall gör det otrevligt och hälsovådligt att vistas i närheten”.

BHRF har inga invändningar mot att miljön förbättras. Däremot menar vi att hänvisningen till HELCOM skjuter bredvid målet, att det miljömässiga skjuter långt över det, och vi ifrågasätter fullständigt relevansen i det estetiska argumentet.

◆ TS lutar sig mot artiklar och bilagor i HELCOM som avser passagerarfartyg, och som i grunden utformats med tanke på kust med öppet hav, inte kust med skärgård innanför detta. Undantagsreglerna för äldre fritidsbåtar blir därmed absurda, och ökar hotet mot detta kulturarv.

◆ Utöver fosforutsläpp på 3,7 ton beräknas samtliga fritidsbåtar – varav de äldre torde utgöra knappt hälften – släppa ut 34 ton kväve. De totala svenska utsläppen av fosfor och kväve i Östersjön beräknas uppgå till 4 950 ton respektive 162 100 ton. Fritidsbåtarnas andel utgör alltså 0,07 respektive 0,02 % av de totala utsläppen, och de äldre båtarnas högst hälften. Försumbart, har det kallats i olika tidigare utredningar.

◆ Vi förstår inte varifrån TS får det till att fritidsbåtar, och inte minst de äldre, genom sina toalettutsläpp gör det otrevligt och hälsovådligt att vistas i närheten av dem, i hamnanläggningar, naturhamnar eller skärgårdsvikar. Vi har kollat med några av våra medlemsorganisationer och de kan inte heller begripa varifrån denna uppgift kommer. Tvärtom menar vi att ”Få ombordvarande på fritidsbåtar vill ”skita ner” vattnet i hamnen eller badvattnet för sina båtgrannar, och ingen vill ”skita ner” det vatten ens egen båt befinner sig i, man tar ett dopp i och kanske diskar i.”

I BHRF:s svar på TS remiss av sitt förslag finner vi ingen trovärdighet i den estetiska problembeskrivningen. Inte heller finns stöd i forskningen för att toalettutsläpp från fritidsbåtar överlag, och än mindre äldre fritidsbåtar, ska utgöra en så allvarlig miljöbelastning att det föreslagna, drakoniska förbudet är motiverat. Oaktat Regeringens beråd i att inte ha uppfyllt sina åtaganden finner vi att dessa åtaganden bör komplet-

teras, i enlighet med konventionens Bilaga II (”särskild hänsyn till sociala och ekonomiska konsekvenser”) med särskilda undantag för äldre fritidsbåtar. Vi är medvetna om att sådana undantag kräver väl avgränsande kriterier för att godkännas av myndigheterna samtidigt som de bör vara ändamålsenliga vad gäller bevarandet av det flytande kulturarvet.

Därför föreslår vi i remissvaret att myndigheterna också för fritidsbåtar tillämpar det undantag som gäller för bilar äldre än 30 år. För dessa skulle kunna stipuleras att ingen tömning av septiktank får ske exempelvis inom ett avstånd från bebyggt land på förslagsvis 500 meter. Samtidigt ser vi gärna en acceleration av utbyggnaden av faciliteter för att ta emot toalettavfallet.

Vi har sett tecken på att myndigheterna fått en ökad regleringslust vad gäller fritidsbåtar, exemplifierat också av förslag till Miljödepartementet från Naturvårdsverket vad gäller övergivna och nedskräpande båtar, främst äldre plastbåtar, som mynnar ut i förslag på båtregister och båtavgift. Därför har BHRF inlett samarbete med Sveriges Segelfartygsförening, Sveriges Ångbåtsförening och Stiftelsen Skärgårdsbåten i – till att börja med – en skrivelse till Kulturministern där vi gemensamt yrkar på en utredning om hur värnet av det flytande kulturarvet kan stärkas. Jag räknar med att återkomma till SYS om detta.

*Rutger Palmstierna
Ordförande i BHRF*

Tanktömning – en skitfråga

Eftersom lagen är oklar är min slutsats att det inte är helt fel att ha möjligheten att kunna suga ur septitanken – oavsett eventuell lag. Om man ändå ska installera eller bygga om sin toa på båten så varför inte. Enda ingreppet utöver den vanliga installationen är ju ett rör och ett uttag i däck. Jag har själv installerat en toa på Alca. Inte så dumt.

Gunnar Schrewelius, S/Y Alca



Måttanpassad tank i rensat toaутrymme.



Färdig! Med modern teknik.



CLASSIC BOAT MEET

20-24 JULI 2012



— EN DEL AV JUBILEUMSREGATTAN I NYNÄSHAMN TILL MINNE AV DE OLYMPISKA SEGELINGARNA 1912 —



ANMÄL ER PÅ WWW.CBM2012.SE

CLASSIC BOAT MEET ARRANGERAS AV FÖRENINGEN SVERIGES KLASSISKA FRITIDSBÅTAR
I SAMARBETE MED NYNÄSHAMNS KOMMUN OCH NYNÄSHAMNS SEGELSÄLLSKAP

PONDUS SNICKERI & BUTIK

BÅT & INREDNINGSSNICKERIER

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.



Världens vackraste båtar

Den svenska nostalgibåtsflottan är unik. Inget land har ett så brett flytande kulturarv bevarat. Det är delvis tack vare många goda fysiska förutsättningar, men det är främst tack vare båtägaren - det vill säga du.

Vi på Alandia vill dra vårt strå till stacken. Självklart ska det arbete du lägger ned på din klassiker kunna försäkras på ett bra sätt. Vi är stolta över att få ditt förtroende och erbjuder dig marknadens bästa premie för klassiska båtar och ett garanterat värde. Om olyckan ändå skulle vara framme, skickar vi ut besiktningsmän med marknadens bästa kunskap om nostalgibåtar. De vet vad som krävs för att skadan på bästa sätt ska repareras, med hänsyn till den unika båten och dess historik.

En unik lösning för unika båtar.

Välkommen ombord!



Alandia Båtförsäkring, Tel: 08 630 02 45
www.alandia.se, nostalgialandia.se

ALANDIA
 BÅTFÖRSÄKRING