

Segeljakten

Medlemstidning för
Sail Yacht Society
Nr 1/2013 Pris 50 kr



Segling i England

Renovering



Gaffelriggprojekt



Bröderna Ohlson



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
säljerservice 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



Äntligen

När du läser detta så är älsklingen i sjön (ja båten förstås) och ligger där och pockar på din uppmärksamhet. Nu när jag skriver detta har äntligen solen börjat värma och snön börjar ge med sig men isarna ligger envist kvar. Sjösättningarna lär bli försenade med ett par veckor.

Vi har ju alla lite olika ambitioner med våra båtar och våra seglingar. Vi SYS-are är ju i en kategori för sig men jag förvånas över hur olika vi är och att vi ändå har gemenskapen och glädjen i att äga och sköta en gammal vacker jakt.

Det bästa är väl att kärleken är besvarad. Jakterna lyser av tillfredsställelse av vår ömma vård och våra varsamma restaureringar.

Smolket i bågaren är väl att båtmarknaden är lite kall. Utbudet av plastbåtar är stort och det är köparens marknad. Tyvärr påverkar detta också värdet på de klassiska jakterna och prisskillnaden mellan en gammal jakt och nybyggd jakt är ofattbar.

Hav dock tröst, jag är övertygad om att allt fler kommer att inse värdet i de allt färre vackra kvarvarande båtarna och då stiger förstås priserna. Människor med pengar kommer att investera i skönheterna och de kommer ha råd att anlita folk som sköter om dem. Tjatar man tillräckligt mycket och länge om detta så blir det så.

Det finns dock ett litet problem. Att medelåldern bland oss träbåtnördar stadigt ökar. Jag själv känner mig ganska ung men närmar mig ju faktiskt pensionsåldern. Hur löser vi detta?

Jo, vi fortsätter att vårda och visa upp våra jakter. Det var på Riddarfjärdsseglingarna för många år sedan som jag upptäckte skönheten i gamla träbåtar och så senare i livet när barnen passerat pass-upp tiden och ekonomin var god så kunde jag själv bli stolt ägare.

Bli medlem, med eller utan båt, och stöd på så sätt vårt arbete.

*Gunnar Schrewelius, S/Y Alca
Chefredaktör*



4



12



14



7



17



11



22

Svenska skärgårdskryssare i flottbas – 4

Marga IV – vägen från vrak till vit skönhet – 7

Sexan Sassan – 10

Varför kallas de femmor? – 11

En historik över Åbo Båtvarf – 12

Medlemssidan – 14

Grattis Stjärnbåten, 100 år – 16

Gaffelriggprojekt – 17

Krönika – 21

Bröderna Ohlson – 22

SEGELJAKTEN NR 1 2013

Medlemstidning för
Sail Yacht Society

UTGIVARE

Sail Yacht Society

REDAKTION

Gunnar Schrewelius (chefred),
Ulf Aronsson, Per Henricsson,
Lasse Pipping (kontinentkorres-
pondent), Olle Appelberg (evene-
mangsreporter) och Tor Malm
(annonschef).

ANSVARIG UTGIVARE

Hans Börjesson

GRAFISK FORM

Maria Schrewelius

OMSLAGSBILDER, FOTO

Robert Pryke, Per Henricsson
Fredrik Eriksson och ??

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 medlem-
marnas 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.

Svenska skärgårdskryssare har intagit Europas största flottbas

Segla skärgårdskryssare i inloppet till Plymouth, studera Europas största flottbas på nära håll eller kryssa flera mil upp efter floden Tamar i ett vackert landskap. Det är spännande möjligheter för den som vill prova nya vatten. Den som vill kan dessutom kappsegla, rapporterar Olle Appelberg från 2012 års brittiska mästerskap för 22:or.

Det här med att segla i brittiska farvatten har aldrig lockat mig. Inga mysiga naturhamnar, inga solvarma släta klippor, bara farlig kust, kallt, regnigt, hårda vindar, bränningar och tidvatten i kombination. Så när en smickrande inbjudan till det första brittiska mästerskapet för skärgårds22:or kom lockade det sociala programmet betydligt mer än själva seglingarna.

Dessutom är inte bankappsegling min grej. Det låter kanske konstigt, men det tråkar ut mig att nöta krysslänsbanor fram och tillbaka, fram och tillbaka och fram och tillbaka. Jag tappar koncentrationen och börjar tänka på annat.

Nå hur som helst så kände jag mig både hedrad och lockad när de brittiska öarnas store träbåtsbeskyddare Andrew Thornhill inbjöd mig till kappseglingarna utanför Plymouth på Cornwalls kust 30 mil sydväst om London. Andrew Thornhill står bakom restaureringen av Uffa Fox 22:a Vigilant och värnar genom stiftelser flera hundra andra klassiska båtar. Han deltog själv med Vigilant i SM i Trosa 2010.

Själv skulle han naturligtvis segla sin ögonsten, men han erbjöd mig generöst att välja mellan fyra båtar: Patriot en entypsbåt (Udell 22:a), som ritades av Knut Reimers och byggdes hos Schelins tillsammans med nio systrar; Sölve, KSSS lottbåt 1935 ritad av Harry Becker; Chadrak byggd 1949 och ritad av Arvid Laurin och den numera spinna-kerförsedda M22:an Caritana, som ju är en entypsbåt ritad av Gustaf Estlander. Jag valde Chadrak, känd som en av de snabbaste 22:or som byggts.

Sedan fick jag ångest och ringde Småland efter hjälp. När jag skriver att bankappsegling inte är min grej och att jag knappt kan kappseglsreglerna så

är det sant. Men min barndomsvän Dan har allt det där i blodet. Han har också en tävlingsinstinkt som gör att han allt som oftast drar ner till Nurburgring i Tyskland för att nöta runt banan varv efter varv med sin Porsche. Så det kan ju jämföras med att bankappsegla en A22:a, eller hur?

Det är bara det att det var 40 år sedan vi senast bankappseglade tillsammans, då i stjärnbåt på sjön Vidöstern i Småland. Dan brukade då i vart fall

Cremyll Keelboats är en stiftelse som startat en klubb för 22:or. För knappt 25 000 kr får man 20 dagars segling per år och för en kappseglingsweekend kostar det strax under 3500 kr. En säsongs-förlängare för oss nordbor – www.cremyll-keelboats.org.uk

kunna spöa en och annan OK jolle. Dans medverkan och båten Chadrak borde i vart fall något minska den uppenbara risken för att vi skulle sluta sist.

Jag insåg samtidigt att min kunskap om tidvatten låg på Hasse Alfreds-sons nivå, "det tickar när man får det i örat". Jag konsulterade därför min vän Fredrich som tog hem VM för klassiska sexor i tidvattenströmmarnas the Solent för några år sedan. Han var vänlig nog



Vår småländske rorsman lyckades i sista racet skrapa lite av en sexa vilket gav oss två 360 graders straffar.



Andrew Thornhill tog efter vår straff ledningen med Vigilant men i det sista spinnakerköret tvingades han jippa och Chadrak vann med knapp marginal. I bakgrunden syns Prins William Yard.

att klargöra att vår obefintliga erfarenhet av tidvattnet skulle drastiskt minska våra chanser till en hedersam placering.

Nästa helpline blev Barbara Simi Bridgman som har hand om flottan med 22:or hos Cremyll Keelboats i Plymouth. Jag bad henne försöka hitta någon lokalt som kunde tidvattenströmmarna och samtidigt är duktig på att hantera spinnakern. Det blev Nigel, som visade sig vara seglingsinstruktör och som för oss blev ett stort lyckokast.

Boende i Britannias bageri

För säkerhets skull bestämde vi oss att förbereda seglingarna med tre extra träningsdagar utanför Plymouth. Vi hyrde en fin lägenhet i det renoverade Royal Williams Yard i mynningen av floden Tamar. Det var brittiska flottans försörjningsbas på 1800talet, där man i jättestor skala bakade och slaktade åt Britannia medan hon var ute och regerade vågorna. Idag finns där en underbar liten hamn och ett par verkligt bra och prisvärda restauranger. Mitt emot ligger Cremyll Keelboats som nås med en liten färja vars föregångare trafikerat sträckan sedan 1200-talet.

Plymouth har än i dag den största flottbasen i Europa med fler imponerande örlogsfartyg än det skulle få plats en svensk amirals allra våtaste drömmar. Det visade sig att vi dag två i mästernskapet fick tävla bland dessa bjässar lite längre upp i floden Tamar.

Nästa dags morgon ägnades åt sightseeing på höjden "the Hoe" där Sir Francis Drake år 1588 insisterade på att först avsluta ett kägelparti innan

han seglade ut på Plymouth Sound för att möta den spanska armadan. Vi inspekterade dessutom den stora småbåts- och fiskehamnen i Plymouth och åt en utmärkt lunch medan regnet blåste bort.

I inloppet till Plymouth finns en vågbrytare som är drygt en distans lång. Den har haft en speciell plats i mitt medvetande sedan jag lyssnade till en äldre herre som var yngste man på havskryssaren Anitra när båten blev totalsegrare i Fastnet Race 1959. När skepparen efter en evigt lång kamp för att förhindra Anitra från att broacha, möter dimma vid målgången i Plymouth frågar han den knastertorre inlånade brittiska navigatören hur det går. Svaret blir att "antingen seglar ni rakt in i i Plymouths breakwater eller så vinner ni Fastnet".

Vi bestämde oss för att inte heller vi skulle bli första svensklagade båt att segla in i Plymouths breakwater. Lite för



Stolta vinnare av 2012 års brittiska mästerskap för 22:or.

maffigt som farthinder betraktat även i rådande högvatten. Chadrak är verkligen en härlig båt och snabb, så efter ett par timmars övning så återvände vi till Royal Williams Yard för bunkring.

Två dagars kuling

Nästa dag blåste det kuling och regnade så vi tog landvägen till Falmouth som ligger än längre västerut i Cornwall. Det välkända uttrycket att gå till "Falmouth for orders" kommer av att långväga fartyg före radions tid inte kunde ha kontakt med sina redare och därför gick till Falmouth där häst- eller tågburen post väntade med instruktioner om nästa destination. Falmouth hyser idag National Maritime Museum Cornwall, som är värt ett besök.

Så blev det slutligen dags för tävling och efter att ha tagit Nigel ombord stävade vi ut genom Drake Channel för att kappsegla innanför den stora vågbrytaren i Plymouth Sound. Det blåste 8-10 m/s så det gick undan och vi såg nog solen bryta igenom då och då. Totalt var vi tiotalet tävlande kölbåtar, förutom 22:orna, tre sexor, en femma och en tumlare.

Fel kurs helt rätt

Nigel är proffs så vi lät honom ta rodet i första starten och det blev en lyckosam början.

Jag vet att en del säkert gärna vill läsa mer om själva racen, men mina tankar var på flykt medan Dan höll i rodet för det jag mest kommer ihåg var nästa dags seglingar på River Tamar. Då lärde vi oss av Nigel att om man siktar så där 30 grader på sidan av en rundningsboj så kom man helt rätt. Tidvattnet hade dramatiska effekter på kursen. Den andra stora lärdomen var att se Nigel mästerligt hantera spinnaker medan vi sökte oss fram mellan mäktiga fregatter och fritidsbåtar för ankar.

Riktigt spännande blev det i sista racet. Då lyckades nämligen vår småländske rorsman i samband med en rundning skrapa lite färg av en sexa. Det gav oss två elegant genomförda 360 grader straffar. Andrew vid rodet på Vigilant tog över ledningen, men han tvingades i det sista spinnakerköret jippa vilket gav oss en knapp seger. Slutresultatet blev att vi spikat sex av sex race och att team Chadrak faktiskt blev de första brittiska mästarna.

Olle Appelberg



EN 109-ÅRIG
KÄRLEKSHISTORIA
MED TRÄ...

EPIFANES
Nacht Coatings

www.epifanes.se

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

Marga IV – vägen från vrak till vit skönhet

Om tre år ska hon i sjön, den långa slanka skönheten som tillbringat 46 år på land varav de senaste 20 upp och ned. Ett steg på vägen var vändningen i oktober förra året, en händelse som blev ett antiklimax.

– Jag hade funderat mycket på hur vi skulle göra, från att vinscha runt henne för hand till att släppa henne i sjön så hon kunde vända sig själv, säger Henrik Widstrand.

I stället gjordes det helt odramatiskt med hjälp av en kranbil som kunde justera längden på slingan så att hon sakta vände sig 180 grader. Tekniken används bland annat för att få prefabricerade betongelement på rätt ledd.

Men vi backar bandet till början av 1997 när Henrik Widstrand köpte Marga IV eller Pajazzo som hon då hette. Båten hade stått på land sedan 1967 och var ett tomt skal utan köl, mast och rigg men med 60 procent av originalinredningen i behåll. Däcket var

bytt med 12 mm pärlspontad gran under 12 plywood, men där hade orken trutit för de tidigare ägarna.

Efter transporten från Göteborg till Stockholm började arbetet med renoveringen av skrovet, eller ska man kalla det nybygget? I princip är ”bara” fri-borden och ruffsargarna original. Hela botten inklusive bordläggning, stävar, kölplanka, spant och bottenstockar är bytta.

Arbetet har skett i det visserligen gedigna men ändå ouppvärmda båthuset som med sin ställning och plywood väger ungefär lika mycket som skrovet det huserar, runt 3,5 ton.

– Eftersom arbetet är säsongsberoende får man planera vad som ska göras

Marga IV

SEGELNUMMER: 95, S9

BYGGD: 1920/21

VARV: KNUT HOLMS YACHT-VARV, GAMLEBY

KONSTRUKTÖR: HOLM

MÅTT: 19,87x2,80x2,25 M

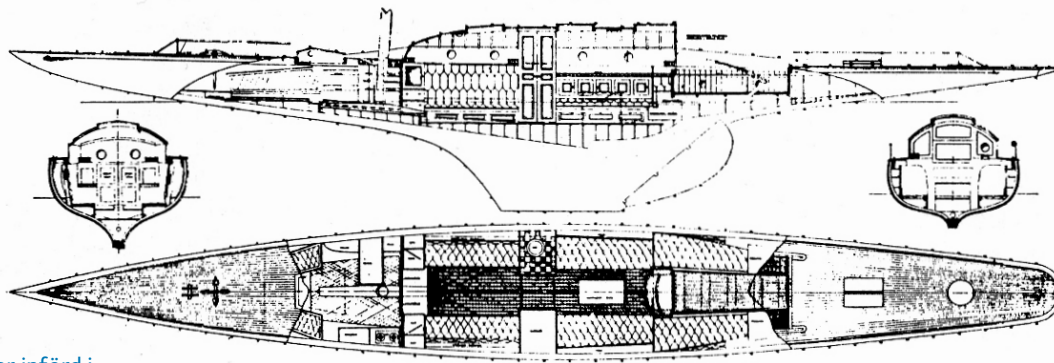
HAR HETAT: MARGA IV, PAJAZZO, GUDRUN, VERA VII, BOMSAN, DANA OCH VESSLAN

när, En del saker kan man göra klart och lacka på snickeriet.

Det är såklart ingen nackdel om man ska genomföra ett så här stort projekt att driva ett litet snickeri som är inriktat på underhåll och reparation av träbåtar.

95 S-9 Pajazzo, ex Vesslan, ex Marga IV

En av Sveriges vakraste jakter 19,87 x 2,70. Hon har legat på land i 25 år och behöver snarast flyttas. Hon är i stort renoveringsbehov men mycket är gjort. Saknar mast, köl och rigg.



Den annons var införd i
Skärgårdskryssaren nr 4
1995.

Ring Per Erik Lundgren 031 42 60 00

Endast seriösa spekulanter

Så här går det till när man vänder 20 m båt



Ett...



tu...



... tre. Efter lyckad vändning.

Från början stod båthuset i Sollentuna men idag finns det i Svinninge norr om Stockholm. I mitten på mars, när jag hälsar på, får man balansera på de ishala snödrivorna mellan rader av plastbåtar för att ta sig från bilen till båthuset.

Väl inne i skjulet möts man av den vassa fören innan en kraftig trappa leder upp ett plan och man kan blicka ut över det slanka skrovet på 19,87x2,80 meter.

– Hon är byggd 1920, samma år som Britt-Marie, men en och en halv meter kortare.

Båten tänkt för Västkusten

Marga var tänkt för Västkustens lite tuffare vatten och fick därför ett avstånd mellan spanten på 48 cm medan systerbåten Britt-Marie har 50 cm. Hon är också något bredare och fylligare i mittsektionen. Men medan Britt-Marie byggdes om på 70-talet med djup bulb-köl och en större segelyta på 120 kvm är renoveringen av Marga mer trogen originalet, bortsett från kölpartiet som blivit bredare.

– Holm byggde med bara tio centimeters kölplanka och väldigt platt inuti. Kölsvinet var minimalt så för att få kölen på rätt djup behövdes mycket dödträ. Lasterna i sidled blev för stora och båten fick förstärkas redan efter två år. Vid renoveringen har kölplankan därför breddats till 30 cm och dessutom har hon fått ett djupare kölsvin för att bättre ta upp lasterna från kölen.

– Man fattar inte hur mycket jobb det är när man börjar.

Marga är som nämnts extremt lång och smal. Hon saknar slagvägare och dessutom är ruffen lång och bred så för att öka vridstyvheten har hela utsidan av skrovet förstärkts med glasfiber och epoxi. För att behandlingen ska fästa är stävar och kölplanka numera av mahogny. Även rufftaget och däckets ska styvas upp med epoxi och glasfiberväv. Arbetet har gått i vågor där intensivare perioder varats med stillestånd.

– Det hände inte mycket när ungarna kom och på somrarna har vi seglat. En viktig förklaring till att renoveringen av Marga IV trots allt går framåt är Joakim Funhammar och William Kurtsen Bellman som oväntat dyker upp med kaffebröd och slipmaskiner i högsta hugg, ivriga att dra igång slipningen av kölsvinet som sedan ska oljas och mönjas.

– Det är viktigt med vänner som kan sparka på en, säger Joakim Funhammar

som byggt den läcka mahognyracer som ställdes ut på båtmässan i Älvsjö i våras.

– Det händer mycket mer om man kör fem man en kväll än om man kör fem kvällar själv, säger Henrik Widstrand.

Slipningen efter epoxibehandlingen av utsidan av båten var ett sådant tillfälle när det uppstod vad som närmast kan beskrivas som en tävling i slipande.

– Man vill hålla ut lite längre än de andra.

Patina

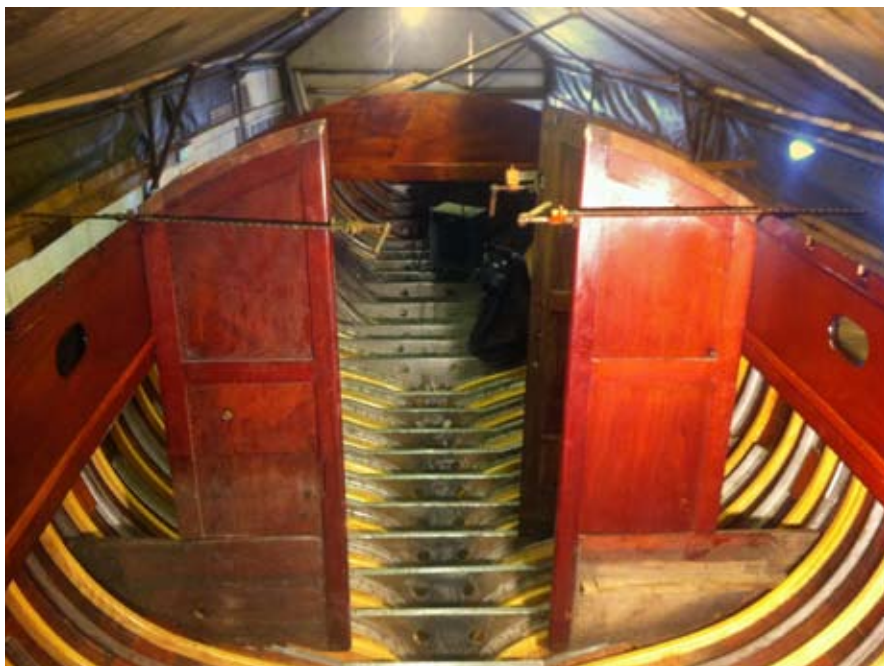
Just nu är det inredningen och ruffen som håller på att göras i ordning. De ursprungliga ruffbalkarna ligger på fördäck, lackade och klara att sättas tillbaka.

– Jag pluggar och spacklar hellre än att byta. Det ska vara lite patina.

Delar av den grandiosa inredningen med dubbla salonger har provmonterats. Den behöver kompletteras med nytillverkade delar men till sitt förfogande har Henrik också delar av den inredning som dumpades vid renoveringen av 95:an Gerdny.

Det börjar också bli dags att tänka på däckslayouten.

– Vi ska hålla den så ren som möjligt. Masten blir av aluminium vilket spar 150 kilo plus ett antal arbetstimmar varje vår. Segelsättningen blir stor, fock och spinnaker med ett lite lägre men bredare segelplan än vad Skärgårdskrys-sarregeln ger utrymme för.



Det börjar likna en jakt.

– Det lite som med Miranda, jag tror det fungerar bättre, säger Henrik Widstrand.

Om teorin stämmer och om Marga kan mäta sig med Britt-Marie eller de andra 95:orna får vi förhoppningsvis veta om tre år.

Pengar, pengar ...

Men för att komma dit krävs ett djupt grepp i plånboken. Blyköl, motor, rigg,

segel och åtta vinschar, de flesta av det lite större formatet, ska införskaffas. Plus allt annat smått och gott som behövs för att få en fungerande båt. Ett kuriosum i sammanhanget är att det finns två uppsättningar originalventiler, en som är kromade och en som är obehandlad brons.

– Det blir brons, jag har kromade på de andra båtarna.

Den Widstrandska flottan är mycket omfattande. Förutom Marga IV består den av sju andra träbåtar inklusive 55:an Miranda, SK15 Lilla Spjut, en R4, en Starbåt, en Forslund passbåt och Henriks pappas 40:a Malabri. Plus ytterligare ett renoveringsobjekt i form av en motorbåt. Så det saknas inte jobb.

– När man ändå är igång med penseln går det fort att ta en båt till. Henrik har renoverat alla båtarna själv plus några till.

Han säger det inte för satt skryta utan mer som ett konstaterande att han renoverat åtta båtar innan han gav sig i kast med Marga IV.

– På Miranda gjorde jag en del saker som jag inte skulle ha gjort idag, som att använda en massa Sikaflex.

Så när Marga IV är färdig är det dags för en lite större översyn av 55:an Miranda, den första båten han helrenoverade.



Den stolte blivande kaptenen Henrik Widstrand.

Per Henricsson, S/Y Carela

Sexan Sassan

Bland annonserna på sidan 20 finns sexan Sassan. Redaktionen blev lite nyfiken och tittade lite närmare.

Sassan beställdes av Gustaf Cedergren och påstås vara den tredje sexan han beställde: Sass, Sassa och Sassan.

Gustaf Theodor Cedergren (född 1879) hade uppenbarligen gott om pengar som kunde kosta på sig att bygga dessa tre sexor (eller om nu den tredje var en ombyggnation som någon hävdar). Inte nog med det, han lät innan dess bygga Svanhild som var en rejält stor jakt i synnerhet på den tiden, med sina 279 kvm segelyta. Svanhild var en 15,7 mR (äldre) och var drygt 20 meter lång och byggd 1901. Konstruerad av

Axel Nygren. Förutom att satsa pengar på vackra båtar kostade han på sig att köpa Årsta slott 1910. Gustaf avled 1919, endast 40 år gammal.

Varifrån fick han sina pengar då?

Jo, pappa var förstås den kände Henrik Thore Thorsten Cedergren som tjänade stora pengar på sitt telefonnät. Inte för att det hör hit egentligen men jag kan inte låta bli att även berätta att Henrik egentligen drev faderns guldsmedsbutik samt gjorde lyckade fastighetsaffärer mm. Att han började bygga upp ett tele-



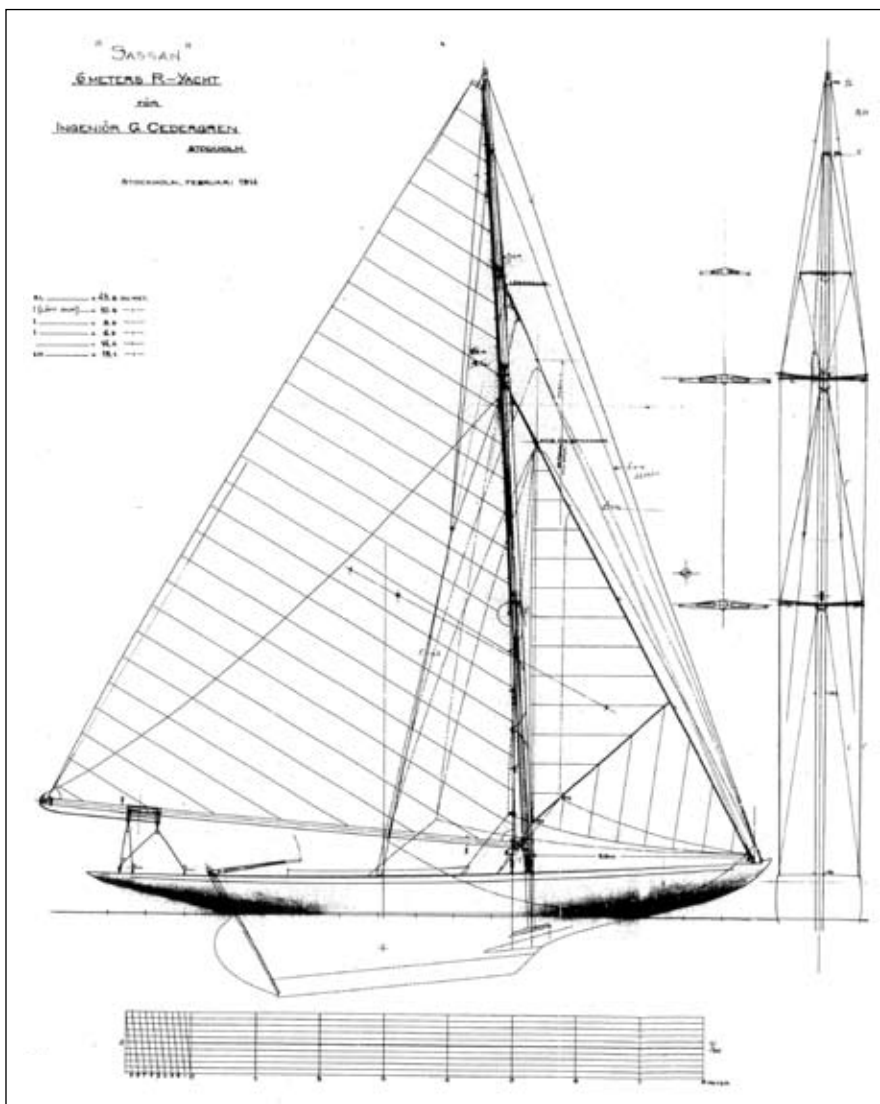
fonnät kom sig av att han blev irriterad på det amerikanska Bell som då etablerade sig i Stockholm och tog som han tyckte hutlöst betalt (240 kronor per år vilket väl motsvarar c:a 12000 kronor i dagens penningvärde). Istället för att gnälla tog han tag i saken och skapade ett framgångsrikt telefonnät som konkurrerade ut Bell. 1909 dog pappa Henrik och det väl då och fram till sin död som Gustaf levde som mecenat och brände pappans pengar fram till sin egen död 10 år senare.

Det finns ytterligare en känd Cedergren. Det var jägmästaren Albert Gott-hard Nestor Cedergren som lät bygga det för Stockholms kända Cedergrenska tornet i Stocksund kring år 1900. Han var bror till Gustaf och använde arvet på sitt sätt.

Många båtar att hålla isär

Åter till Sassan. Hon ritades av Axel Nygren (hans favorit) och byggdes 1913 på Stockholms Båtbyggeri. Innan dess hade hans första sexa Sass kommit fyra i Nynäshamnsseglingarna vid OS 1912. Sassa var med och tävlade om entonnapokalen i England (utan lycka). Året efter (?) byggdes Sassan eller om det var Sass som byggdes om. Hon skeppades till England för årets tävlingar 1914 men så kom ett krig emellan. Det är oklart vilken båt som är vilken. Sassan var i alla fall försedd med Bermudarigg, vilket var modernt då (1914). Skepparen var den kände Glas-Kalle som senare blev lycklig ägare till henne. Sassan renoverades på 80-90-talet av Thomas Larsson, men sedan tog väl orken eller pengarna slut.

Gunnar Schrewelius, S/Y Alca



Varför kallas de femmor?

Femman är ingen R-båt, men likheterna är många. För att reda ut skillnaderna har vi saxat följande artikel ur 5:a bladet 1982, textförfattare är Gunnar Lindberg int5m S59, redigerad av Magnus Eklöf, ordförande Sv. 5m förbundet och ägare till S22 Maussi.

Varför kallas dom femmor?

Den internationella 5m yachten är en regelbåt, vilket innebär att man kan variera längd, bredd, omfång och segelyta efter ett visst system - en matematisk formel. Huvudsaken är att resultatet blir 5.

Regeln från 1929 (som ursprungligen är fransk) blev introducerad i Sverige 1936 av Knud H Reimers, som ritat ett 50-tal båtar i klassen för svenska och utländska beställare. Andra kända konstruktörer som ritat femmor är exempelvis Arvid Laurin, Tord Sundén, Tore Holm, Harry Becker, Jack M Iversen och Roy Scherman.

1946 fanns det ca 250 båtar spridda i länder som Sverige, Danmark, Finland, Schweiz, Holland, Argentina, Uruguay, USA och enstaka båtar i Frankrike och Italien m fl (dock ej Norge).

Strax över hundra båtar har byggts i Sverige. Idag finns femmor även i Norge där man företrädesvis intresserat sig för båtar ritade av Iversen.

Även i Tyskland finns idag ca 10 int5m yachter och i England finns två båtar.

Hur räknar man?

INT5M REGELN ÄR

$$\frac{L + \sqrt{S} - F - 0,5B}{2} = 5$$

L = LÄNGDEN

S = SEGELYTAN

F = FRIBORDSHÖJD

B = BREDDEN

R-REGELN ÄR

$$\frac{L + \sqrt{S} - F + 2D}{2,37} = \text{EX 6 FÖR EN 6MR}$$

D = GIRTHDIFFERENS

Begränsningar för dessa mått och hur de mäts är stipulerat i int5m regeln som du hittar via vår hemsida 'www.int5m.com' genom att klicka på länken "regeln" under rubriken Sv. 5m-förbundet.

Int5m regeln är mycket närbesläktad

med R-regeln som 6mR, 8mR och 12mR m fl byggs efter. Därför ligger det nära till hands att jämföra 5:an med 6:an.

♦ Genom att F i formeln har ett minustecken framför sig minskar mätetalet ju större värde F (fribordshöjd) har. Man ville på så sätt premiera sjöduglighet.

♦ Division med 2 respektive 2,37 avser att få mätetalet i nivå med båtens verkliga vattenlinjelängd, vilket samtidigt ger ett mått på båtens teoretiska fart.

♦ Roten ur segelytan, som är i kvadratmeter är till för att få samma enhet på alla instoppade värden.

♦ Längden, $\sqrt{S}$, F, B, d, har enhet meter. Därför blir också mätetalet i meter, exempelvis int5m eller 6mR.

En 5:a är ca 9 meter lång, en 6:a ca 11 meter.

♦ Int 5:ans djupgående får ej överstiga 1,10 meter, vilket beror på att 5:an från början konstruerades för de franska floderna.

6:ans djupgående beror på den mätta vattenlinjen. Girthmättet medför djupa och V-formade skrov.

♦ 5:ans breddfaktor(0,5B) medförde till slut platta och lådformiga skrov.

♦ Int5m-regeln tar inte heller så stor hänsyn till displacementet, utan har bara ett begränsat minimumdisplacement om 1500 kg. (Displacement = vikten av den undanträngda vattenvolymen).



6:ans displacement beror på vattenlinjens längd. Enligt Reimers (1946) skulle R-regelns displacementsformel använd på 5:an ge yachten ca 2350 kg i displacement.

♦ Då skrovvikten för en femma praktiskt taget ligger konstant på 700 kg skulle detta innebära en 5:a med 1650 kg blyköl.

Ett medelvärde av 84 stycken femmors displacement ger 1700 kg, vilket skulle innebära att en medelfemman har ca 1000 kg i kölen.

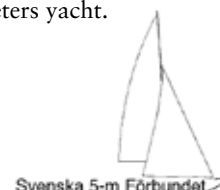
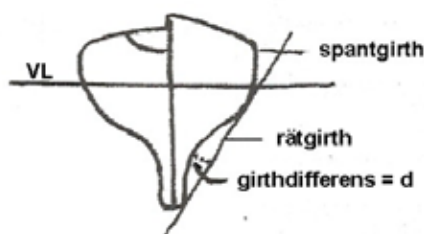
♦ Segelytan skulle vid användandet av R-regeln endast öka till ca 26 kvm och djupgåendet ligga mellan 1,10–1,22 m.

♦ En 5:a byggd efter R-regeln skulle kanske bli lite snabbare på kryssen, däremot skulle den inte bli snabbare i öppna vindar.

Någon "riktig" R5:a är jag rätt så säker på att det aldrig har byggts i Sverige. Det har byggts 5mR-yachter men de blev inte särskilt lyckade, en båt finns kvar i Tyskland.

På grund av sin stora likhet med 6mR kallas Int5:an ofta i dagligt tal för R5, vilket inte torde vara något större fel. Båtens riktiga namn är dock Internationell 5 meters yacht.

Magnus Eklöf



En historik över namnkunniga Åbo Båtvarf

Åboforskarna Pirkka Leino och Jarmo Saarinen har i samarbete med nautiska förläggaren Pekka Barck tagit fram ett rikhaltigt illustrerat epos om det världsberömda varvet. Skriften, som är på finska, är behandligt uppdelad enligt ämne: varv, segelbåtar, motorbåtar, nyttofartyg och övriga produkter. Detta gör boken mer överskådlig än en traditionell kronologisk exposé av blandade varvs-karameller.

Redan i första kapitlet träffar vi konstruktörsgestalter, som är bekanta för många läsare. August Westin, Gunnar L. Stenbäck, Bruno Westin, Zaké Westin och Jarl Lindblom beskrivs initierat. I följande kapitel presenteras varvsområdet med dess byggnader sakligt.

Kapitlet om segelbåtar är inte oväntat det längsta. Framgångsrika segeljakter som Rarahu, Lucky Girl, Kitty, Naja, Merenneito II och Sphinx passerar revy. I flottillen av havskryssare ingår legendariska Daphne, Vanora, Peter, Regina och Marjatta.

Mindre känd är kanske Åbo Båtvarfs rikhaltiga produktion av motorbåtar. Totalt byggde varvet över 5000 båtar och stamkunderna återfanns bland societeten i St. Petersburg och Åbo, samt bland skogsindustrins brukspatroner.

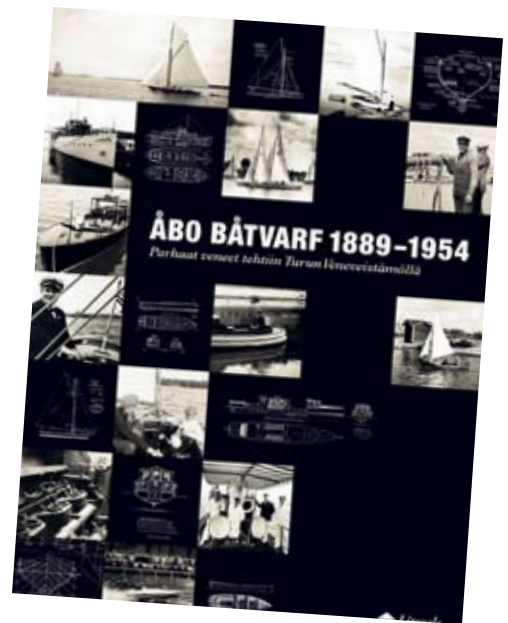
På sluttampen ingår på lovvärt Barckskt manér en detaljerad båtförteckning, denna gång hela 660 verk lång. En godbit för kalenderbitarna att sätta tändarna i. Källförteckningen är diger och väl uppgjord. Jag tackar på min fars

och mina vägnar för våra referenser.

Turerna kring varvets ägarskap är detaljerat återgivna ur handelsregistret men nedläggningen av varvet 1954 blir till sina orsaker oklar. Det är känt att många träbåtsvarv inte klarade den mentala och tekniska övergången till "guttaperkan" glasfiber, men det borde inte ha märkts förrän på tidigt 60-tal.

Namnet Tenlén träder i denna bok väl fram ur Westinarnas skugga. Uppenbarligen var Gustaf Tenlén en polerad och språkkunnig person, som skötte försäljningen väl, speciellt till utlandet. Ösökt kommer man att tänka på kombinationen "Tenlén & Westin".

Jämför med världsberömda "Spark-



"Åbo Båtvarf 1889-1954" av Pirkka Leino och Jarmo Saarinen: Litorale förlag 2011

Kan bland annat köpas via Adlibris för lite drygt 300 kronor.

man & Stephens", där Drake Sparkman sålde båtarna som Olin Stephens ritade och Rod Stephens övervakade.

Skribenterna ska ha all ära av sitt omfattande varv. Tills vidare finns boken bara på finska. Hur skulle det vara med en version på svenska, kanske också på engelska? Båtvarvets produkter spriddes ju vida i världen.

*Henry Clay Ericsson,
S/Y Elias (en dansk
retrojolle av typen Megin)*

"Ris & Ros"

Redaktionen fick detta mail strax före manusstopp:

Jag brukar gå på Seglare minns, och det är alltid kul. Senast var det extra kul, eftersom jag fick med mig ett gratisex av tidningen Segeljakten.

En rubrik hette Guld till Nynäs, men jag säger: Guld till alla som gör Segeljakten! Så jåkla bra tidning! Jag läste rubbet. Guppiga färden till Visby eller OS-bragderna, kanoners!

Och så fina bilder och så roliga och personliga bildtexter. Tänk om alla skrev sådana! Som t ex "Kanske ett svar på svenska herrars sandaler och korviga sockar".

Jag tycker ni skulle ta över någon av alla våra båttidningar – det skulle bli bra!

*Många hälsningar
Per Göthlin*

PS

Jag och min bror Mats har mest seglat jolle och var Seglings första redaktörer 1978-1983.

En av våra snipar på 60-talets slut hette Den Djävulska Jakten. Snipen var ju ingen jakt direkt, men vi gillade filmen med Marlon Brando, och vi tyckte att även en jolle kunde få vara en jakt.

DS

Tack Per för glada tillrop! Red

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

Kalendarium

Sommarens kappseglingsprogram

- **23–26 maj: Stockholm Classic Yacht Week**
— 23 maj: Seminarier
— 25 maj: Sjögårdsregattan Stockholm City Classic Veteranbåtsmöte och regattamiddag, Vasahamnen i Stockholm. Vårträff. SYS ordnar After Sail på eftermiddagen.
— 26 maj: Peter Norlin Memorial
Anmälan till Stockholms Segelsällskap för båda.
- **21 juni: Midsommar**
På Ornö i år. Se inforuta.
- **29–30 juni: "Gotland Runt"**
— 29 juni: ÅF Inshore Race Classic, Stockholm–Sandhamn.
— 30 juni: ÅF Offshore Race Classic Stockholm och Sandhamn
En vandringspokal sätts upp för ÅFIR Classic. Anmälan till KSSS för båda.
- **1–4 augusti: Trosa Arkö Classic**
Kustkappsegling från Trosa till Arkösund som ansluter till Arköregattan. Anmälan till Norrköpings Segelsällskap Arkösund.
- **7 september: Riddarfjärdsregattan**
Den sker i år i saltsjön. Kolla GYS.

I våra östra grannländer sker:

- **5–7 juli: Hangöregattan, Finland**
- **22–28 juli: "St Petersburg Classic Yacht Week"**
St Petersburg, Ryssland
- **3–10 augusti: Helsinki Classic Yacht Week, Finland**
— 4–5 augusti: Champagne Nicolas Feuillatte Baltic Classic Master Cup
— 10 augusti: Sveaborgsstopet

Tre SCYT-event

I sommar får Östersjön tre stora evenemang för klassiska träbåtar i Stockholm, Helsingfors och Sankt Petersburg. Det är frukten av ett Östersjösamarbete mellan Scandinavian Classic Yacht Trust, SCYT och nationella båtoorganisationer, myndigheter och företag i de tre länderna. De som vill delta i Baltic Classic Master Cup gör anmälan till SCYT, www.sailstrust.org



Amerikanska Galatea under Helsingfors Champagneregattan. Foto: Esko Kilpi



Ovan ses havskryssaren Athena från Trosa som i hårt väder vann Champagnepokalen i Helsingfors år 2012. Foto: Jorma Rautapää.

Ett syfte med Östersjöns regattaserie för klassiska träbåtar är att locka långväga gäster. Amerikanska Galatea korsade Atlanten för att för första gången sedan år 1919 besöka Stockholm där hon byggdes på Plyms varv 1899.

Helsingfors ordnar de största kappseglingarna med över 200 båtar.



Stockholm Classic Yacht Week

Blir detta det stora eventet i år? Förra årets Sjögårdsregatta blev ju trevlig trots temperaturer som fick kylskåp att framstå som varma. Årets evenemanget inleds redan på torsdag med seminarier (se separat ruta). Tävlingar på lördag och söndag och regattamiddag på lördag. Samordnas med MYS.

Peter Norlin Memorial Race

Den avslutande kappseglingen den 26 maj har döpts till Peter Norlin Memorial Race för att hedra den i höstas bortgångne konstruktören och mästarseglaren. Meningen är att det ska bli en lite tuffare tävling än lördagens lättsamma Sjögårdsregatta. Det står var och en fritt att delta i vilkendera tävlingen eller båda. För dem som samlar poäng för Baltic Classic Master Cup räknas det sammanlagda resultatet i det två tävlingarna.

ÅF Inshore Race Classic

Detta lopp går dagen innan den "riktiga" Gotland Runt med start i Stockholm och mål vid Sandhamn. Eftersom banan går inomskärs krävs ingen krånglig och dyr säkerhetsutrustning. Kan bli ett kanonevent. Beror på hur många classibåtar som ställer upp. Anmäl er så vi blir många. Då kan vi "ta plats" och få classic-karaktär på tävlingen. Regattamiddag på lördag i Sandhamn.

Ordföranden har ordet



Det känns som om det var helt nyligen jag skrev mitt förra inlägg i tidningen, men både båtmässan och årsmötet är nu avklarat. På mässan samarbetade vi med GYS i montern, vilket innebar att vi använde ett gemensamt montersystem. Vi hjälptes åt med att både bygga och riva montern, samt att bemanna den när det behövdes. Det hela fungerade mycket bra, och det är positivt att de olika klubbarna som arbetar med klassiska båtar lär känna varandra.

Jag vill passa på att tacka alla som hjälpte till, och som gjorde att vi lyckades ha full bemanning hela mässan, trots influensa och sportlov.

Vårt första styrelsemöte efter årsmötet är avklarat och Anders Rosenkilde tar över kassörsposten efter att Louise lämnade styrelsen vid årsmötet. Kassören har den mest arbetskrävande posten i föreningen. Förutom att sköta in och utbetalningar ansvarar kassören för registerhållning, sköter bokföring och bokslut. Tack Louise för det fina arbete du har gjort för föreningen.

För att avlasta Anders kommer Tor som jagar annonsörer även att fakturera dessa och redovisa annonsförsäljningen till kassören.

Vår nye ledamot Kalle Pettersson med jakten Ala Ala tar över som sekre-

terare efter Anders. Kalle är just nu på väg att segla en klassisk segeljakt från Antigua i Västindien till Sverige. Förhoppningsvis resulterar detta äventyr i en spännande artikel i Segeljakten.

Gunnar Screwelius fortsätter som redaktör, och Ulf Aronsson som Webbmaster.

Allt är nu på plats i styrelsen, och det känns som att det kommer att bli ytterligare ett bra år för SYS.

Ha nu en riktigt skön segelsommar.

Hans Börjesson, ordförande i SYS

Seminarium om klassiska segeljakter arrangerat av SCYT

Seminarium om klassiska segeljakter arrangerat av SCYT den 23 maj kl 16–19, Klubbarnas Klubb, Nya Djurgårdsvarvet.

Ryska klassiska segelbåtar

Vladimir Liubomirov, ordförande i St Petersburg Yacht Club, öppnar Baltic Classic Yacht Weeks 2013. Vladimir Liubomirov kommer att berätta om evenemanget och om Rysslands klassiska segelbåtar.

Meterbåtar i Finland

Esko Kilpi, ordförande i Helsingfors Segelsällskaps Classic Yacht Committee och Kim Weckström, HSS tidigare ordförande, berättar vad som väntar i sommar då Helsingfors har Classic Yacht Week och HSS dessutom arrangerar VM för åttor.

6 meter international

Klassiska båtar gör succe i sociala medier. Douglas och Kristina Reincke berättar hur 6 meter international blivit en av de största grupperna på facebook.

Princess Svanevit

Båtbyggare Bobby Cyrus berättar om fyndet och planerna på att få Svanevit till Sverige.

Det klassiska arvet

Konstruktören Håkan Södergren och segelmakare Bengt Lidholm berättar om arvet från klassisk jaktkonstruktion.

A22:or

Lars Nordlund 22-klubbens ordförande talar om favoritbåtar, favoritkonstruktörer och medtävlare inför A22:ornas svenska mästerskap.

Erik Salander

Henrik Salander berättar om sin farfar Erik Salander, som var en mycket allsidig begåvning. Han hade examen i skeppsbyggnad från Chalmers, men var också skådespelare, skribent och fotograf. Förr året utgavs en minnesbok med Salanders texter.

Anmälan

Bindande anmälan per mejl till 'ahoy@sailtrust.org' så snart som möjligt. Begränsat antal platser. Delta-garvavgift 160 kr, inklusive ett glas vin eller öl. SYS-medlemmar 120 kr.



Allt för sjön 2013

Årets mässa var lyckad, som Hans skriver. Bidrar här med en liten bild som visar den fina montern med redaktören på plats.

Midsommar 2013

I år sker midsommarfirandet på Ornö (tillsammans med GYS, SSKF och Ornö varv). Ankomst kan ske 20–21 juni. Knytkalas på midsommarafton. Verkstad finns att duka upp i om vädret blir för trist. På midsommardagen kappsegling Ornö runt.

Varvet bjuder på halva hamnavgiften för föreningens medlemmar (75 SEK per dygn). Boka på 070-566 95 39 alternativt 070-590 72 48 eller maila till adress "bbs@bbs-bogsering.se".

I hamnen finns bra service i form av dusch etc och det finns stugor att hyra. Varvet ligger längst in i Brunnsviken på sydvästra Ornö (i Stockholms södra skärgård).

Grattis Stjärnbåten – 100 år!

I sommar har det gått hundra år sedan Stjärnbåten föddes. Det firas med jubileumsseglingar på Långedrag, utanför Göteborg, men också med en bok sammanställd av Stjärnbåtsentusiasten Rolf Paulin.

Han har sett till att dokumentera det som startade som GKSS konstruktions-tävling för en 15-kvadratmeters juniorbåt men som idag lockar pojkar och flickor av en betydligt mognare sort.

Det vinnande förslaget 1913 ritades av varsförmannen på Ängholmsvarvet Janne Jacobsson och har vad som kan beskrivas som typiska västkustformer.

Båten är klinkbyggd, vanligen i furu men med översta bordet i ek. Hon är plattgattad med utanpåliggande roder. Stjärnbåten blev en succé och har byggts i över 500 exemplar. Från 1930 byggdes den också i Finland men där fick den

lite mindre segel och kallades Vingbåt. I Finland byggdes över 100 båtar. På Britiska öarna finns sedan 1937 Loch Long OD som är en Stjärnbåt med några mindre modifikationer.

Alla eller nästan alla framgångsrika kappseglare som började sin bana på 30-, 40-, 50- eller 60-talet har kappseglat Stjärnbåt. Det gäller Pelle Gedda, Pelle Pettersson, Peter Norlin, bröderna Sundelin och många andra. Startfälten samlade ofta 50 till 60 båtar.

När Stjärnbåten på 1960-talet fick konkurrens av plast- och plywoodbåtar gjordes ett försök med en modernare och snabbare rigg (stjärnbåt 66). Detta blev ingen framgång och seglandet avtog ganska snabbt.

På 1980-talet började några entusiaster i Sandhamn åter kappsegla med Stjärnbåtar. De kallade sig Sandhamns Seglande Stjärnor. Många av medlemmarna var mycket meriterade kappseglare.

Fakta:

LÄNGD ÖVERALLT: 5,50 M
BREDD: 1,60 M
DJUPGÅENDE: 0,73 M
DEPLACEMENT: 500 KG
SEGELYTA 15 KVM
KÖLVIKT: 200 KG
KÖLMATERIAL: JÄRN
KÖLTYP: LÅNGKÖL
LYS-TAL 0,86

När seglingarna i Sandhamn upphörde tog ett gäng seglare på Baggensfjärden vid Saltsjöbaden tag i seglandet. Man renoverade flera båtar som närmast varit vrak och i dag finns en liten flotta som fortfarande kappseglas flitigt.

Än mer om Stjärnbåtens historia, utvecklingen av byggbestämmelserna, de olika varven och renoveringsmödor får man sig till livs i jubileumsboken. För kalenderbitarna finns en förteckning över de 531 båtar som mätts in fram till och med 1973.

Men de roligaste kapitlen är de som skrivits av olika personer som seglade Stjärnbåt som barn och ungdomar. Berättelserna speglar en tid långt före Goretexkläder, sjökortsplottar och blymönjeförbud, en tid när sommarloven var oändliga och kraven på komfort minimala.

”Stjärnbåten – Ungdomsbåten som blivit en mogen ögonsten” kan köpas via Adlibris för 266 kronor.

Per Henriksson, S/Y Carela



Ombyggnad på gång



Påminner om att Danvikstullsbron är stängd för jakter (med mast) så det blir att hålla sig i saltsjön eller grodhavet alternativt köra runt Södertälje.

Varför göra livet enkelt för sig

I förra numret berättade vi att båtarna Alca och Eol fått stipendier från SSKF som ett stöd för att rigga om till gaffelrigg. Fredrik Eriksson med Eol vilar inte på hanen utan är redan igång med sitt projekt: att låta Eol återfå sin vackra gaffelrigg.

I detta nummer berättar vi om Fredriks projekt och hur han har resonerat. I nästa nummer efter sommaren återkommer vi om hur det gick. Meningen är att Eol ska ha sin rigg och sina segel klara till sommaren.



Faktaruta

BÅTTYP: KUBREGELN
KONSTRUKTÖR: ALBERT ANDERSON
VARV: STOCKHOLMS BÅTBYGGERI,
 LILJEHOLMEN (AUGUST PLYM)
BYGGNADSÅR: 1896
DEPLACEMENT: 6,9 TON
LÖA: 12,75 M
BREDD: 2,72 M
VATTENLINJELÄNGD: 8,85 M
DJUPGÅENDE: 1,85 M
MATERIAL I SKROV: FURU
DÄCK: OREGON PINE
INMÄTT SOM SK75: 15 AUGUSTI 1921
GAFFELRIGG: 1896–1923, 2013–
MARCONIRIGG: 1923–2012

Hur genomför man ett sådant här omfattande projekt?

Det finns två vägar: Den ena vägen är att utgå från det man har och skaffar prylarna efterhand som de dyker upp. En kvarglömd mast här, en bom som byggs om till peke, ett äldre segel som sys om och lite prylar som hittas eller köps begagnade. Resultatet blir inte optimalt men det blir billigt.

Den andra metoden bygger på att göra en detaljerad plan och utnyttja modern teknik med ambition att optimera segel och rigg efter båtens egenskaper.



Det är denna metodik Fredrik valt. En stor bredd av olika kompetenser och perspektiv behövs täckas in och knytas till projektet. Många personer har bidragit genom formella och informella diskussioner. Nedan beskrivs de viktigaste stegen som projektet till dags datum har genomgått.

1) Inventera båtens tillstånd: Med hjälp av båtsnickarna Bobby Cyrus och Andreas Millde från Stockholms Båtsnickeri gjordes en genomgång av Eols skrov med avseende på hur en förändrad rigg skulle kunna hanteras. Spant, mastfot, infästningar, röstjärn, backstag, nagelbänk med mera undersöktes och en plan togs fram innefattande kortsiktiga åtgärder och åtgärder som är bra att göra på mellanlång sikt. Bedömningen var att Eol troligen kan bära en ny rigg med beaktande av slutsatser och åtgärder.

2. Utgå från skrovets egenskaper: Fredrik började med att låta Ocke Mannerfelt göra en 3-D uppmätning av båten som möjliggör framtagning av skrovets hydrostatiska egenskaper via beräkningsprogram. Designkunniga kan utläsa egenskaper om våra klassiska båtar såsom låg Prismatic koefficient vilket innebär att de är lättdrivna och ganska snabbt når sitt deplacements fart. Genom att i datorprogrammen simulera krängningar kan bl.a. rätande moment tas fram vilket är viktig information vid rigg- och segelplansutvecklingsfasen. Samtidigt är det lämpligt att prata med en kunnig båtbyggare som kan helheten. I detta fall – tack vare stipendiet – fick Fredrik stöttning av Thomas Larsson.

Figurerna visar dels exempel på framtagen linjeritning och dels exempel på effekter vid olika krängningar...

3) Utveckla segelplanen: Redan från början av projektet var segelmakaren involverad. Valet föll på den mycket erfarna och klassiskt intresserade Bengt Lindholm från North Sails.

Bengt förklarar:

Designprocessen utgick från Albert Anderssons ritningar från 1895 och en stor vikt har varit att hela tiden respektera Eols historik och tidsandan runt sekel-skiftet. Samtidigt har ambitionen varit att ta till vara på den enorma utvecklingen inom material och designkunskap som har skett de senaste årtionden. Eols tänkta segelplan visas i figur 1 och innehåller storsegel, toppsegel, fock och klyvare. På öppna bogar kommer även en Gennaker kunna föras och ett segel som kan jämföras med dåtidens asymmetriska "Ballongsegel".

	1896	Bermuda	Gaffel 2013	-Toppsegel	-Topp & Klyvare
Segelarea	74	67	95	87	71
Kvot	4,5	4,3	5,1	4,9	4,4

Det finns en massa möjligheter och en massa vägval där estetik, historik, prestanda, säkerhet, bekvämlighet och hanterbarhet måste övervägas. Vilket ger många intressanta diskussioner, fördjupningar och olika vägval.

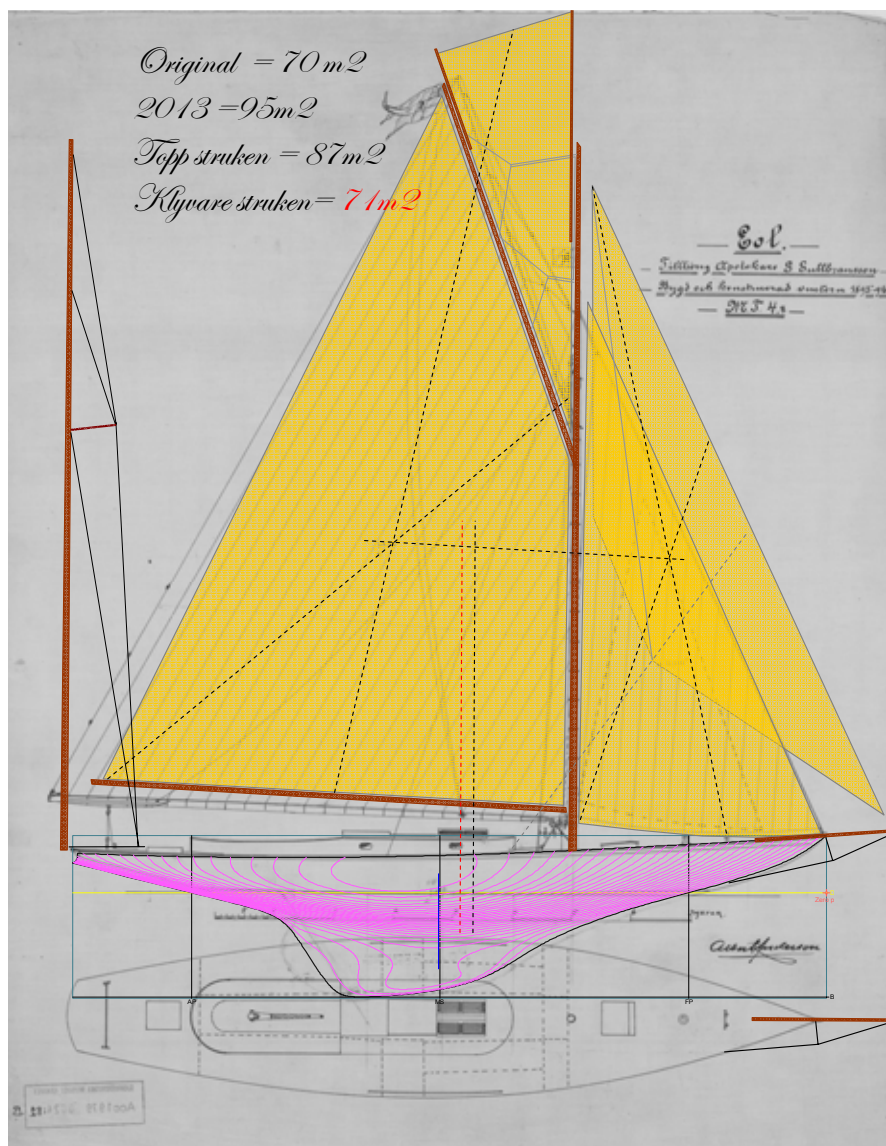


3D-uppmätning för att ta fram rätande moment m.

Val av toppsegel gjordes utifrån estetiska och historiska skäl samt att möjliggöra en "större motor" i lätta vindar. Klyvare på rulle för enkelhet handhavande samt ökad prestanda i lättare vindar. Parallelliteten och spalten mellan Fock och Klyvare möjliggör också ett effektivt vindflöde både för kryss som för öppna bogar.

Första steget är att beräkna vilken segelarea båten bör ha och kan bära för olika vindstyrkor. Utifrån arean bestäms seglens geometri, skotning och bedömning beträffande dess samverkan för olika bogar och vindstyrkor. Allt är komplext och måste beräknas utifrån skrovform, balans och rätande moment. Ju bättre förarbete som uppmätning av skrovform, beräkning av displacement och kölvikt desto bättre och tryggare slutresultat. I detta fall fick Yachtkonstruktor Ocke Mannerfelt uppdraget som bl.a. gjort motsvarande jobb med ritningarna på Tore Holm J-båt "SVEA". En vanlig metod är att relatera segelstorlek till displacement (kvoten mellan kvadratroten av segelstorleken i kvadratmeter och tredje roten ut displacementet i ton) och på så sätt får man ett jämförelsetal som kan användas för att jämföra olika typer av båtar. Eols historiska utveckling i tabell nedan. Som jämförelse har en Omega 42 med likvärdigt displacement som Eol en kvot på 5,2 med genua och 4,6 med självsläpande fock.

4) Stående och löpande rigg: Utifrån en ritning av segelplan så kommer riggmakarna in i bilden. I detta projekt engagerades Michael Dittmar från Getteröns Riggfabrik och Hans X från Varbergs Båtbyggeri. Många och långa diskussioner följer om varje detalj i riggens infästningspunkter. Gruppens erfarenhet, internet och böcker, granskande av befintliga lösningar på båtar samt diskussioner med tillverkare av beslag, hållfasthetsgurus samt gamla rävar skapar en kreativ och mångfacetterad miljö för möjliga lösningar. Slutligen valdes en filosofi där i flertalet infästningspunkter utgick från traditionella metoder med kindbackar och träinfästningar som kombineras med användandet av



Figur 1. Eols segelplan.

moderna material (t.ex. Dynema) och traditionella metoder (deadeyes, knytna block, etc.) snarare än beslag och mastband i metall. För andra delar (gaffelklo, rundhultsfästningar med mera) valdes beslag i brons eller rostfritt. Syfte, mål, hållfasthet, kostnad och estetik vägs in i varje beslut. Vissa beslut kan vara svåra att ändra på i framtiden men vissa beslut kan göras utifrån att de faktiskt kan ändras nästa vinter utifrån förvärvad erfarenhet. En generell metod i projektet är att kontinuerligt dokumentera alla överväganden, resonemang och beslut för framtida ändringar och projekt samt för kommande förändringar och modifieringar.

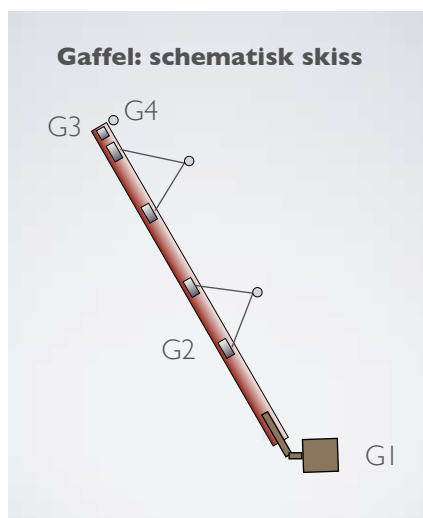
5) Jobbet: Nu är det bara jobbet kvar och med den bistra vintern bakom oss så är det som alla projekt ont om tid att få fram allting i tid och koordinera alla inblandade! Att vara vid detta stadie på hösten när båten precis är upptagen och båthuset rest vore en projektledares dröm! Fredrik unnar alla som ämnar dra igång ett projekt utifrån detta angreppssätt den lyxen. Samtidigt ger vetskapen att masten är avsågad ganska mycket eld i baken att få allting på plats ifall det skall bli någon segling kommande säsong.

Förutom de redan engagerade specialisterna så måste en massa beslut och vägval nu tas i detalj angående utformningen av infästningar, förstärkningar, tillverkningar med mera. Oavsett sitt eget kunnande så kan det vara av värde att bolla tankar, idéer och planer med utomstående expertis. Det finns inte enbart ett sätt att lösa någonting på men det finns samtidigt många fler sätt att förbise relevanta perspektiv på de tänkta lösningarna. För det som är viktigt för båtens struktur och prestanda och som samtidigt inte enkelt kan ändras är det nog av värde att investera i en "second opinion".

I detta projekt så var inte punkt 3–5 så distinkt att skilja åt utan det var en iterativ process som antagligen kommer att fortgå även efter att segel och rigg är på plats. Återkopplingar och några av gruppens deltagares delaktighet i och bidrag till modifieringar de kommande åren är mycket troliga.

Budget

Vad är då en rimlig budget för ett sådant här omfattande projekt? Givetvis helt beroende på ambitionsnivå och egna



En av många detaljerade ritningar som Fredrik har gjort, för att ha kontroll på alla detaljer.

kunskaper och hur mycket man kan göra själv. Båtens skick och förutsättningar påverkar både förutsättningar för och kostnader för att få fram en segelbar "version ett". För Eol så hade den tidigare ägaren år 2001 låtit göra en ny mast som förberetts och relativt enkelt kan konverteras till gaffelriggning. Dessutom så har däckets år 2006 lagts om på ett mycket gediget sätt. Vissa strukturella delar behövs göras kommande åren men enbart ett fåtal inom detta projekt. Ett stort tack till alla tidigare ägare och speciellt till Christian Bernström. Mycket kan göras och förberedas genom informella kontakter och utbyte av tjänster där ju mera tid man har desto mera kan sparas in på. Beroende på båtens förutsättningar, ägarens kunskaper och ambition samt ambition och kompetenser knutna i sitt nätverk så är en gissning på budget någonstans mellan 300–700 tkr. Detta fördelar sig grovt räknar mellan 1/3 på segel, 1/3 på inköpta prylar (rundhult, stående o löpande rigg, block, klo mm) och 1/3 på inköpta tjänster (diverse snickeriarbeten och konsultationer). Som sagt, båtens storlek, tillstånd och ägarens ambition kan nog påverka budgetspannet i båda riktningar.

Några lärdomar

▲ Ju mera tid du har desto bättre och kostnadseffektivt har du möjlighet att genomföra projektet.

▲ Det är först när du står inför det slutgiltiga beslutet (t ex beställning av ett specialbeslag) som du faktiskt verkligen

har tagit dig tid att tänka igenom alla möjliga aspekter.

▲ Det finns fantastisk med erfarenhet och ackumulerad kunskap i "träbåtssverige", försök använda den.

▲ Kom ihåg att kunskap kostar och att flera trevliga och kunniga människor bygger sin försörjning på sin kunskap (våra båtar är beroende av att denna fortlever).

▲ Du måste själv som projektledare eller ägare väga in alla aspekter under projektets gång. Det finns inget facit utan din egen ambition och budget skapar möjligheter och sätter begränsningar.

▲ De flesta av våra båtar är segelbåtar och många konstruerades för att vara framgångsrika seglare. Ta in en segelmakare så tidigt som möjligt i projektet (näst efter att du förankrat det i din familj). Denna punkt tycker jag (Fredrik) är den absolut viktigaste ifall du skall driva projektet utifrån den beskrivna metoden.

▲ Alla projekt (och speciellt Yacht design) innebär kompromisser och avvägningar.

Det är resan som är målet värt! Tänk dig att ha en ny rigg med nya snygga segel där du vet hur fort du borde kunna segla på varje bog och vid varje vindstyrka (VPP-diagram), vid vilka vindstyrkor och riktningar du skall reva, vad varje tamp, vant, skot, infästning med mera har för syfte. Förhoppningar med projektet, ifall det faller in tänkte vi följa upp i höst när förhoppningsvis Eol har lagt en sommar bakom sig med den nya riggen och segelplanen.

*Gunnar Schrewelius, S/Y Alca
och Fredrik Eriksson, S/Y Eol*

Ägarlängd

Apotekare G Gullbrandsen, Sthlm	1896–1900
Grosshandlare W Beijer, Stockholm	1900–1903
Grosshandlare W Flohr, Stockholm	1903–1919
Direktör W Beijer, Stockholm	1922–1924
T Bergholm, Stockholm	1924–1925
Fru Hanna Englund	1925–1930
Holst & Gullbrandsen	1936–1940
H Lindqvist, Stockholm	1940–1943
Persson	1944–1945
Erik Bergström	1949–1971
Nils & Louise Bergström, Sthlm	1971–1983
Björn Mellander, Stockholm	1983–1992
Per Henricsson, Stockholm	1992–1997
Christian Bergström, Halmstad	1997–2012
Fredrik Eriksson, Stockholm	2012–

Annonser på SYS webbplats



Hera

Östersjö-8 ritad av Tore Herlin 1927. Klassisk, vacker och väseglande båt i gott skick. I original och varsamt moderniserad. Byggt på Schelins varv i Kungsör 1928. Båten är väldokumenterad och med ägarlängd. Hondurasmahogny i bordläggning och ek och galvaniserat stål i spant. Däck i oregonpine och teak, lackat med Coelan. Överbyggnad i teak samt mast och bommar i oregonpine. Vacker originalinredning i massiv mahogny.
Längd: 37 fot + peke (löa 12,5 m)
Bredd: 2,76 m
Djup: 1,60 m
Vikt: 8 ton



Kustkryssare 35 fot

Charmig yawl från 1956 i mahogany. Konstruerad av Knud H Reimers och byggd på Kungsörs Båtvarv
Skrov: Mahogny
Längd: 10,70 m
Bredd: 2,65 m
Djup: 1,45 m
Deplacement: 5 ton



Moana

Pris: 1 650 000 kr
Nu finns det en chans att bli ägare till en unik, klassisk och väseglande 55-fots segeljakt, då den i veteranbåtssammanhang välkända R10:an S/Y Moana är till salu. Jakten har renoverats och förbättrats de senaste 25 åren och är nu i mycket gott skick. Hon har en rymlig salong med ett välutrustat pentry, toalett och sju kojor.

Fakta
Båttyp: R10
Konstruktör: Johan Anker (Norge)
Byggnadsår: 1914
Varv: Anker & Jensen (Norge)
Deplacement: 16 ton
Löa: 16.88 m (ca 55 fot)
Bredd: 2.66 m
Vattenlinjelängd: 10.96 m
Djupgående: 2.40 m
Masthöjd: 22 m (21 m över däck)
Segelyta: 125 kvm (92 kvm storsegel)



Xantippa

Unik Seldenkoster från 1907 i original. Fullständigt dokumenterad. Byggt i ek med däck i oregonpine.
Längd: 10 m
Bredd: 3,5 m
Djup: 1,80 m
Deplacement: 9 ton



Sassan

Sexa från 1914 (se separat artikel om Sassan).
Längd: 10,7 m
Bredd: 1,65 m
Deplacement: 3 ton
Hondurasmahogny på eksant
Intresserad? Kontakta:
'eva.karlsson.nordlof@nordea.com'

Lite snabbsökande på nätet visar ett visst utbud av classicbåtar:

SK75 Bachant, 63 fot, byggd 1936
Säljs för 295 000 US \$.
(finns på "emerald yachtship.com")

SK75 Gun, 16,6 meter, byggd 1918.
Till salu för 160 000 ? (freudenkreis).

På blocket finns:

Classic yawl från 1957 (11,76 m).
Säljs för 570 000 SEK.

Seahawk, 37 ft från 1949.

Stortumlare, 33 ft från 1950.
Säljs för 340 000 SEK.

Havskryssare, 31 ft, från 1967.
Säljs för 195 000 SEK.

Historier från Hallen i Haag

Det ska bli praktiskt att ligga i hallen på vintern. Det var vad jag sa till mig själv när jag hade bestämt mig för att köpa tillbaka familjens Gullkronakrys-sare Skua och frakta ner henne till Haag där jag bor. Man behöver inte bygga något tält över båten, ingen ojämn mark utan ett slätt betonggolv så man kan ställa stegen och arbetsbordet var man vill, och så kan man såklart jobba hela vintern igenom.

Rutiner

I Nederländerna är det tradition att arbetsgivaren står för kaffet på arbetsplatserna, så i hallen serveras det kaffe kl. 10 och kl. 15, måndag till lördag och ibland på söndag också. Men det tog ett tag innan jag begrep att den där som vrålade KAFFE! två gånger om dagen när man var som mest koncentrerad på att slipa en svåråtkomlig fläck, faktiskt bjöd in oss allihop till det serverade kaffebordet. Nämnade kaffebord består av ett fristående arbetsbord i verkstan, nerlusat med pågående svetsjobb, gamla nästan klara reparationer eller trasiga båttillbehör. Undre hyllan är full med skruv och mutter. Oljigt, dammigt, kletigt. Ta inte glaskoppen – den är Roels, men vilken annan som helst. Håll i gräddpulver, låna en tesked, rör om och kasta tillbaka skeden i muggen med skedar innan du börjar dricka ur koppen. Allting följer sitt bestämda protokoll. Att följa med i diskussionen är inte lätt, för det pratas ofta på den djupaste haagdialekt. Ordet rotväliska måtte uppkommit från något liknande.

Joop är brandman, har haft sin motorbåt här länge och känner alla. Det är ofta han som har uppsikten på söndagarna när Jos och Roel de Haas har ledigt. På våren har de extra kvällsöppet på onsdagarna och då kan Joop säga att ifall det blir uttryckning med hans brandkår måste han genast köra ut alla, stänga och åka till brandhärden. En dag när han råkadde säga att han varit pensionerad från brandkårsjobbet i årtal, påpekade jag att han alltså ljugit om att han kanske måste rycka ut hela tiden. Han skrattade generat men gav ingen förklaring.

På "www.jachtwerfdehaas.nl" kan man läsa att firman började som skrot-firma år 1921 men började ta emot

båtar för vinterförvaring på 1960-talet. I slutet av 70-talet hade Jos tagit över som 3:e generationen de Haas och vid det laget var uppläggning av båtar deras huvudsakliga verksamhet. Idag är hans son Roel ägare, men Jos som nyss fyllt 65 år, hjälper till i det dagliga arbetet. De har en 20 tons kran, verkstad som alla får använda, en liten utomhusplan med utrymme för ca 20 båtar och hallen som rymmer kanske 100 båtar och spol-platta med uppsamling som fungerar alldeles utmärkt. Roel, Jos och andra släktingar hjälper till ifall någon behöver ett handtag, instruktioner om hur en maskin i verkstan används osv. Kan man inte få loss sina rostiga kölbultar hämtar Jos en bronsdorn och slägga och svingar med säkert handlag tills de motspäns-tiga bultarna är ute. Han är egentligen utbildad instrumentmakare!

I Nederländerna är båtar byggda av stål populära. Stålbåtar är stadiga och bra, tål mycket stryk och kan alltid svetsas ifall de uppstår hål eller andra skador. På vintrarna måste de kanske rostknackas, slipas, spacklas, slipas igen och målas förstås. Det blir mycket damm.

Firman har alltså ett förflutet som skrot- och demonteringsfirma. Kanske är det därför varje ledigt utrymme är fullt med "bra saker". I hörnet akter om Skua står 2 bensindrivna kompressorer, diverse tomma elskåp, en smidd gal-legrind, osv. Det ser likadant ut i hela hallen. I kombination med all slipverk-samhet som pågår blir det svårstädad, försiktigt uttryckt. För visst sopas hela golvet både höst och vår, men damm-lagret på alla gamla prylar som ligger överallt och väntar på en ny använd-ning, det avlägsnas inte.

Social ambition

Jos grannar har en son med inlärnings-svårigheter, som älskar att vara med i hallen på lördagarna. Han är 27 år gam-mal och får åka med Jos dit och hem. Favoritsysslan är att köra sopmaskinen, men han hjälper till att sköta om sin farfars båt också. Får han bara rätt sorts uppmuntran och korta instruktioner kan han skrubba, slipa, måla och liknande, men det kräver en hel del uppmuntran och handledning. Alla i hallen, men framförallt Jos och Roel, behandlar ho-

nom vänskapligt och med stort tålamod. Han gillar kaffe, men Jos måste ropa "Stopp" för han glömmer att sluta hålla socker och mjölkpulver i koppen.

Det finns några klinkbyggda båtar i hallen, de flesta av svensk härkomst. Fint renoverade, och epoxibehandlade på skrovets utsida. För att få utsidan slät har de slipats ner ordentligt så att nitskallarna är borta, sen har man lagt på väv och epoxi. Det ser jättefint ut, epoxin är genomskinlig och plastväven har samma brytningsindex och blir därför osynlig. Båten ser fernissad ut. Men utan nitskallar kan jag inte förstå hur det hela kan hålla ihop! Denna "re-noveringsmetod" har jag sett ett antal gånger i Nederländerna, dit många gammal svensk båt säljs.

Hundar

Jos hade en jättestor stålgrå, korthårig jockey med blodsprängda ögon – en-ligt Jos för att hon tittade på när de svetsade- som lufsade runt i hallen och lämnade sitt visitkort överallt. I hör-net bakom Skua var ett favoritställe att göra sina behov så man fick börja varje arbetsdag med att städa upp efter hunden. Roel har en jättegammal och lätt överviktig tax som han tog över när förre ägaren inte kunde ta hand om honom längre.

Hur var det nu med täckning och slätt golv? Jo eftersom det dammar så gräsligt måste man spänna upp ett plast-skynte över hela båten, annars täcks allting med ett tjockt, flottigt dammlager på bara några veckor. Golvet är slätare än marken på varvet där vi hade Skua när jag var barn, men man måste lägga något under minst en av stegens ben för att den ska stå stadigt och det råder ut-omhustemperatur. Regnar gör det bara om man råkat hamna under takdropp. Hittills har jag varit tvungen att jobba hela vintern igenom och det har gått rik-tigt bra. Utom de allra kallaste dagarna då jag åkt skridskor istället. Men det är en annan historia!

*Lasse Pipping
Voorburg (alldeles utanför Den Haag)
Nederländerna*

Konstruktör Einar Ohlson

De sista diagonalerna justeras på linjeritningen. Kanske är det en aning för snävt midskepps och det behövs mer displacement? Einar ler och vänder sig mot Carl-Erik och säger: – Jag tror det blir bra så här. Det känns rätt. Du minns ju hur vi konstruerade vår första 5.5:a, Hojwa, och hur mycket vind hon krävde. Carl-Erik nickar och tänker på sina olympiska seglingar med Hojwa i Helsingfors 1952 där han var med i besättningen som seglade hem bronsmedaljen. Men nu är det annorlunda förutsättningar som gäller och konkurrensen har ökat. Och hans inser att storebror har rätt. De är överens.



Snart ligger den nya 5.5:ans linjer klara på ritbordet. Den är beställd av dåtidens kanske mest framgångsrika seglare, Lars Thörn, som besättningen på Hojwa nätt och jämt lyckades slå i uttagningen till OS 1952. Men nu är det 1956 och det är Thörn som ska till OS i Melbourne. Och han vill vinna. Känd för att vara extremt bra förberedd väljer han förstas den då bästa konstruktören, Einar Ohlson, med brodern Carl-Erik Ohlson. Och Rush V byggdes av Kungsörs båtvarv där Oscar Schelin såg till att allt blev rätt.

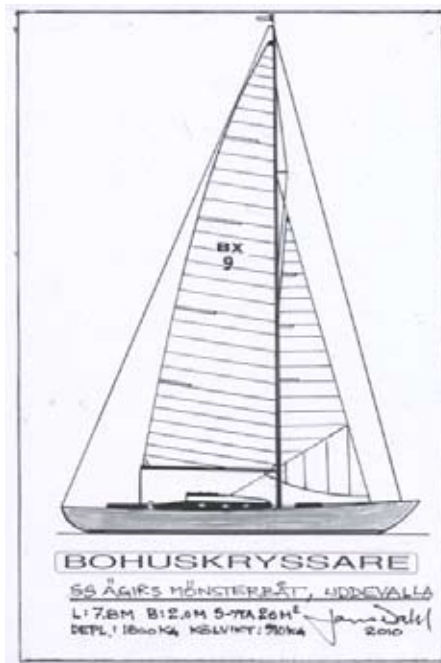
Givetvis leker jag lite med fantasin ovan, hur de tänkte och hur de jobbade. Men kalla fakta är att de verkligen var bäst när det gällde att rita snabba 5.5:or. Lars Thörn var ju en fantastiskt framgångsrik seglare som i kombination med bröderna Ohlson var ett nästan oslagbart team.

Det blev förstas guld vid olympiska spelen i Melbourne 1956 med den nya 5.5:an, Rush V. De fullständigt sopade banan och hade guld klart då en segling återstod!

Sedan följde en rad framgångar och kanske den viktigaste var när Rush V vann Guldpokalsseglingen 1959 i Sandhamn. Man kan nog säga att här peakade bröderna Ohlson inom kappseglingen. Därefter följde konstruktion av Rush VII och senare även Rush VIII och med dom fler framgångar.

Den första perioden

Smakar man på ortsnamn som Morlanda, Ellös, Hälleviksstrand, och Kungsviken så vet alla seglare vilket område vi rör oss i. Detta är Sveriges Mecka på Orust gällande båtbygge. Utanför ligger ett vresigt Skagerack med omväxlande tung havssjö och krabba inomskärsför-



hållanden. Likaså ger de djupa vikarna runt Orust andra förhållanden. Härifrån kommer många kända konstruktörer och traditionen inom båtbyggnad går långt tillbaka. Här växte bröderna Ohlson upp och fick ta del av yachtkonstruktion från barnsben.

De började på 40-talet med att rita kosterbåtar och mest berömd är deras entypsbåt K6. Ett flertal av dessa båtar finns idag samlade på segelsällskapet Fram utanför Göteborg. En annan fin konstruktion var Bohuskryssaren. Med sin spetsgattade akter påminner den en del om Reimers Tumlare.

Det var alltså denna första period som ledde in bröderna Ohlson på internationella framgångar med 5.5:or. Sverige var under 50- och 60-talet



mycket framgångsrika inom klassen. Efter att klassen försvann från de olympiska spelen har den minskat och nästan försvunnit i Sverige. Men 5.5:an är inte ogoogelbar :-)) utan tvärtom. Snabbt kommer man in på den internationella organisationen och på den svenska delen finns en lista där flera av bröderna Ohlsons 5.5:or finns med. Gå gärna in på <http://www.5.5class.org/5.5-in-sweden.html> som har intressant information om 5.5-segling.

Perioden efter 5.5

Det blev ett naturligt steg att även konstruera större båtar och efter alla framgångar med 5.5:or blev bröderna Ohlson ett efterfrågat konstruktörsnamn i kappseglingsskretsar. Ett flertal konstruktioner som bl a Ohlson 36, NC Kryssare och Skaw 26 blev populära. Flera av båtarna byggdes på Orust hos de skickliga varven på platser som Kungsviken och Svineviken. Mycket vackra båtar som byggdes i mahogny enligt klassisk tradition.

I höstas var jag hemma hos Jan Erik Josephson, som är den första ägaren till Josephine, en 34-fots havskryssare för RORC-regeln. Han förklarade för mig att det fanns bara två konstruktörer att välja på när han skulle bygga en ny båt för kappsegling 1965, antingen Einar Ohlson eller Sparkman & Stephens. När jag nu fått lite inblick förstår jag verkligen hur självklart det var att välja Einar Ohlson. Och det gick förstås bra. Jan Erik fick ut en splitter ny Josephine våren 1966. Seglade upp den till Stockholm och direkt till starten i Gotland Runt där de vann i klass 3 och kom tvåa totalt. Baltic Race banan seglades.

Den konstruktionen som fick mest spridning var Ohlson 36, och som idag återfinns runt om i världen. Framförallt byggdes flera båtar i USA där de återfinns än idag. Ytterligare konstruktioner av samma typ är Ohlson 35, Ohlson 41, Ohlson 44, Ohlsson 38 m fl. Som av en händelse kan också nämnas att det finns en Ohlson 36 till salu i Finland, Sisu, se bild.



Perioden med plast

Jag är ju lycklig ägare till Josephine och hon är en mycket vacker båt. Alla som har en classic yacht känner igen situationen när intresserade närmar sig båten och vill veta mer. Först brukar man få svara på hur många timmar man lägger ner varje år och sedan frågar de vad det egentligen är för båt. Då brukar jag svara att det finns bara det här exemplaret och hon är ritad av Einar Ohlson. Då är det få som vet vem det är. Förvånansvärt få. Säger jag då att det är samma person som ritade den båten som Sverige vann OS i Melbourne med 1956 så skakar de också på huvudet och nu ska vi komma ihåg att det är seglare. Men när jag säger att det är samma person som ritat Ohlson 22 och 29 då nickar dom.

När plasten gjorde sitt intåg i Sverige på slutet av 60-talet så ville ju även Einar Ohlson vara med på denna nya marknad. Snabbt kom en rad nya konstruktioner fram som Ohlson 22, Ohlson 29, Ohlson 8.8, Tufglas 38 och senare WInga 29.

Ett roligt sidospår som berättades för mig av Hans Josephson, kusin med Jan Erik, är den första produktionen av Ohlson 22. Ett större företag i Falun som byggde godsvagnar där Hans var VD och hade överkapacitet. Hans hade

fått kontakt med Einar Ohlson via ett båtköp och frågan kom upp om inte konstruktionen av den nya Ohlson 22:an kunde förläggas till Falun. Så blev det och istället för att bygga godsvagnar fick en del av personalen skola om sig till båtbyggare av plastbåtar. Totalt producerades cirka 300 båtar innan så småningom denna verksamhet avyttrades. Det påminner lite om hur Peter Norlins Scampi byggdes i Älvdalen. En tid av frisk vilja och en anda av att inget var omöjligt.

Summa summarum

Det här är en snabbt gjord sammanställning med viss efterforskning. Den kan givetvis göras mer detaljerad och ytterligare kontakter kan tas. Reservation måste göras för eventuella fel.

Men på det stora taget så ger detta en bild av en mycket omfångsrik produktion av ett stort antal konstruktioner och ett internationellt rykte. Trenden som så ofta återfinns hos svenska konstruktörer ser vi också här. Det är personer som av eget intresse och kraft lyckas i sitt yrke. Det är inget bolag som ligger bakom utan det är den egna viljan och längtan till segling och hav som är drivkraften.

Ulf Aronsson, S/Y Josephine



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