

Segeljakten

Medlemstidning för
Sail Yacht Society
Nr 2/2012 Pris 50 kr



Guld till Nynäshamn

Renovering



OS-medaljörer



Sveaborgsstopet



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



Mörkare tider

När detta skrivs har sommaren glidit i mål och alla våra båtar är förhoppningsvis uppe. Förutom att vädret gäckade oss hela sommarhalvåret med opålitligt och halvbra väder som gjorde det svårt att bestämma om man skulle ge sig ut eller ej, så fanns ju alla de andra intressena man måste beakta i livspusslet. För många ”moderna människor” är ju båten med stort B inte det enda, utan vi har en massa annat som pockar på. Det märkliga är ju att i takt med att de flesta av oss får allt mer fritid och mer pengar så upplever vi livet som mer stressigt, eftersom vi har möjlighet att fylla dagarna med så mycket. För 50 år sedan när båtintresset växte bland vanliga människor fokuserade man all den lilla tid och de små resurser man hade på båten och båtklubben. Man undrar då hur det var för 100 år sedan när flertalet av våra klassiska jakter byggdes? De som lät bygga dessa jakter hade nog både tid och råd med flera intressen. Idag är väl skaran träbåtsnördar ganska heterogen. Det finns en grupp riktiga entusiaster, och de är till 100 % fokuserade på detta. De sköter allt underhåll själva, och båtarna är i ”mint condition”. En annan grupp är de som köpte träbåt för att de inte hade råd med en ny (plast)båt. Underhållet ser de mer som en plåga än en njutning. Sedan har vi en annan grupp som ser båten som en vacker ägodel att njuta av och visa upp och som har råd att anlita professionell hjälp för underhåll och renovering.

Vart vill jag komma och vad har detta med denna tidning att göra? Inte så mycket kan tyckas, men indirekt en hel del. Vilka vill vara med i SYS och vilka läser tidningen? (och är det någon som läser vad jag skriver eller bryr sig över huvud taget?) och kanske den viktigaste frågan för alla föreningar; vilka orkar engagera sig?

Ett sätt att hålla intresset vid liv är denna tidning. Tyck gärna till om vad som helst. Ris eller ros. Skriv gärna ett kort mail till ”gunnar@schrewelius.se”.

*Gunnar Schrewelius, S/Y Alca
Chefredaktör*



- Guld till Nynäshamn – 4
- Senta med wishbone-konstruktion – 7
- Krönika: En guppig färd till Visby – 8
- Sveaborgsstopet i Finland – 10
- Sjögårdsregattan – 12
- Om laurinkostern Ariadne – 14
- Medlemssidan – 15
- Classic Yachts till salu – 16
- Tips & trix – 18
- OS-kuriosa – 20

SEGELJAKTEN NR 2 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
Jorma Rautapää och
Per Henricsson

MATERIAL TILL SEGELJAKTEN
E-post: 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. Se annons sidan 16.



En vacker syn mötte vid ankomsten.
Foto: Jorma Rautapää

Guld till Nynäshamn

Classic Boat Meet 2012 – 100-årsfirande av OS 1912. Ett eldorado för träbåtsälskare.

Fantastsikt arrangemang

Att komma in i Nynäshamn hamn när det är fullt med vackra träbåtar och ”alla” har Stor flaggning (inte flaggspel som vissa landkrabbor tror att det heter) är verkligen en fröjd för ögat. Man anar redan här att det blir kul och festligt. De flesta blev väl mottagna och anvisade rätt brygga och där vi kom med Alca stod eller satt flera hundra åskådare som noggrant iakttog tilläggnen. Solen sken och alla var glada. På den vägen fortsatte det. Fantastiskt väder med sol och fina vindar och glada människor. Antalet besökare var enligt uppgift 45 000 under tävlingarna och 70 000 totalt. Bra resultat!

En eloge till arrangörerna: FSKF (Föreningen Sveriges Klassiska Fritidsbåtar), NSS (Nynäshamns Segelsällskap) och Nynäshamns kommun. Det mesta fungerade mycket bra. Att det är långa köer till toaletterna och svårt att få plats på restaurangerna är inte så förvånande. Tävlingsarrangemanget kunde kanske skötts lite bättre. Det blev lite förvirrat med huruvida spinnakern var avdragen eller ej och att startordningen enligt kappseglingsföreskrifterna inte var helt enkel att förstå för mindre vana kapp-

seglare skapade en del gny. Fast å andra sidan är det kanske sådant som skapar gemenskap eftersom man är tvingad att fråga sina grannbåtar om hur man ska göra.

Kul också att man lockat dit en flygekwillibrist, några veteranbilar och och

inte minst veteranmotorbåtar. Sistnämnda är ju även de fantastiskt vackra och roliga att titta på och just tack vare att de är så vackra kan man tolerera att de kommer farande som ett gäng busungar och drar upp en massa svall, i synnerhet de mindre Rivorna.



Trångt vid starten. Foto: Jorma Rautapää



Det blåste ganska friskt, särskilt på söndagstävlingen "Bedarö runt". Här ses Winnie och Rio. Foto: Maria Schrewelius

Båtarna

Här samlades gräddan av Sveriges, eller Nordens eller kanske till och med Norra Europas vackraste segeljakter i Nynäshamn för att fira 100 årsjubileet av OS 1912. Här fanns allt från den stora Talisman (23,5 meter) till den lilla D-kanoten Runa (6 meter) och allt från båtar byggda redan 1879 (Kong Bele) till nybyggda Kaa från 2011 (som vi skrivit om tidigare). Totalt lockades 235 båtar varav c:a hälften motorbåtar till arrangemanget och av dessa båtar var ett 30-tal byggda 1912 eller tidigare. Kul också att det kommer deltagare från sju nationer. Till de mer spännande båtarna måste omnämnas R12:an Heti, R8:an Taifun och Senta som vi skriver lite längre fram.

Tävlingarna – fina vindar, trångt och tufft

Det blev flera seglingar under jubileumsdagarna där Olympiaseglingen och Bedarö runt var själva huvudseglingarna. De samlade c:a 100 klassiska jakter (plus någon till synes modern platsak) vardera. Starterna var ganska stökiga med tre olika klasser (långsam, medel och snabb). Vi startade med Alca i mel-lanklassen och hade lite svårt att se när starten gick eftersom vi höll oss lite från det värsta gyttret. Jag var ensam med min fru; en mycket kavat och duglig hustru men ändå. En eller två par armar till hade inte skadat. Således kom vi iväg väldigt sent. Under seglingarna blev det lite dramatiskt vid rundningarna i



Den vackra återställda Taifun, som gjorde det hon skulle, vann återigen sitt race. Denna gång före Kitty – 100 år efter att det senast skedde på OS. Foto: Linus Ek



Mottagningskommittén vid A-bryggan övervakade allt. Det gällde för seglarna att göra rätt. Foto: Jorma Rautapää



Heti var nog den båt som blev fotograferad mest. Foto: Jorma Rautapää



Heti med sitt långa peke respektive sin långa bom var millimeter från att fälla Alcas rigg. Foto: Maria Schrewelius



synnerhet en när vi inklämda mellan Moana på ena sidan och Heti som kom älgandes på den andra. Först strök Hetis peke ett par centimeter från vanten och sedan kom hennes enorma bom farandes på samma sätt. Under tiden skrek utkiken på Heti: Geht Nicht, geht Nicht . Det var nära en ny rigg.

Resultaten är ju ganska inaktuella när detta kommer i tryck men värt att nämna är i alla fall att R10:an Kitty som tog guld 1912 blev slagen av R8:an Taifun som tog guld i sin klass 1912 (även om de seglade i olika klasser även i år). I den snabba klassen vann SK95 La Morena (Olympiabanan) respektive R10:an Aaworyn (Bedarö runt på söndagen).

Det är helt OK att vara med och kappsegla bara för att det är kul och trevligt men lite frustrerande att komma bland de sista. Alca är ju felriggad, har 20% för liten segelytta och med 40 år gamla segel är det tufft. Kul också med blandningen av oerfarna seglare och gamla rävar som seglat OS och liknande stortävlingar samt en blandning av de båtar som byggts (om) för att vinna och med moderna segel och utrustning samt båtar byggda mer för att vara vackra med originalrigg och tidsenliga beslag. Rättvist är det ju inte men kul är det.

Bra med enkel regel

I alla tider (liksom i denna tidning) har vi diskuterat val av måtetal. I Nynäs-hamn valde man Alma-regeln. Ett klokt

X:et passade på att fira sitt 100-års jubileum. Även teamet bakom TV-programmet Båttokig var där och filmade. Sven Matton och co hade nog körigt!
Foto: Maria Schrewelius



Söndagens avslutningsfester: en "finare" men lite avlagen fest uppe i kommunhuset och en lite "folkligare" och trevligare nere i tältet vid hamnen. Bra drag på bandet, men som alltid lite svårt att prata för oss 50+.

I samma tält intogs frukostarna som var välbesökta och populära. Det fungerade allt bättre efterhand som personalen lärde sig.

Foto: Linus Ek



Arrangörerna skötte sig bra, här representerad av prisutdelaren Lars Strömberg. Foto: Maria Schrewelius



Även motorbåtarna var vackra att titta på. Foto: Maria Schrewelius

beslut eftersom regeln är enkel. Att den som andra regler - inte är helt rättvis får man ta. Vid seglingar som inte betyder så himla mycket får man svälja de skevheter som följer naturligt av en enkel regel. En perfekt rättvis regel blir så komplex och därmed dyr så många skulle avstå kappsegling.

Nästa stora segelträff?

Nu är frågan om när nästa stora träff blir av. Gänget från FSKF lyckades ju mycket väl med detta men de måste nog vila upp sig flera år innan de orkar ta tag i något nytt. Sådana här arrangemang suger musten ur den mest energiske.

Gunnar Schrewelius, S/Y Alca

Senta

Senta – som gästade Nynäshamn i somras – är värd en egen artikel.

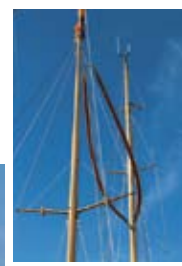
Senta ritades av den tyske konstruktören Max Oertz och byggdes på Deutsches Werft i Kiel 1928. Hon var ursprungligen en gaffelriggad ketch med en skrovlängd på 16,3 meter. 1933 köptes hon av familjen Schmidt som ägt henne i över 60 år. 1936 lät de konvertera Senta till något så ovanligt som en wishboneketch. Riggen hade utvecklats av det tyska varvet Abeking & Rasmussen i Bremen och den engelska seglaren och konstruktören Uffa Fox. Tanken med riggen, som Uffa Fox beskriver den i sin bok "Sail and Power" är få till en så stor segelarea som möjligt på en tung långfärdsbåt men som ändå kan hanteras av en liten besättning. När det blåser lite är alla segel hissade, när vinden ökar börjar man med att ta ned ta ned ett av de översta seglen, beroende på riggning antingen jagaren eller wishboneseglet. Därefter tar man ner ett segel i taget

och med bara mesanstageglet kvar ska båten kunna klara stormvindar.

Själva riggen består av en kraftig mesanmast med ett konventionellt mesansegel på bom och ett eller flera försegel. Men istället för ett vanligt storsegel på bom fylls utrymmet mellan masterna upp av två segel. Ett trekantigt som hissas i mesanmastens topp men som sitter fast på storbommen plus ytterligare ett trekantigt segel som hissas i stormastens likränna och som spänns ut av wishbonebommen som skotas till mesanmastens topp.

Belastningen på mesanmasten blir såklart mycket stor och Gordon D Findlay, som seglat mycket med Senta, framhåller i sin bok "My hand at the tiller" att man måste ha ett permanent backstag på mesanmasten för att ta upp lasterna.

Per Henricsson S/Y Carela



Senta med den karakteristiska wishbonekonstruktionen under Nynässeglingen.

Foto: Jorma Rautapää

En guppig färd till Visby

Kaa-dunk!

Oväsendet är öronbedövande och det känns som båten stannar upp när vi landar i botten av vågdalen. I nästa moment spolas uppkastningen bort från däck. Av och till kommer dessutom en dusch som når ända bort till min hustru vid ratten. Mörkret gör det svårt att parera för de lite större vågorna, eller monstervågorna som barnen döpt dem till, som utan förvarning träffar båten med ojämna mellanrum.

Dessa väderprognoser

Tanken på att kappsegla med familjen till Visby under OS-jubileet hade känts lockande i vintras, framför datorn. Vi har ju deltagit i Gotland Runt med Ca-

rela ett antal gånger och mestadels har det varit svaga vindar. Dessutom ofta medvind med långa spinnakerben. Och prognosen hade ju sett hyfsad ut. Foreca spådde 10 m/s och västlig vind. Prognosen från Klart och SMHI talade om 7 m/s och väst-syd-väst. En sträckbog ner till Visby således och inte allt för mycket vind för Carela som är lite underriggad. Den förutspådda våghöjden var inte heller avskräckande, den borde vara nere på halvmeter när vi väl kom ut på havet. På väg ner till starten i norra ändan av Mysingen kunde vi konstatera att det trots allt blåste 10 m/s inne på Jungfrufjärden. Efter lite övervägande bytte vi den stora genuan till en betydligt mindre fock. Ett beslut som kändes

helt rätt när vi nu stångade oss ner mot Visby för andra gången på tre veckor. Även Gotland Runt, eller ÅFOR som det ju heter nu för tiden, hade bjudit på motvind och mycket gropig sjö med sjösjuka som resultat. Den här gången pendlade vinden mellan 10 m/s och 12,5 m/s. Riktningen var dock fördelaktigare och stämde med prognosen, den låg på väst och vi kunde sträcka.

Förbiseglade

95:an Britt-Marie och 10:an Itaka hade redan försvunnit i mörkret. Inte ens deras lanternor som vi länge styrde efter, syntes längre. Och Gerofia, en 52-fots yawl som vi hållit jämna steg med, hade försvunnit ner i lä. Två av tre barn hade

*Vågorna var besvärliga även för en så lång båt som 95:an Britt-Marie.
Foto: Johan Danestig*





Vågorna spolar över Itakas förskepp.
Foto: Johan Danestig



Innan sjösjukan satte igång.

reden kräcks och ingen ville gå ner under däck. Nu handlade det mer om att överleva genom att komma fram till Visby, än att njuta. GPS:en gav tröst, den påstod envist att vi skulle vara framme redan klockan sju på morgonen, exakt tolv timmar efter starten.

Problem

Plötslig dyker det upp en lanterna i mörkret. Från vitt övergår den till rött. Det ser ut att vara en segelbåt på väg för motor mot Nynäshamn. Kanske någon av konkurrenterna som fått problem?

Det finns dock ingen trafik på VHF:en och ljuset försvinner rätt snabbt, så vi fortsätter att tugga söderut. När min hustru ger upp styrandet och går ner för att sova tar jag över. Efter en stund ropar hustrun att hon är dyblöt. Hon hävdar att det forsar in vatten genom garneringen bakom kojén när vi dunsar ned i vågdalarna. Jag tar det med ro.

Friborden är limmade och kan rimligen inte släppa in vatten. Kanske är det däck som läcker, men det borde inte handla om några stora mängder. Min motfråga är om det står vatten över durkarna och om pumpen är påslagen? Det är inget vatten över durkarna men indikeringslampan till pumpen har slocknat, säkringen har gått. Det vatten som samlats i kölsvinet skvalpar alltså runt och "sprutar" ut mellan plankorna i garneringen när vi landar i en vågdal. En ny säkring löser problemet men vid det laget är min hustru inte bara

genomblöt utan även sjösjuk. För att göra en plågsam historia kort. Alla tre barnen och hustrun turas om att kräkas medan Carela avancerar mot Visby med god fart.

I mål

När det ljusnar ser vi Gerofia igen. Hon har inte dragit ifrån särskilt mycket och vi hänger på henne ned mot den efterlängtrade mållinjen. Men det går sakta. Alla som seglat till Gotland vet att det känns som en oändlighet från det att ön dyker upp tills man kommer ner till Visby. Tre minuter över sju dundrar vi in över mållinjen som utgörs av öppningen mellan pirarmarna. Vi får inget tut och ser ingen tidtagare i det grå morgonljuset men det känns underbart att äntligen slippa dyningarna.

Det blåser fortfarande över tio meter per sekund och yttre hamnen ger inget skydd för vinden. Vi fortsätter in i den inre bassängen och får med visst besvär ned seglen och börjar leta efter en ledig plats. Vi kan se Britt-Marie och ett antal andra träbåtar som kommit med eskadern söderifrån.

Värre problem

Då kommer Itaka forsande in från havet. Vi fattar ingenting. Hon borde vara flera timmar före oss i mål. Vi siktar in oss på en ledig lucka. Gänget från Britt-Marie tar emot tamparna och hjälper oss att förtöja. En kort stund senare lägger Itaka till bredvid oss och jag frågar såklart vad som hänt.

Svaret är lika överraskande som osannolikt. Rorsman har spolats överbord av en "monstervåg". Han hade precis bytt och inte hunnit koppla sig. Vågen tryckte honom mot rorkulten som bröts av och sedan dök han överbord. Det var alltså Itakas lanterna vi hade sett när de manövrerade för att få upp honom. Tur i oturen var att han hade uppblåsbar räddningsväst med grenband och lampa, utrustning som är krav för Gotland Runt. Trots att det var mörkt kunde de sex som var kvar ombord se honom hela tiden medan de försökte manövrera båten så att han kom in midskepps. Våghöjden låg säkert på en och en halv meter i snitt så risken att istället krossa honom med för- eller akterskeppen var överhängande. Vår sjösjuka och våra blöta kojor kändes plötsligt som bagateller.



Itakas knäckta och lagade rorkult efter den dramatiska händelsen.

Lugn tillbakafärd

Efter en kort tupplur och en trevlig eftermiddag i Visby med en gemensam lunch, stadsvandring och provsmakning på Gotlands Bryggeri var det dags för en ny kappsegling. Den här gången till Nynäshamn och hundraårsjubileet av Olympiaden. Om vi hade för mycket vind och vågor på vägen ned var det omvända förhållanden på vägen tillbaka. Vinden låg under många timmar på cirka en sekundmeter, något som fick GPS:en att ge upp eftersom det skulle ta mer än 24 timmar att nå målet. Men den seglingen är en helt annan historia.



Författaren Per Henricsson till rors.

Sveaborgsstopet Finlands trivsamma Vasalopp för träbåtar

Sveaborgsstopet i Helsingfors eller Viaporin Tuoppi som regattan heter på finska är det största klassikerracet i Norden. Det är de klassiska båtarnas Vasalopp med alla upptänkliga storlekar och båttyper representerade. En del av dem som ställer upp tillhör de klassiska båtarnas flitigt racande elitbesättningar. För andra är Sveaborgsstopet årets enda kappsegling.

Alla är med, från de i Finland särskilt prestigefyllda meterbåtarna med åttorna i spetsen till allehanda allmogebåtar och mer eller mindre okända småbåtar. Bland de utländska gästerna fanns en grupp estniska folkbåtar, några enstaka ryssar samt brittiska SK30 Korybant. Störst var Galatea från USA, byggd i Sverige 1899. Ett tag såg det ut som om hon skulle överskuggas av den gigantiska J-båten Endeavor som var anmäld, men som sedan kom att gå till Medelhavet istället. Vi var två svenska båtar havskryssaren Athena och åttan Birgit.

Årets upplaga av Sveaborgsstopet var den 28:e och kappseglingen samlade 169 tävlande båtar i 21 klasser. Sveaborgsstopet seglas traditionsenligt den andra lördagen i augusti och arrangeras av Suomenlinnan Pursiseura (SuPS), Sveaborgs Segelsällskap. Kappseglingen startar nordöst om Sveaborg.

I år seglades banan motsols vilket innebär att båtarna först gick norrut, sedan sydväst och syd utanför färjehamnen och Nyländska Jaktklubbens NJKS klubbholme i centrala Helsingfors, därefter rakt västerut förbi Havshamnen med Helsingfors Segelsällskaps Skifferholmen, vidare till Västra Hamnen, sedan rundades Västra och Östra Rönnskär och fyren Koirakari, så nordöst och därefter sydöst till en boj vid Västergrundet och så åter norrut till målgång vid startplatsen. Banan är på 13 distans och verkligt omväxlande. Större båtar seglar ytterligare tre distans, fortsätter



Svenska åttan Birgit tog Sveaborgsstopet med ett leende.

sydsydost efter Västergrundet och rundar Kuggsten söder om Skanslandet.

Athena hade för dagen en svensk-brittisk-belgisk besättning, Jack Gifford som 2010 seglade Cowes-Trosa i SK15 Vixen, hans flickvän Alice och jag själv. Vi fick oss tilldelat ett FinnLYS tal och placerades i de stora båtarnas LYS-klass med 16 distans banan. Riktigt varför förstod vi inte eftersom Kersti som är en havskryssare av samma storlek fick segla en kortare bana, men kanske är hon långsammare i lätt vind. Kanske var det för att Athena vann Champagneregattan helgen innan. För oss liksom för Kersti var Sveaborgsstopet poänggivande i



Athena i Sveaborgsstopet medan det ännu fanns lite vind.

Galateas besättning njöt av en skön eftermiddag i solen, men det var inte mycket vind i årets upplaga av Sveaborgsstopet i Helsingfors. Galatea som är inmätt i M-klassen seglade fram till 2002 på den amerikanska västkusten. Hon ritades av Axel Nygren och byggdes hos Plyms 1899.



Foto: Jorma Rautapää

Baltic Classic Masters. Tyvärr kom inte SK75 Gun till start efter mastbrottet föregående vecka. Det gjorde att vi var för få båtar för att cup-poäng skulle ges.

Starternas fungerade perfekt i LYS-klasserna, vi fick tillsammans med en rysk båt starttiden 11:04 och eventuella tjuvstarter justerades enkelt med motsvarande tidstillägg. Det märktes att tävlingsledningen hade stor rutin och kunde sin sak. I klassracen var det naturligtvis trängre med samtidiga starter för alla båtar i klassen. Vi hade hyggligt med vind inledningsvis, men under eftermiddagen avtog den alltmer och seglingen blev mest en underbar dag i solen uppblandad med otålighet över bristen på vind. Förhållandena var helt olika jämfört med föregående helgs medelvind på 12 m/s i samma farvatten.

Vi insåg så småningom att vi inte skulle hinna till mål före tidsgränsen kl 17 och därmed satte vi kurs på SuPS hamn på Sveaborg. Många hade hunnit före oss, men vi hittade trevligt sällskap med Korybant, Kitty och Galatea. På land fanns öltält och varm mat och resten av eftermiddagen blev också den en njutning i solen.

Seglingen till Helsingfors tog fem dagar från överfarten till Åland och det är nog vad man ska räkna med som semesterseglande. Skärgårdsrutten från Hangö till Porkkala är helt underbart och det var första gången jag seglade den (förra gången blåste det för hårt så då fick vi gå i den inre leden).

Olle Appelberg S/Y Athena



Loj medseglare.



Meterbåtar i trä står för racing och hög status. Ordet veteranbåt förekommer inte.



ALLA är med i Sveaborgsstopet, perfekt racingklädsel är vanligare bland åttorna än folkbåtarna. Den här tillhörde definitivt de mindre vanliga. Kanske ett svar på de svenska herrarnas sandaler och korviga sockor.



Rysk klassiker seglande Sveaborgsstopet mitt i Helsingfors, men riktigt så nära var det inte i verkligheten. Teleobjektivet ljuger lite.



Sjögårdsregattan

2 juni 2012



Segaren 2012, Winnie – i riktigt ruskväder.

Winnie beställdes av KSSS vice ordförande kapten Bertil Sterner som kappseglade henne framgångsrikt i NL-klassen. Gast var ofta Herman Winberg, ägare till Winbergs varv på Djurö, där båten låg till 1990. Konstruktör Knud Reimers. År 1968 köpte Esbjörn Pohl Winnie och fortsatte segla i 22 år utan motor. 1990 köpte Thomas Larsson henne. Winnie är i original med sin speciella vitmålade tvåmansinredning. Inombordsmotor monterades 1991 och 150 kg bly togs bort från kölen för att kompensera viktökningen.

Vi skär ut från udden vid Hotellviken i Saltsjöbaden och möts av en tung nordostlig by. Baggen ligger blygrå och täcks av vita gäss. Riggen rister till och Josephine lägger sig ner, skjuter fart. Inte en båt syns till. Klockan är sex på fredag eftermiddag och den trevliga aftonturen är nu något helt annat. Vi kryssar på och efter någon timme kommer vi in i Baggenstaket. Varmt kaffe kommer fram och vi undrar alla, hur ska det här bli? Skidhandskarna är genomblöta och benen känns som cementstolpar, 7 grader och 9 sekundmeters kryssvind.

Nya Skärgårdsregattan

Vi är på väg till Skärgårdsregattan som arrangeras vid Skärgårdsmässan i Wasahamnen. Premiär i år. Tanken är en trevlig värträff för SYS och matrikelutdelning, samt en lätt kappsegling. Uppvärmning inför säsongen, men alla inser nu att det blir precis tvärtom. Väl genom Skurusundet kan vi falla av och slöra in mot stan. Det är kallt och vädret är vidrigt. Trixar oss in i Wasahamnen och faktiskt har fler entusiaster mött upp. Men många bojar guppar lediga.

Nästa dag vaknar vi av att det blåser



Diskhandskar kom fram i det blöta vädret.

Josephine är ritad av Einar Ohlsson och byggdes 1966 av Harry Josefsson i Kungsviken på Orust. Båten beställde av Jan-Erik Josephsson som deltog i flera kappseglingar under 60-talet med bl a en Gotland Runt-seger som bästa placering. Ulf Aronsson har ägt båten sedan 1976 och har hela tiden hållt Josephine i bra skick. Båten är helt i originalskick. Flera nya segel har förstås tillkommit och en del mindre ändringar har gjorts i inredningen. Foto: David Pettersson

på bra i riggen. Skepparmöte kl 10. Vi är ett tiotal som sluter upp. SMHI har rapporterat 15 m/s och byar upp till 19. Situationen blir lite trixig. Egentligen är det för mycket för en regelrätt regatta men samtidigt är fotografer, speakers, domare m fl på plats. Så det blir en informell segling för de som vill segla. Besättningen på Josephine tvärvägrar. Som skipper känner jag också olust över att riskera skador på båten. Speciellt innan man vet att allt sitter på plats ordentligt efter värrustningen. Fem båtar känner sig manade och startar. Det blir en tuff seglats. Banan går runt Fjäderholmarna och en bit upp mot Lidingöbron och sedan tillbaka. Endast två båtar fullföljer och först i mål efter en suveränt genomförd segling är kustkryssaren Winnie med Thomas Larsson som skipper.

Så småningom samlas alla i Båthall 2 för after-sail och prisutdelning. Fredrich Dahlman från SCYT delar ut priser och många bladdrar i den nya SYS-matrikeln. Fram på kvällen blir det fest och Pierre Dunbar från MSF leder kvällen. Ytterligare priser och belöningar delas ut. SYS-jakten Josephine får mottaga Allt för Sjöns nyinstiftade pris som Bästa klassiska båt.

Motiveringen löd:



Skärgårdsregattan arrangeras av,

- Skärgårdsmässan
- Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar,MSF
- North Sails
- Sail Yacht Society,SYS
- Stockholms Segelsällskap, SSS
- Scandinavian Classic Yacht Trust, SCYT.

Syftet är att skapa en regatta inne i Stockholm för att visa upp classic yacht och bidra till ett ökat intresse för att bevara våra kulturskatter. Regattan anordnas samtidigt som Skärgårdsmässan vilket ger många åskådare.

“För ett enastående originalskick och som en representant för en tidsepok som ofta förbises i veteranbåtssammanhang”. Prischecken är på generösa 10 000 kr! Givetvis en smutt omskakande upplevelse för oss och fantastiskt roligt. Summa summarum en kul helg med mycket gemenskap och vi ser alla fram emot Skärgårdsregattan nästa år.

Ulf Aronsson, S/Y Josephine



Allt för sjöns projektledare, Thomas Sandberg delar ut prischecken till Ulf Aronsson assisterad av t v Pierre Dunbar, ordförande i Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar.

Om Laurinkostern Ariadne och hur vi hittade henne

Mats Perner berättar här om Laurinkostern Ariadne och renoveringen av henne.

I slutet av juli 2009 köpte vi en 32 fots Laurinare. Vi blev förbluffade av hur fint hon seglade. Trots dåliga segel seglade vi utan vidare om våra kompisar, i alla vindar. Hon kändes mer som att segla ovanpå än genom vattnet. Så det var en segling som gav mersmak. Vi anade att vår båt, trots diverse skavanker, hade stor potential.

Dramatisk inledning

En dag tyckte jag hon såg ut att ligga väldigt djupt vid bojen. Jag for ut med snurrar och konstaterade vatten upp till kojerna. Vi drog in henne mot stranden och satte henne på grund i sanden. Slangen från den automatiska länsumpen mynnade i en av självlänsarna i sittbrunnen. Det hade blivit en hävert som sänkt båtens motorn. Motorn var helt dränkt. Försäkringen täckte reparation men inte ny motor. Så vår Färe-Göta skickades ner till den fabrik i Osby där den en gång tillverkats för helrenovering. Där finns fortfarande en äldre man som tillverkar Göta-motorer på beställning.

Ariadne (f d Anniara) är byggd 1957 på Rosättra för arkitekten Jöran Curman. Hon var en av fyra eller fem från i stort sett samma ritning. En av de andra är Yngve Cassels *Casella II*.

Några års renoveringar

I oktober samma höst tog vi upp vår något bedagade havskappsegelare på klubbvarvet. Hur var hon under? Bottenfärgen satt lös. Total renskrapning var nödvändig under vattenlinjen, vilket möjliggjorde en noggrann inspektion av träets kvalitet. Det befanns i huvudsak bra. Ingenting som behövde omedelbara åtgärder. Ytskikten ovan vattenlinjen krävde en del. Skrovet hade fått fernissan rollad på sig. Nopprig är bara förnamnet. I sittbrunnen hade inte fernissats på ett antal år.

Inombords hade inte mycket hänt sen femtitalet. Det var vi tacksamma för. Det är en elegant femtitalsinredning med

skott i ljus ask med kanter i mahogny, stort navigationsbord, bra penry, stickkojer, en utdragbar dubbelkoj i salongen och på andra sidan en upphöjd sjökoj, toalett midskepps i förpiken och en segeldukskoj på stålram. Mycket praktiskt, vackert och bekvämt. Vi gjorde nya dynor till kojerna. Köpte billiga men ganska tjocka madrasser på Jysk, skar till med vass förskärare och sydde snygga överdrag i ett tjustigt möbeltyg från Kinnasand, marinblått med kritstreck. De förhöjde trivsel och komfort avsevärt.

Mycket behövde göras på båten men vi bestämde oss för att inte sätta igång med alltför många stora projekt direkt. Vi ville ju segla nästa säsong. Så det blev renskrapning och ny primer och bottenfärg på botten. Vidare ganska hård nedslipning av friborden för att få bort det mesta av noppigheten, men inte så mycket att vi riskerade att komma ner i träet. Fernissa som sitter bra ska man absolut inte ta bort. Däcket fick vara, med provisorisk tätning av sprickor. Sittbrunnen renskrapades helt och fick ny fernissa. Vi bytte i stort sett allt löpande till nytt i Dyneema.

Följande vinter gav vi oss i kast med däck. Bort med all färg; ett drygt arbete. Några dåliga partier avslöjades. Rutten plywood skars bort och reparerades med nya bitar ilusade med epoxi. En del av valdäcket i aktern, ett känsligt ställe på Laurinare, var också dåligt och byttes ut. Friborden slipades hårt en gång till för att ta bort resten av noppigheten. Friborden lackades med Schooner, som fått tillbaka sitt gamla recept och flöt ut



som den skulle. Däcket fick en omgång epoxiprimer och två omgångar Decolay. De obehandlade teakdurkarna i salongen tyckte vi såg gråa och trista ut så vi oljade dem med Le Tonkinois Bio Impression och sen ett antal lager vanlig Le Tonkinois. Lanternorna byttes ut till tjustiga kromade av fabrikat Alfa, som passade båten bra. Alla kablar drogs om, ett arbete som omfattar såväl arkeologi som ellära.

Utmärkt seglare

Vid sjösättningen 2011 kändes allt riktigt bra. Vi hade en båt som inte bara var vacker och klassisk. Och med nya laminatsegel fick *Ariadne* chans att verkligen visa vad hon går för. Hon seglar fantastiskt bra. Känslan att segla om nyare moderna båtar är skön. Vi gissar på ett LYS motsvarande 1,10–1,11. Det är vad de båtar har som vi brukar hålla jämnt med.

Ariadne ligger högt på vattnet. Hon är lite begynnelsevek men slutstiv och kränger aldrig ner till relingslisten ens. Hon tar sjön elegant och utan att stampa. Och hon lämnar inga svallvågor efter sig, glider spårlöst genom vattnet. Det går att hålla minst lika snäva kryssvinklar som moderna båtar, men det kan löna sig att falla lite för fartens skull. *Ariadne* är, med de nya seglen, välbalanserad.

Efter ett par år med denna båt är jag full av beundran för Arvid Laurins konstruktionsnille och Rosättras båtbyggnadskonst.

Mats Perner, S/Y Ariadne

Ordföranden har ordet



Så var sommaren 2012 till ända, en sommar som inte går till historien som den finaste, i alla fall vad beträffar vädret. Vi hade vår semester inbokad efter midsommar och fyra veckor framåt. Det var kallt och skidunderstället och dunjackan var på, hela vägen till Öland. Nu är vi åter igång med arbetet i styrelsen och redaktionen har föredömligt arbetat fram detta nummer av Segeljakten som du håller i din hand.

Det är dags att börja med planeringen

inför båtmässan Allt för sjön 2013. Mässan är ett av våra bästa tillfällen där vi kan sprida information om SYS, hitta nya medlemmar, men även som en träffpunkt för befintliga medlemmar. Den klassiska delen av mässan är en av de största i sitt slag i hela Europa och vi som ideella föreningar får stå där utan att betala monterhyra. Ett krav från mässan är dock att vi har vår monter bemannad under hela mässan. Då den pågår under tio dagar behövs det många

som kan hjälpa till. Det har inte varit lätt att fylla mässpassen tidigare år och vissa personer har fått ta allt för många pass. Jag hoppas att det skall bli bättre denna gång. Vi har inte bestämt innehåll och temat i montererna än, men syftet att träffa medlemmar, skaffa nya och sprida information om vår förening är väl ganska klart. Har du några tips och idéer - hör gärna av dig till styrelsen.

Hans Börjesson, ordförande i SYS

Midsommarfirande 2012

SYS midsommar blev en repris på förra årets firande tillsammans med SSKF på Härsö. Efter att vi gjort i ordning dansbanan, klätt midsommarstången (som blev fantastiskt fin i år), intagit vår sillunch, blev det dans kring densamma - alltså midsommarstången - till levande musik. Eftermiddagsfikat med jordgubbstårta, åtta stycken, som bakats på Natasja intogs på dansbanan. Fiskdammen var populär. Det är väl konstigt att vissa tonåringar plötsligt blir "barn" när det vankas fiskdamm.

På kvällen grillade vi tillsammans och därefter dansades det på lövdansbana. Fram emot natten kom regnet och det hela klingade av. I år blev det ingen kappsegling på midsommardagen, utan folk började ta sig vidare åt olika håll mellan skurarna. Tack Bengt för att vi fick vara där.

Hans Börjesson, ordförande i SYS



Medhavda blommor till midsommarstången.



Hans Samuelssons bidrag till lövningen.



Skaffa SYS-matrikel!

SYS-matrikeln innehåller alla medlemsbåtar med bilder, historik och data.

Trevligt att ha i båten då man möter en klassiker på fjärden och vill veta mera. Ett bra uppslagsverk.

Sätt in 185 kr på SYS postgiro 327288-7. Ange namn och adress, så postar vi den till dig på direkten.

Glöm inte att uppdatera dina uppgifter på hemsidan.

Kalendarium 2013

- * Pubkväll på Belgo bar, tisdag 27 november 2012.
- * En kurs i praktisk elteknik arrangeras onsdag 30 januari 2013. Titta på hemsidan för anmälan och detaljer.
- * Båtmässan, med årsmöte lördag 9 mars kl. 15.00.
- * Information om den kommande sommarens händelser återkommer vi med när vi vet mer. Preliminär plan är
 - Sjögårdsregattan lördag 25 maj.
 - traditionellt midsommarfirande.
 - KSSS-segling i samband med ÅF Offshore Race (preliminärt).

Mässan 2013

Ni kommer väl och hälsar på i SYS-montern på mässan. Vi behöver vara fler som står i montererna. Fritt inträde och trevliga samtal utlovas för de som ställer upp i minst fyra timmar. Anmälan senast 1 december till ordförande Hans Börjesson.

Boat Fit i Bremen

Vi sände vår reporter till Boat Fit-mässan i Bremen i februari ("sände" betyder att undertecknad åkte dit helt på egen bekostnad). Gillar man gamla aktersnurror, allmogebåtar, segeljollar och knoppysel kanske detta kan vara kul. Trots mina ganska låga förväntningar blev jag ändå besviken.

Text och foto: Gunnar Schrewelius



Tjusig gammal WC.



Det roligaste var nog faktiskt att se mycket av Toplicht alla prylar live.

Classic Yachts till salu

På SYS hemsida finns följande båtar till salu:

Xantippa, Seldenkoster

Moana, R10

Havskryssare, 35 ft

Casella II, Laurinkryssare – såld!

Är man sugen på en laurinare finns det en att hämta gratis – i en trädgård utanför New York. (Tror det är Casella I.)



Bilden är inte på den aktuella Casella I, men den ser likadan ut.



S/Y Diana KR S11 säljs av hälsoskäl. Diana ritades av Åke Améen och byggdes 1936.

Löa x bredd: 13.72 x 2.65 m

Djupgående: 2.1 m

Deplacement: 10 ton

Segelyta i krysställ: 80 m²

Vi har ägt henne i 25 år och hon är idag i mycket bra skick. Ring eller maila för att få mer information.

Prisidé: 700 000 kronor

Tel 070 359 2084

Mail: goran@faciamus.se

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 kappsling behövs det alltid gastar!

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*

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.



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

Metallslöjd i träbåt

”Jaså du har träbåt?” brukar folk säga när jag berättar om Carela och så fortsätter de med kommentaren: ”Är det mycket att skrapa och slipa?”

Mycket metallslöjd

Den som själv inte har träbåt brukar utgå från att det är just dessa saker jag ägnar mig åt när jag jobbar med båten. Men mycket av arbetet är faktiskt metallslöjd. Det är lätt att glömma bort att de flesta av våra fritidsbåtar borde kallas kompositbyggen eftersom konstruktörerna blandat upp träet med några procent varmgalvaniserat stål. Och det är i första hand det senare som skapar arbete.

På en lite drygt 50 år gammal havskryssare som Carela är det inte mahognyn, teaken eller eken som ruttnar, utan järnet som rostar. Det handlar inte om att båten blivit strukturellt försvagad, däremot hotar rosten från skruvarna att på sikt äta upp bordläggningen.

Ovanlig konstruktion

Carela skiljer sig från många andra svenska fritidsbåtar i så motto att hon inte är byggd med vart tredje spant av

vinkeljärn. Alla Carelas spant är lamellimmade medan bottenstockarna är smidda, en metod som är vanlig i bland annat Norge. Dessa bottenstockar kan liknas vid plattjärn som tunnats ut mot ändarna och som går en halvmeter upp längs skrovsidorna. Mitt i båten har de den udda dimensionen 47x17 mm uttunnade till 43x13 mm. Bultarna i armarna är M10 och i mittbiten sitter två resningsbultar med den ovanliga gängan UNC12M. Vill man byta skruvarna i armarna ställs man inför diverse val. Ett som känns enkelt är att gå över till syrafast material, även kallat A4. Själva bottenstockarna är visserligen rostiga i mittdelen, som ligger nere i kölsvinet, men inte värre än att de skulle kunna blåstras och galvaniseras på nytt.

Galvat mot syrafast?

Då uppkommer frågan om man tror på kombinationen nyalgade bottenstockar och syrafasta bultar? Och om galva-

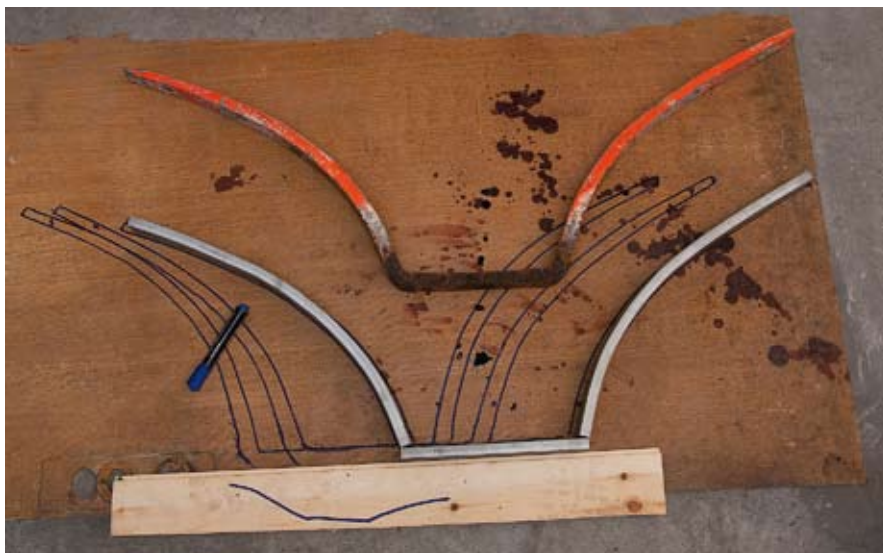
niseringen håller samma kvalitet som när båten byggdes i slutet av 50-talet? Jag känner till åtminstone ett nyligen avslutat projekt och ett som genomfördes för ett par år sedan som blandat de två, men vanligast är att kasta ut allt galvat och ersätta det med syrafast stål. Rätt eller fel? Framtiden får avgöra om det fungerar. Vi valde i varje fall att gå på den senare linjen. I vårt fall var det omöjligt att hitta stångstål med rätt dimension, 47x17 mm. Det som låg närmast var 45x15 mm. Tyvärr gick det inte att få fram i syrafast kvalitet så det fick bli en lågkolhaltig variant av vanligt rostfritt kallat 1.4307. Den fem meter långa stängen skulle räcka till fyra bottenstockar och kapades upp av leverantören i tolv bitar. När de väl låg hemma i garaget visade sig stängen komma från ett indiskt stålverk.

Hur forma?

Men hur formar man ett plattjärn så att det åtminstone någorlunda liknar förlagan? En metod är att valsa ämnen, men har man inte en dylik maskin får man göra på annat sätt. Vi byggde istället en press liknade den som jag sett Nisse Forsfält med 95:an La Morena, använda. För att forma ”armarna” införskaffade jag därför en hydraulisk verkstadspress. Förutom att leverera nödvändig kraft, den klarar tio ton, har den också en inbyggd fjäder som drar tillbaka cylindern när man öppnar ventilen. En finess som gör att arbetet går snabbt. Därefter behövs tre stänger eller rör. Ett som ska trycka på plattjärnet och två som bildar mothåll. Snabbaste lösningen blev en tur till Tackel & Tåg på Skeppsholmen och en bit begagnad 30 mm axel. Axeln delades i tre bitar varav två monterades fast i pressbordet. Den tredje svetsades fast på en rörstump som trädde på hydraulcylindern. Sedan var det bara att börja pressa.

Pressen.





Malla de gamla bottenstockarna.

Arbetet börjar

Jag hade ritat av de gamla bottenstockarna på en bit masonit vilket gjorde att det var enkelt att se om de nya armarna fick rätt böj. Egentligen ska ämnet man formar vara minst en decimeter längre än de färdiga armarna för att få en riktigt mjuk kurva. Nu räckte inte fem-metersbiten till det utan armarna hade exakt rätt längd från början. Det gjorde det svårt att få en snygg böj längst ut på armarna trots att avståndet mellan mothållen gjordes så kort som möjligt. Att forma armarna med pressen gick anars förhållandevis smidigt även om jag ibland tog i för mycket och fick trycka tillbaka kurvan lite. Bild (spantmall):

Bitarna faller på plats

Nästa steg blev att ta ned alla bitarna till båten och mäta för hålen. Jag spände fast en arm i taget på rätt ställe med hjälp av tvingar och kilar. Sedan markerade jag för ett av hålen genom att ta bormaskinen och en borr med samma dimension som bulthålet, det vill säga 10 mm, och borra från utsidan. Det resulterade i en liten försänkning som markerade centrum på hålet. Jag lossade armen och borrade sedan ett 11 millimeters hål i pelarbormmaskinen. Tillbaka till båten med armen, som jag drog fast med en M10-bult. Dessutom fixerade jag den med tvingar och kilar i ändarna. Från utsidan markerade jag sedan de andra tre hålen med hjälp av bormaskinen. Nu var det bara att lossa på armen igen och sedan borra hålen med

hjälp av pelarbormmaskinen. Metoden fungerar förvånansvärt bra. De flesta av de totalt 32 bultarna gled in utan något våld. Några hamnade aningen snett men bultarna kunde skruvas in utan allt för mycket kraft. Därefter var det dags att kapa nederdelen av armen med vinkelslip så att den blev V-formad. Det behövdes eftersom smältan i svetsen inte sugs in av kapillärkrafterna mellan bitarna. Ska man få full styrka mellan två så grova bitar måste man kapa bort gods och sedan ersätta det med svetsning.



Det fina slutresultatet som tyvärr inte syns under durken.

Svetsexperten inkallas

Nu var det dags att kalla in Nisse Forsfält som på plats i båten svetsade ihop armarna med mittstycket. Det krävdes 160A för att få en snygg sträng i det tjocka godset. Vatten och ett gäng våta trasor fanns i beredskap om något loppa skulle börja brinna. Därefter lossade jag bottenstockarna och lade till ytterligare svetsfogar för att fylla ut skarven mellan mittbiten och armarna. Slutligen lät vi blåstra svetsfogen för att hålla rosten borta. Svetsningen fick armarna att "resa sig" några millimeter i ändarna, dock inte mer än att man med handkraft kunde pressa ner dem när de monterades. Som utfyllnad mellan metallen och träet valde vi epoxi. För tio år sedan hade det blivit blymönjekitt. Även bultarna monterade vi med epoxi för att fylla upp hålen. Dock använde vi en bitumenmassa (Internationals Tät) mot kölplankan som behåller en viss flexibilitet även efter det att den stelnat på ytan. Armarna smorde jag med diskmedel för att underlätta för den som mot förmodan skulle vilja plocka bort dem. Tyvärr döljer durkarna och dieseltanken just dessa fyra bottenstockar, för det såg väldigt snyggt ut när allt var klart.

Per Henricsson, S/Y Carela

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



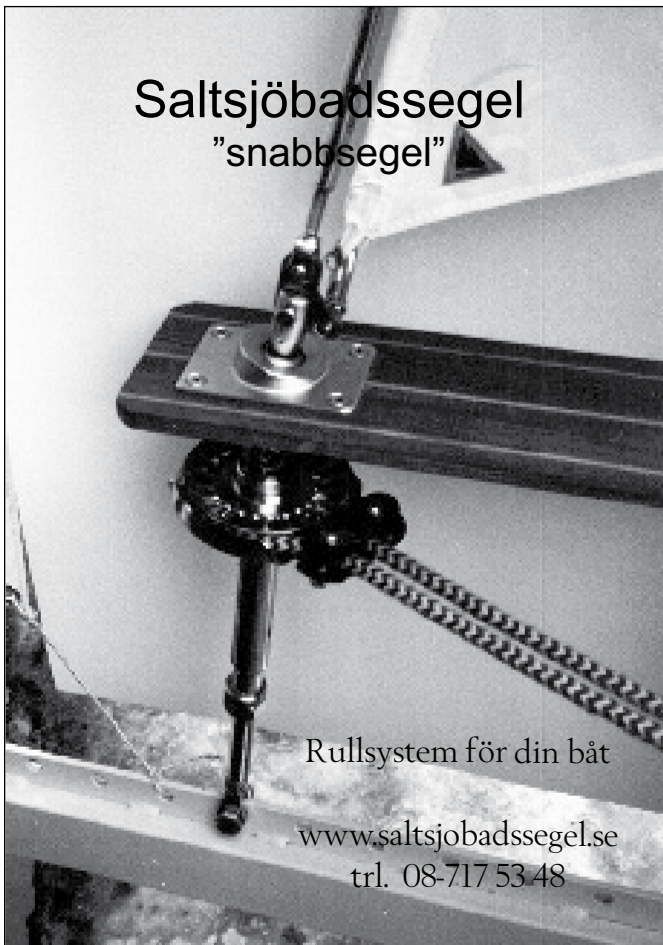
Trogen vår inställning,
sedan 60-talet,
försöker vi även i fortsättningen,
stå till tjänst med trämaterial,
allt från barkbåtar
till regalskepp.

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



MIROSŁAW SIENKIEWICZ
MIREK BÅT & HUSSNICKERI

Rydboholms Gärd
c/o Godskontornet
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



OS-bragder genom tiderna

Går på bryggan i Nynäshamn och njuter av OS-jubileumet. Det är strax kalas på X:et. Hon fyller hundra år! Sven Matton berättar och det är verkligen seglingshistoria. Alldeles bredvid ligger R10:an Kitty som säkrade guld för Sverige.

Då kommer tanken. Hur var det alla andra OS-år? Namn som Salén, Holm, Estlander har ju susat förbi. Vem vann vad? Borde vara underlag för en artikel.

Några timmar framför datorn och snart finns en del på plats och det är fascinerande. Konstruktörerna var seglarna! Inte alltid men i många fall. Den störste är förstås Tore Holm med fyra medaljer. Och OS-klassen 5,5 är Sveriges bästa.

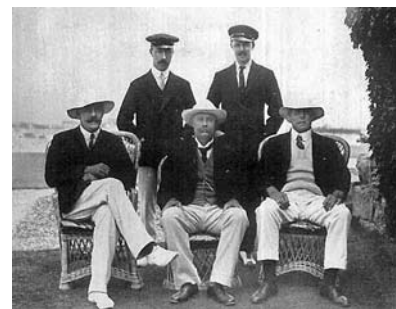
Trenden är också tydlig. Alltmer försvinner de tyngre kölbåtarna. Lättare båtar ersätter, mer centerbord än köl. Det blir också mer idrottsprestation och krävande. Men man kan se att ända in på 60-talet finns traditionen kvar där svenska konstruktörer även är duktiga seglare. Ett bra exempel är Pelle Pettersson och förstås Richard Sarby som konstruerade Finnjollen. Den blev olympisk klass 1952, där också Sarby seglade hem bronsmedaljen.

Ulf Aronsson

London 1908

Way back in London Town stack Sverige ut hakan och knep silvermedaljen med R8:an Vinga och rorsman Carl Hellström.

Bilden visar besättningen på guldmedaljören R8 Cutweb. Stiliga grabbar!



Stockholm 1912

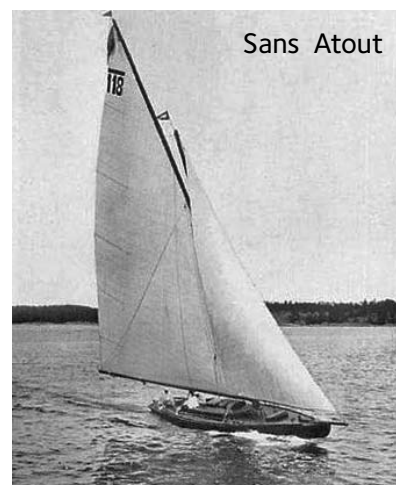
Peak för svensk segling inom OS! Sverige arrangerade en av de bästa olympiaderna och lyckades dessutom med att ta 4 medaljer.

R10 Kitty tog guld med Carl Hellström som rorsman. Konstruktör Alfred Mylne.

Den linjesköna R8 Sans atout med rorsman Bengt Heyman som seglade hem silvermedaljen. Konstruktör Johan Anker.

Silver för R12 Erna Signe med rorsman Nils Persson och konstruktör William Fife. Byggd av Plym på Neglingevarvet.

Samt brons till R6 Kerstin med rorsman Harald Sandberg, konstruktör C.O Liljegren. Ägare var Dan Broström som förstas kunde finansiera ett sådant projekt.



Sans Atout



Erna Signe

Antwerpen 1920

Sverige tog 2 guld men det var få deltagare. Ett perfekt OS för den som ville segla hem en medalj! Vi kunde räkna hem:

- Guld Tore Holm Sif 40 m²
- Guld Gösta Lundquist 30 m²
- Silver Gustaf Svensson 40 m²



Sif

Amsterdam 1928

R12 är inte längre olympisk klass och ersätts av b la jollar. Sverige tar guld med Sven Thorell i klassen 12-fotsjolle.

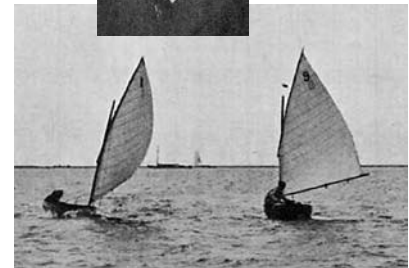
R8 Sylvia tar brons med rorsman John Sandblom. Tore Holm var konstruktör och även med i besättningen.



Sylvia



Sven Thorell



Los Angeles 1932

Tore Holm seglar hem guld med R6:an Bissbi, såväl rorsman som konstruktör. Med Sven Salén som ägare och rorsman blev det ytterligare framgångar för Bissbi med bl a entonnarepokalen.

Premiär för Starbåt som olympisk klass och Gunnar Asther seglar hem bronsmedaljen.



Bissbi

Berlin 1936

Fler framgångar inom Starbåtsklassen. Nu silver för Arvid Laurin.

Och det blir brons för R6 May Be IV med Sven Salén och Dagmar Salén. Konstruktör Tore Holm. Det var tider det, då frugan kunde hänga med som gast!



Ali Baba II



May Be IV

London 1948

Kriget är slut och dags igen för Olympiad. Ånyo i London.

Ny olympisk klass är Drake med Johan Anker som konstruktör. Folke Bohlin vinner silvermedaljen.

Tore Holm kniper bronset med R6 Ali Baba II.

En enastående prestation av Tore Holm som därmed avslutade sin olympiska karriär, totalt blev det 5 medaljer!

**NÅGOT FÖRENKLAD
SAMMANSTÄLLNING
AV OLYMPISKA
KLASSER.**

*EJ Enmansjolle
D Drake
SB Starbåt
Fin Finnjolle
FD Flying
Dutchman*

1908:	R12		R8	R7	R6								
1912:	R12	R10	R8		R6								
1920:	R12	R10	R8	R7	R6	30	40						EJ
1924:			R8		R6								EJ
1928:			R8		R6								EJ
1932:			R8		R6					SB			EJ
1936:			R8		R6					SB			EJ
1948:					R6				D	SB			EJ
1952:					R6	5,5			D	SB			Fin
1956:						5,5			D	SB			Fin
1960:						5,5			D	SB			Fin
1964:						5,5			D	SB			Fin
1968:						5,5			D	SB			Fin
1972:	5,5 ersätts med Soling												

Helsingfors 1952

Vi får silvermedalj i Drake genom Per Gedda.

R6:an fajas ut och ersätts av 5,5. Folke Wassén tar hem bronset och med ombord är Carl-Erik Ohlson bror till Einar Ohlsson som ritade Lasse Thörns legendariska 5,5 Rush med vilken guldets seglas hem i Melbourne 4 år senare.

Samtidigt lanseras den nya klassen Finnjolle. Konstruerad av storseglaren Rickard Sarby, som även tar hem bronset.



Melbourne 1956

Denna gång blev det två guld!

- Lars Thörn tog guld i 5,5:a med Rush signerad Einar Ohlsson och

- Folke Bohlin med Slaghöken II i Drake.



Tokyo 1964

Lars Thörn vinner silvermedaljen i 5,5-klassen och Pelle Pettersson tar brons i Stare.



Mexico City 1968

Bröderna Sundelin tar guld i 5,5-klassen, Wasa IV med konstruktör Chance Britton, byggd av Sune Carlsson.



Efter 1970

Eftersom vi sätter 1970 som gräns för vad vi inom SYS känns vid som Classic Yacht så stoppar vi här. Men låt oss återkomma senare med mer segelhistoria.





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