

SYS Jakten

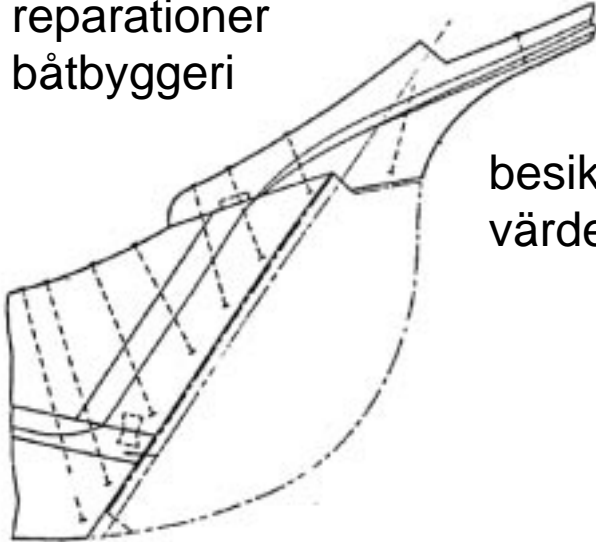
Nr 1 • 2001

Organ för Sail Yacht Society



Träbåtsrenovering och konsultation

reparationer
båtbyggeri



besiktning
värdering

**F-A Båtsnickare
Thomas Larsson**

Hammarensvägen 35, 131 42 Nacka tel: 716 56 79
Verkstad: Kanalvägen 4, Henriksdal tel: 643 98 96
Mobiltel: 070-716 28 79, fax: 716 93 64
Epost: batsnick@mbox301.swipnet.se

SEGELSHOPPEN AB

Råseglarhuset
Skeppsholmen
111 49 Stockholm

Telefon 08 - 611 82 92
Telefax 08 - 611 02 15
Bankgiro 594 - 9383
Postgiro 96 31 07 - 8

Specialité

Rylards Fernissor & Färger

stor sortering av fotogenlampor

& nautiska presenter

& elarmaturer

Tjära

Linoljor

Terpentin

Talg & Mönjor

Kapellväv, skeppsfärg

Beslag, däcksduk, tågvirke



NAUTICA

SYS Jakten

Organ för Sail Yacht Society

Nr. 1, 2001

Utgivare Sail Yacht Society
 Redaktör Eva Karlsson Dahlberg
 Ansvarig
 utgivare Håkan Sellerholm

Sail Yacht Society bildades 1990 med syfte att bevara de äldre segeljakter som finns i landet. Klubben skall tillvarata båtarnas och medlemmarnas intressen, ordna eskadrar och träffar. Dessutom ger SYS varje år ut en matrikel innehållande historik, bilder och ritningar över medlemmarnas båtar.

Vill du veta mer om vår verksamhet eller bli medlem? Kontakta Ricard Siewertz på telefon 08-720 33 14 eller e-post: silvervingen@websajt.nu

Sail Yacht Society
 Box 809
 101 36 Stockholm
 sys.websajt.nu
 Postgiro: 32 72 88-7

*Omslagsbild:
 Bilden kommer från den framlidne
 Anders Blumes samlingar.
 Känner någon igen båten, som seglar
 förbi Waxholms fästning?*

Ordföranden har ordet

Båtmässan, det säkraste värtecknet här i Stockholmstrakten är här igen. Våren kommer alltid första veckan i mars. Om det så är snöstorm utanför, skiner solen på öppna fjärdar inne i mässhallarna. I Göteborg kommer våren redan i februari. Det måste vara jobbigt för våra västsvenska bröder och systrar att hålla värkänslorna igång genom ytterligare 30 bistra vinternätter.

Efter vi förköpt oss på nya mirakelolja, fiffiga slipskivor och kanske något litet båttillbehör, är det så äntligen båtsäsong igen. För träbåtsälskare inleds båtarets med en lång och grundlig vårrustning. Ett par härliga veckor på varvet, ömt vårdande klenoden, medan naturen tinar upp runtomkring en. Dagen då resultatet av mödan ska provas kommer närmare och närmare. Tempot ökar. Det har hänt att jag fått ta till nattarbete för att hinna klart. På sjösättningsdagen, när båten ligger och guppar i vårsolens glans, är stressen och slitet glömt. Jag sätter mig i sittbrunn, tar en fika i solskenet, tittar ut över det blåa glittrande vattnet och mår oförsämrat bra. Där har ni ett av skälen varför jag älskar träbåtar.

SYS växer och frodas. Tillströmningen av nya medlemmar är fortfarande stor. Vårt deltagande i Classic Boat Show har tidigare alltid betytt en väg av nya medlemmar. Min förhoppning är att årets mässa ska ge samma resultat. Jag önskar alla välkomna till vår monter, där vi delar ut mäsnumret av SYS Jakten och den nya matrikeln kan hämtas eller köpas.

Det blev liv i luckan när jag i förra numret skrev om våra svårigheter att producera den här tidningen. Många hörde av sig för att säga hur mycket de skulle sakna den om den försvann. Några nya tillskott i tidningsgänget har det också blivit. Det akuta behovet av frivilliga är undanröjt och utgivningen är för stunden tryggad. Det finns dock alltid ett behov av nya krafter, så jag manar fortfarande er som vill bidra till tidningsjobbet att höra av sig till oss i redaktionen.

LYCKA TILL MED VÅRRUSTNING OCH SJÖSÄTTNING!

Håkan Sellerholm

Saltsjöbadssegel

”snabba segel”



Rullsystem för din båt.
www.saltsjobadssegel.se
tel. 08-717 53 48



NM Båtepoxi

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

bestill gärna vår broschyr innehållande
datablad, tips och annan information

epotex säljservice ab

Svararvägen 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



BROMMA JÄRN VÅRRUSTAR

för båtfolket

maskinuthyrning - Sika Flex fogmassor - slipmaterial
rostfri skruv - stor sortering elverktyg

Dessutom får du personlig service, fackkunskap och ett trevligt bemötande
och priserna är rimliga. Välkommen in!

Se vår hemsida: <http://www.brommajarn.se>



BROMMA JÄRNAFFÄR AB

Abrahamsbergsvägen 2, Bromma - tel 08-25 92 00, fax: 08 26 65 06

Innehåll

- 6 *Klubbsidan*
- 8 *Riga Week 2001*
- 9 *Jordbruk ombord*
- 10 *Trophee Grimaldi.....*
- 14 *S/Y Talisman, fortsättningen*
- 18 *Kappsegling i svag vind*
- 22 *Wi III blir R-jakt*
- 22 *Sittbrunnen rättar*



Redaktionellt

Till nästa år borde vi kanske trycka matrikeln på Svenskt arkiv så att inte pappret faller sönder av sig själv om 50 år, och vi borde kanske även erbjuda möjligheten att få den inbunden halvfranskt. Tänk på att om 50 år kommer matrikeln vara en raritet som beskriver alla våra unika och speciella jakter. Tänk på det när du tittar och läser om bilderna, tagna 1903, sådana bilder tar du säkert varje sommar.

Tänk att om 50 år kommer det att finnas "antika" plastbåtar men då kommer våra att vara än mer unika, det kommer säkert att finnas Trophee Grimaldi – Coupe Prada även för gamla Swanar, men gammal är äldst.

Gör en kulturgärning skriv i SYS Jakten, skriv nu, om 50 år kanske du har glömt bort alla roliga detaljer.

Hoppas vi ses på fjärden snart, hälsningar Red

Material till SYS-jakten

Skicka till: SYS, box 809, 101 36 Sth.

E-posta till: sys@websajt.nu eller eva@akrida.se

Faxa till: Ricard Siewertz: 08-7203314

Redaktionen

Eva Karlsson Dahlberg
08-715 03 78
eva@akrida.se

Håkan Sellerholm tel 08-580 163 83
hakan.sellerholm@chello.se

Ricard Siewertz tel 08-720 33 14
silvervingen@websajt.nu

Klubbsidan



Årsmöte

Vi kör samma koncept som förra året, dvs att års-mötet är under "Allt för sjön" på Älvsjömessan.

10 mars, kl 13.00 i konferenssal K22. Medlemmar betalar inträde till mässan men får mässavgiften åter när de kommer till mötet.

Årsfest

Har du av nån anledning missat att vi har en dansant årsfest den 10/ 3 kl 18.30 på Tant Åkes krog vid T-bana Liljeholmen, hör av dig skyndsamt till Håkan Sellerholm på 08-58016383 eller Hans Fungdal på 070-6663888 så fixar de biffen!

Mässan!

Kom och hämta era matriklar i SYS monter under mässan. Se till så att du blir avbockad av vår funktionär! (SYS spar pengar till roligare saker)

Bilder!

Glöm ej att ta fina bilder på din och annans jakt i sommar så att matrikeln och internetsidan kan uppdateras kontinuerligt

SYS Jakten

Vi behöver alltid material till tidningen. Kontakta Eva Karlsson Dahlberg på eva@akrida.se eller skicka till SYS boxadress.

Annonser

Vet du någon som borde annonsera i tidningen eller har ideér om nya annonsörer ring till Eva Karlsson Dahlberg på 08-715 03 78 eller eposta eva@akrida.se. Du kan också ta kontakt med Hans Cronmark eller Göran Hedman

SYS hemsida:

sys.websajt.nu

(Det behövs alltså inget www. framför adressen)

SYS e-post:

sys@websajt.nu

OBS! Är ni osäkra på om SYS sekreterare har er e-post. Vänligen, e-posta Ricard Siewertz på: silvervingen@websajt.nu

Nya medlemmar

HK **Satana**, Per Helders (tidigare stödmedlem)

R6 **Lisbeth V**, Johan H. Larsson

R6 **Ara**, Thomas, (Olle) Larsson

R6 **Ingegerd**, Magnus Nilsson

SK-30 **Karybidis**, Henrik Ogstedt

SK-40 **Sessan**, (tidigare SYSjakt)

Orvar Bergvall

Kustkryssare **Sif**, Johan Trybom

Ö-10 **Eos**, (tidigare SYSjakt)

Roland Sandelius

Bo Berg skriver in ett par till jakter i SYS, nämligen:

Gaffelriggad kutter **Primula**

R4 **Skum**

Sys önskar alla nya medlemmar, såväl stöd-, som jaktmedlemmar välkomna i föreningen

Kalendariet

10/3	Årsmöte och fest
7/5	Manusstopp för nr 2 av SYS Jakten
9-10/6	Försommarträff
11-12/8	Sommarträff
Oktober	Besök på segelloft
15/10	Manusstopp för nr 3 av SYS Jakten
November	Albert Engström-afton

Närmare detaljer i kommande nummer av SYS Jakten och SYS Bulletinen.

SYS-flagg

Visa att du är sysare, för flaggen och saknar du den ring kassör:

Hasse Börjesson på hemtelefon 08-648 43 26 eller arbete 08-702 05 62

Bli sexaseglare!

Sexaseglarnas säsong ser ut som nedan. Förhoppningsvis kommer en svensk jakt att åka ned till Portofino för att segla VM. Elisabeth X, (1/3 svensk) kommer att åka dit. Annars så är alla sysare välkomna att komma till Lux Bk på Lilla Essingen för att segla sexa. Vi kommer att vara både mo-

Säljes

Kustkryssare KR 112, Pia
Ö8 11,64 x 2,35 1,49, 4 ton
K H Reimers, Söderköpings Båtvarv 1947
Omfattande renoveringsarbeten 1996 - 2000
Tore Jansson 08-571 442 77, 070 777 09 41
tore.jansson@telia.com

Köpes

Roland Sandelius med Ö-10 Eos letar efter en trämast på ca 14-15 möh. Ring 070-6368956 eller maila roland.sandelius@sydkraft.se

Glöm inte

att använda SYS Forum påhemsidan vare sig du vill diskutera, fråga, köpa eller sälja. Det är många inne och tittar. Även annan aktuell information finns att tillgå.....

derna och klassiska där och vi vill ha ned så mycket folk som det är möjligt. Framförallt så kommer vi att segla "torsdagsseglingar". Kl 18.03 går startskottet, men även på andra tider kommer det att seglas. Mer info finns på www.6mR.nu. Det får bra att ringa nån av sexaseglarna annars så vet han/hon besked.

Datum	Plats	Status
Maj 12	Lidingö Runt	Ranking
Maj 26-27	Saltsjöbadsregattan	Ranking
Juli 6-8	Hanko Regatta	-
Juli 10-12	NM 6mR, Hanko	Ranking
Juli 25	Feeder race Stocholm-Sandhamn	-
Juli 26-29	Sandhamnsregattan	Ranking
September 1-2	Riddarfjärdspokalen	Ranking
September 2	Scandal beauty trophy	-
September 8-9	Stockholm 6mR cup	Ranking
Oktober 2-10	World cup, Portofino	Ranking

"RIGA WEEK" 2001

EYCC - European Yacht Club Convoy inbjuder till seglarmöte med anledning av Rigas 800 årsjubileum den 25-30 juli.

Två konvojer kommer att arrangeras, en tysk och en svensk. Den tyska konvojen utgår från Kiel och via Rügen-Bornholm-Gotland-Kuressaare (sydsidan av Ösel). Den svenska konvojen går från Stockholm via Åland-Hankö-Dagö-Kuressaare. Sedan seglar vi tillsammans via Roja till Riga där vi tas emot av Riga Yachtklubb. Deltagarantal är max 50 båtar med tanke på visum och säkerhetsaspekter.

Program under "Riga Week" blir kappsegling, sightseeing i gamla stan, inbjudan av borgmästaren till gamla slottet och ett besök på lettiska sång och dansfestivalen, mm.

En unik chans att få segla i dessa gamla svenska farvatten och skapa kontakt med estniska och lettiska seglare inför framtiden med tanke på EU-utvidgningen österut.

Konvojen kommer att segla "lagomlänga" sträckor

för den som vill prova på ett trevligt sätt att ha semester under erfaren konvojledare. Med "skippers meeting" varje morgon där rutt, distans och färdmål går igenom. Kanske något för skärgårdskryssare som inte vill gå på öppet hav i 150 M?

Den svenska konvojen startar förslagsvis den 15 juli via Mariehamn och några naturhamnar i Ålands skärgård, innan vi tar liggeday i Hankö för att tillsammans gå söderut över finska viken, ca 60 M till Dagö. Sedan vidare till sydsidan av Ösel och Kuressaare, där vi anländer 22-23 juli och går ihop med den tyska konvojen.

Naturligtvis kan man också gå rakt över havet och ansluta i Kuressaare.

Program

- 22/7 Mötesplats Kuressaare
- 23/7 Liggeday i Kuressaare
- 24/7 Segling till Roja
- 25/7 Segling till Riga. På kvällen "välkomnande" av alla deltagande yachter
- 26/7 Officiellt öppnande av "Riga Week" 2001 med Lettiska Seglarförbundet och "öppet skepp" för besökare. På kvällen "barbeque" med våra lettiska seglarvänner.
- 27/7 Borgmästaren bjuder till Riga slott och sightseeing i gamla stan.
- 28/7 Eventuellt kappsegling. På kvällen går vi på den stora lettiska sång- och dansfestivalen.
- 29/7 Kappseglingsdag
- 30/7 Besök på marknadshallarna i Riga och bunkring för avfärd.
- 31/7 Hemsegling och slut på konvojen.

Deltagande sker på egen risk och ansvar. Hemseglingen sker enskilt eller i improviserade grupper. Varför inte segla via Gotland hem?

Intresseanmälan och frågor ställs till:

Hasse Wetterberg, 95 S-1 Kerma

08-571 68 184

070-792 48 46

e-mail: hasse.w@sverige.nu

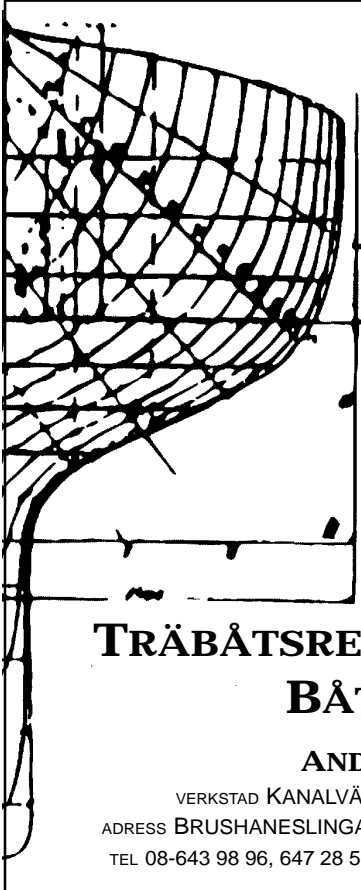
eller till:

Jan Dahlkvist, 95 S-3 Regina

08-732 63 31

070-798 34 31

e-mail: s.y.regina@home.se



BÅT & TRÄ

**TRÄBÅTSRENOVERING
BÅTSNICKERI**

ANDREAS MILLDE

VERKSTAD KANALVÄGEN 4, HENRIKSDAL
ADRESS BRUSHANESLINGAN 11, 125 54 ÄLVSJÖ
TEL 08-643 98 96, 647 28 58 MOBIL 070-715 72 58

Jordbruk ombord

Vad är det varje normal människa saknar när han är på sjön? Jo torra land. Nu kan man anlägga ett mindre svedjebruk ombord. Om man kan grunderna. Om du vet det kan du skörda din egen färskpotatis uti förpiken nästa vår. Eller varför inte låta rädisorna prunka vackert uti akterluck?

Redan på hösten bör man förbereda och nogsamt planera sitt odlande. Efter att båten har torrsatts och tvättats av bränner man ut inredningen. Det kan ske med eldkastare eller genom att man kastar ner en molotovcocktail i ruffen. Om man har träinredning får man ett bördigt askskikt att grunda sin täppa på. De lyckligt lottade som har träbåt kan säkert leta upp delar av skrovet som redan börjat förvandlas till mull. Områdena kring kölplankan och bordläggningen under sittbrunn brukar vara säkra komposter.

För de som har råd rekommenderas en mindre boskapsbesättning. Borta är klappret från fall och andra tramsiga tåtar längs masten när man försöker sova. Istället hörs det trivsamma bråkandet av en skock får från styrbords stickkoj...../ Karl Rinaird

/ Red/ Karl återkommer med mera tips och tricks i nästa nummer av SYS-jakten

LE TONKINOIS

Trä och metallskydd på ren linolja utan lösningsmedel. Linolja har en flera hundra år gammal tradition som skyddslack för såväl trä som metaller. Le Tonkinois är en högvärdig linolja som sedan nästan 100 år pressats ut ur linfrön av högsta kvalitet enligt beprövade hantverksmetoder och raffinerats vid 270C. Slutprodukten som tillförts ren Chinaolja är en lack med suverän renhet som någon kemisk produkt ej överträffar.



Le Tonkinois används på rena träytor såväl som på rengjord och slipad redan lackad yta. Bevarar träets färg och lyster under alla förhållanden.

www.letonkinois.se



LE TONKINOIS SKANDINAVIA AB Tel 08-541 365 86 • Fax 08-541 369 36
 ENVIRONMENT TRADING Tel/fax 031-93 68 74 • Mobil 0705-93 68 74
 JOTIKO MARIN HELSINGFORS Tel 09-135 13 44

Trophee Grimaldi – Coupe Prada



Imperia – Monaco – Cannes 17 – 19 september 2000

Trophee Grimaldi – Coupe Prada, är en del av den klassiska Medelhavsregattan Prada Challenge för Classic Yachts, som går från Italien via Frankrike hela vägen ner till Spanien och Mallorca. Det här året började den med en veckas regatta i Imperia, Italien. Sedan en kappsegling från Imperia via Monaco. Två dagar senare fortsatte den till Cannes där man stannade en vecka. Sista regattan var i St Tropez där den f.d. Niolargue gick av stapeln innan de seglade ner till Spanien. Vi bestämde oss för att segla två kappseglingar i Trophee Grimaldi – Coupe Prada, först mellan Imperia och Monaco, sedan mellan Monaco och Cannes.

Thalatta, som vi seglade med, är en vacker Tore Holm-kryssare som har ägts av familjen Drakenberg från ny 1938. Hon beställdes av Hans Drakenberg d.ä. och byggdes i Gamleby. Hon seglades flitigt av familjen i flera generationer och deltog framgångsrikt i kappseglingar, speciellt i Kiel. Jag hade turen att få köpa henne i september 1999 i nästan perfekt skick. Hon är 12,50 meter lång, vattenlinjen är 9,50 m och hon är 2,60 m bred.

Lasse från båttransport kom, trots alla bensinstrejker, fram till Menton i Frankrike, två dagar innan första seglingen, för att lasta av henne. Varvet var mycket hjälpsamma och hade bra utrustning för sjösattningen. Dagen efter seglade vi ungefär 20 distans till Imperia i Italien och anlände helt oanmälda till en fullsatt kaj. Alla hade varit ute och kappseglat under dagen och nu var det full fart på alla arrangörer. Som tur var fixade Bernard, som också är skeppare på 15mR Tuiga, så att vi fick en plats.

Allt var mycket väl arrangerat och vi spenderade de mest minnesvärda två dagarna i Imperia. Alla åt





middag tillsammans i ett stort tält och de spelade musik överallt. På dagarna kom det 35 000 besökare ner till kajerna för att titta på de vackra båtarna, och vackra var de. Med våra 42 fot var vi en av de minsta båtarna, med den största, Charles Nicholson's Creole, på 200 fot. Där låg vi bland Sparkman & Stephens-båtar som Dorade, Charles Nicholson-båtar som Avel och William Fife-båtar som Tuiga och the Lady Anne.

Första seglingen gick från Imperia till Monaco, ungefär 25 distans längs med kusten. Det var lätta vindar med mycket sjö från kulingen dagen innan. Den försenade starten var något häresande eftersom alla startade samtidigt, allt mellan 35 fot och 200 fot båtar. Vi var något avvaktande med en dåligt rustad båt och oerfaren besättning. De första båtarna över linjen, Partridge, Tuiga och Ikra drog sig in nära kusten. Det visade sig snabbt att i de



**SÖDRA
FÖRNICKLINGEN AB**

SPECIALITET: BÅTDELAR
"28 år i branchen"

**Nickel • Krom • Eloxering • Sliperi
Reparation • Svetsning • Riktning**

Södra Hammarbyhamnen
Lumavägen 6, 120 31 Stockholm
Tel 08-644 28 97, Fax 08-644 81 13



Coelan tätar läckande pine- och teakdeck

För ytbehandling av båtar

- enkomponenttyp, används på trä-, stål-, alu- och plastmaterial •
- UV- och ljusbeständigt • "andas" och låter träet få "liv" • beprövad under flera år • sprickfyllande p g a den höga elasticiteten • slitlång nu i Sverige hos/genom

 Maritime Products AB Botkyrkavägen 4,
143 30 Värby, tel & fax 08-740 74 03



Utöver vårt vanliga sortiment av skruv och bult i syrafast och mässing (Störst i landet) har vi följande godsaker för träbåtar:

Proppar i ek, furu och mahogny av högsta kvalitet
Skruvförsänkare för 10 mm proppar
Kopparspik med brickor för nitning
Sikaflex fogmassa och lim
Rostfria beslag, gångjärn, vantskruvar
Nyhet!
Träskruv av brons

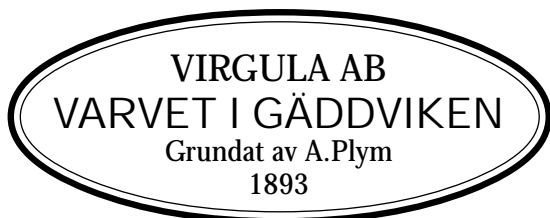
SE VÅR NYA MÄSSINGSHÖRNA
Lampor, lyktor, beslag mm.

Välkomna!

SYS-medlemmar får 10% rabatt!

SIFVERT SKRUV AB

Butik: Lindhagensgatan 53
Tel: 08-440 73 20
Fax: 08-440 73 80



KUNSKAP & ERFARENHET

Fullservice inomhus i värme
Plast- och träreparationer
Inredningssnickerier
Försäkringsskador
Kranlyft 13 ton
Elarbeten

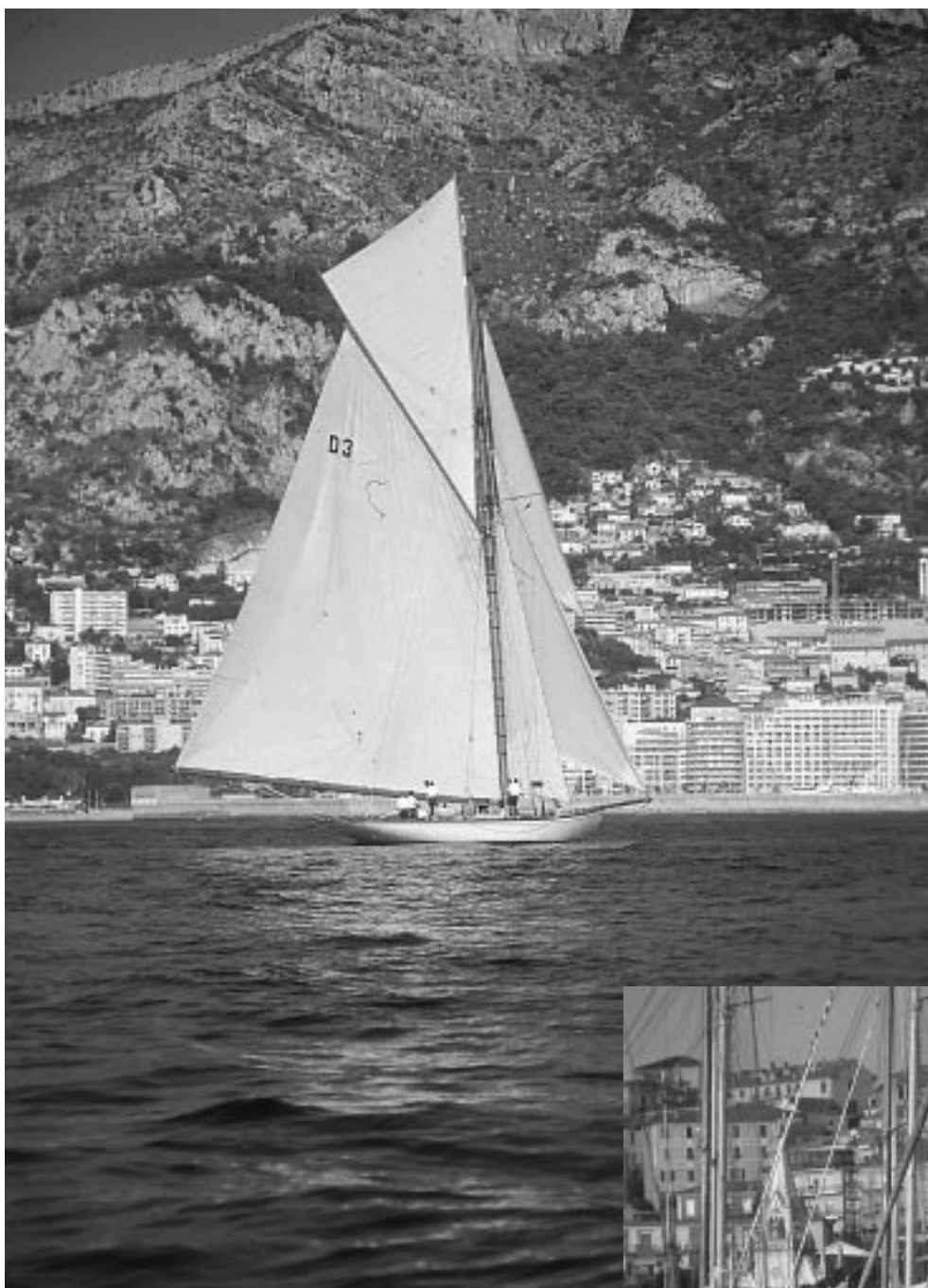
VARVET I GÄDDVIKEN

Kvarnholmsvägen 56, 131 31 Nacka

TEL 08-702 00 52 FAX 08-702 00 15
virgula@telia.com

lätta vindarna var det en stor fördel. Även efter det att arrangörerna kortade banan visade det sig att de flesta inte hann i mål inom maxtiden. Vi låg och guppade med Partridge och Avel precis vid mållinjen när tiden tog slut. Seglingen vanns av Ikra som var först i mål, en vinstrik 12:a från 1964.

En dag senare gick kappseglingen från Monaco till Cannes. Den här gången var det mindre sjö och mer vind, perfekt väder. I de här "transport"-kappseglingarna gäller det att ha så mycket segel som möjligt, speciellt i lätta vindar. Tyvärr kom vi ner med en ny fin kryssflock, en gammal sliten stor och cruising-spinnacker, inte idealiskt minst sagt. Trots det hängde vi med flera större båtar som Siris (en 8:a), Dorade och Solway Maid. Det var ett mäktigt slut när vi forsade med cruising-spinnakrar mot mål med Dorade två meter från vår akter. Det var gaffriggarnas dag, Lady Anne, Tuiga och Mariette med sina enorma segelytor kom först i mål.



Det var med vemod vi lämnade Medelhavet efter en kort visit. Man kan förstå varför det har blivit så populärt att delta i dessa tävlingar med den avslappnade miljön men samtidigt rolig och sportslig kappsegling. Om man letar efter ett socialt trevligt sätt att kappsegla vackra båtar så kan det inte finnas något bättre. Nu måste jag bara fundera ut hur jag ska kunna delta i Monaco och St Tropez regattorna 2001.

*Hans Wigart
S/Y Thalatta*

Mer info : www.cim-classicyachts.org

Fortsättningen på historien om ketchen S/Y Talisman



Den ombordmönstrade besättningen om skeppare och två deckhands i fullt arbete. Bilden från 1920-talet.

Byta lite plåt...

I SYS Jakten nummer 2 år 2000 kunde man läsa historien om ketchen S/Y Talisman fram till dags dato. Det datum som det refererades till i rubriken var någon gång i månadsskiftet mars/april om jag inte minns helt fel. Kan ha varit början av maj också. Minnet sviker en smula. Nåväl, de planer som fanns för Talisman just då var att hon skulle upp på varv på Mallorca för byte av ett antal kvadratmeter plåt i för och akter. Uppskattningsvis var det totalt ca 10 kvadratmeter fördelade till akterspeglarna vid vattenlinjen och uppåt samt motsvarande område i fören. Invändigt skulle ingreppet inte få alltför stora konsekvenser. Beträffande aktern var det kyrkan under sittbrunnen som skulle bytas och i fören fick vi ta ut inredningen i besättningshytten. Den senare av något enklare karaktär än de övriga ty sådana är ju en besättningslott. I det stora hela inga alltför stora ingrepp alltså.

Vidare skulle hon blåstras, spacklas och målas. VVS och el skulle ses över och bytas ut där så behövdes. Motorn skulle få sig en s k livstidsförlängning och alla utrymmen i övrigt en ordentlig genomgång och uppsnyggning. Med något smärre undantag skulle vi i vart fall vara seglingsklara tidigt säsongen 2001 då vi skulle påbörja den långa och angenäma resan hem mot nordligare farvatten. Trodde vi...

Kinder Egg

Många av er är säkert bekanta med fenomenet "Kinder

Egg" eller som tysken också skulle säga "Überraschungsei" (övertäckningsägg). Frågar man ett barn, eller en del barbesökare också för den delen, vad det är så får man reda på att det är ett litet chokladägg fyllt med en liten överraskning. Densamma har oftast formen av någon liten figur eller någon typ av enklare byggsats. Nåväl, i vilket fall så brukar det lilla ägget uppskattas av både barn och bargäster. Reklamen gör för övrigt gällande att det är "tre överraskningar i en...".

Som de flesta som tar sig för att renovera en äldre klassisk yacht nog erfar, kan man i mångt och mycket likna dessa våra skönheter vid just ovan nämnda Kinder Egg. Tre överraskningar i en alltså. Påbörjar man en sak upptäcker man ofta tre nya som behöver åtgärdas eller bytas ut. Dessvärre måste erkännas att Talisman inte är något undantag från denna regel varför även vi fått vår rågade tilldelning av överraskningar. När plåten i för och akter skulle bytas förstod vi snabbt att vi var lyckliga ägare till ett synnerligen stort Kinder Egg.

Gamla synder

I samband med att den senaste ägaren övertog henne för dryga 20 år sedan lät han och hans kollegor göra en ordentlig översyn och upprustning av båten. Förutom att döpa om henne från Capricho till det tidigare Latona gjordes också inredningen om och skrovet fick sig en uppfräschning. Tidigare hade Talisman, då som Capricho, gått som skolfartyg hos Glücksburger Yachtschule och således också varit inredd därefter.

Näväl, inredningsmässigt vilar ingen skugga över den gamla ägaren. Interiört sett fick hon en ordentlig standardhöjning i form av en i stora delar ny klassisk mahognyinredning. Av finish och materialval kan man utläsa att det inte vändes allt för mycket på slantarna i det arbetet.

Vad skrovet anbelangar däremot så var man tyvärr inte lika generös. Om det var de själva som hade börjat dra åt de ekonomiska kranarna eller om det var varvet som rekommenderade besparingarna vet vi inte. I beaktande finns ju också möjligheten att de skulle ha blivit lurade. Oavsett vilket av dessa alternativ som var orsaken så utfördes skrovarbetet minst sagt undermåligt. Istället för att byta ut plåt valde man istället att svetsa på nya på utsidan av de gamla där så behövdes. En snabb och enkel lösning för stunden men knappast över tiden. Detta ett faktum som vi nu är smärtsamt medvetna om. Vid en del ställen hade man också lagt på lite glasfiber för säkerhets skull.

Så fort vi började skära i Talisman upptäckte vi dessutom fler gamla synder som hade fått tråkiga konsekvenser. När man gjorde den i övrigt så högkvalitativa nya inredningen använde man vanlig Rockwool att isolera med. Under ca 20 år har denna sedan fungerat som en gigantisk tvättsvamp och effektivt sugit åt sig allt vatten som lyckat tränga igenom däck. Med hjälp av en långsgående lätt uppåt vinklad järnprofil utefter vattenlinjen hade man så skapat en alldeles perfekt 20

meter lång rostfälla längs vardera sidan.

Dubbelplåten och den långsgående rostfällan fick den mindre muntra följden att de ursprungliga ca 10 kvadratmeter plåt som skulle bytas snabbt ökade till det sexdubbla (!!!). Som en konsekvens av detta ökade också tiden som skulle behöva tas i anspråk i ungefär samma omfattning. Det som skulle ta två månader tog helt plötsligt, med facit i hand, närmare åtta månader att genomföra. Som om detta inte var nog blev det nu, av åtkomst- och brandsäkerhetsskäl, nödvändigt att ta ut HELA inredningen och inte bara besättningsdelen.

Riv ner...

Ställda inför detta faktum påbörjades så nedmonteringen av den gamla inredningen. Alla mahogny-detalljer märktes upp och lagerställdes för senare återmontering. Skott och durk som var av plywood och andra enklare material kastades och all VVS fick gå samma väg.

Under arbetets gång hittades också några enstaka fynd av arkeologiskt intresse. Bl a hittades en mässingsaskkopp från 1930-talet långt ner i kölsvinet. Under det att undertecknad var sysselsatt med att riva ut kilovis med gammal elkabel från maskinrummet påträffades också kabel som antydde att båten först elektrifierats tidigt under sin livstid. Uppskattningsvis någon gång på 1930-talet.

Under det att all el revs ut kom vi åter att tänka på den, i en del aspekter udda, tidigare ägaren. Tysk som han var kunde man ju tänka att "ordnung muss sein"



Roland Palm

Nybyggnad och renovering av träbåtar

Se bildserien om byggnationen av sexan Evelina,
S-134, nybygge på traditionellt vis.

<http://home6.swipnet.se/sjosnickerier>

NYTILLVERKNING AV DALARÖEKAN!

Sveavägen 2, 130 54 Dalarö
Telefon & fax 08 - 501 502 53
epost: roland.palm@mbox301.swipnet.se



Solé dieselmotorer finns sedan många år tillbaka på den svenska marknaden. Samtliga motorer är mycket robusta, tystgående och ytterst prisvärda jämfört med andra märken.

Standardutrustning

- Värmeväxlare och sjövattpump
- Backslag med propelleraxelflås
- 12 V elstartmotor, laddningsgenerator och stoppmagnet
- Instrumentbräda med kabelhärva
- Flexibla motortassar och oljelänsypump
- Anslutningsfästen för reglagevagnar
- Låga reservdelspriser

Kontakta oss för prisuppgifter eller titta på vår hemsida: www.dieselpowersweden.se

DIESEL POWER AB

S. Långebergsg. 26 B, 421 32 Västra Frölunda
Tel: 031-68 57 72, Fax: 031 68 57 74



Talisman i december på varv. Med all ny plåt på plats kan man åter se hennes förföriska linjer.

ombord på hans skepp. Detta därom intet dock. Vad gällde elkablar av alla tjocklekar och längder så fanns dessa kvar i orört skick från den dagen de monterades. Behövdes inte en lampa eller dylikt längre var det enklast att bara klippa kabeln i bägge ändarna och låta resten sitta kvar. Man vet ju aldrig när man kan behöva en kabel nästa gång. På detta sätt hade han försäkrat sig om att alltid ha en mängd sladdar hit och dit i hela båten redo att användas till nya törstande elkonsumenter. Uppskattningsvis revs ca 250 kilo gammal elkabel ut ur maskinrum och kringliggande utrymmen.

Vidare rensades maskinrummet på all gammal skrot och motorn lyftes ur och skickades på en välbehövlig renovering. I övrigt plockades också två stora dieseltankar om ca 225 liter vardera ut. Dessa var byggda av en halv centimeter tjock kopparplåt och säkerligen en stor orsak till att båten var en smula baktung. Ytterligare tre dieseltankar om totalt ca 600 liter samt vatten och grävattendito om ca 800 respektive 150 liter förpassades också till utsidan.

Eftersom Talisman legat lite djupt i vattnet tidigare hackades även de översta två decimetrarna av ballasten

bort för att se om vi åter kan få tillbaka den vattenlinje hon har enligt ritningarna. Ballasten bestod av cement uppblandad med diverse skrot som gamla kapsyler, blypellets, järntackor och annat svåridentifierbart tungt.

Riv mer...

När väl hela inredningen, maskin, tankar, VVS och all el var bortplockad var det så dags för nästa destruktiva bit dvs att på allvar börja skära i skrovet. Först skars aktern upp, blåstrades samt påkläddes med nya plåtar. I samband med detta knackades också det nästan decimetertjocka lager spackel bort som hade smetats på den gamla akterspegeln. Detta förmodligen för att täcka över resultatet efter att någon med alltför hög fart backat in i en kaj. Nåväl, bucklan fixades och nu stoltserar Talisman åter med en mycket vacker mjukt rundad oval akterspegel. Givetvis kommer denna inom kort åter att prydas av båtens namn och hemvist. Under borttagandet av spacklet återfanns också delar av det gamla namnet "Capricho" i decimeterhöga guldbokstäver samt den dåvarande klubbmedlemskapet "K D Y C" dvs Den Konglige Dansk Yacht Club (Tror jag. Reservation för danskan...).

När aktern var åtgärdad återstod så resten av plåten. Detta dock ett något enklare arbete. Under följande månader, juli till oktober, skars, svetsades, böjdes, bultades, knackades och hamrades det ordentligt på Talisman. Vid ett tillfälle förevisades vi en bit plåt som suttit strax akter om midskepps. Den var ca 20 cm lång och på denna bit varierade stålets tjocklek mellan 2 och 6 mm, ibland med bara någon centimeters mellanrum. Detta innebär att för att ha fått en korrekt uppfattning av skrovets skick skulle man behövt kontrollera minst varannan centimeter med ultraljud. I all enkelhet skulle



**VÄRLDSLEDANDE INOM EPOXITEKNOLOGI
FÖR BÅTBYGGNAD OCH REPARATION**


LIMNING


SPACKLING


LAMINERING


YTBEHANDLING


HÄLKÅLSFOGNING

**ÖVERLÄGSEN VIDHÄFTNING PÅ TRÄ, PLAST OCH METALL
FÖREBYGGANDE OCH REPARATION AV PLASTPEST**

FÖR TEKNISK INFORMATION
ARMATECH 08 716 91 99 www.nmi.se/West-System

detta innebära ca 1 600 mätpunkter bara längs vattenlinjen...

Här kanske det är på sin plats att påpeka att vi de facto använde oss av en väl renommerad och erfaren besiktningsman i samband med köpet. Han tillbringade 2 dagar med att undersöka båten efter bästa förmåga d v s allt från handknackningar till ultraljud. Efter besiktningen författade han en ca 30 sidor lång rapport om Talismans kondition. I denna fann vi en del påpekanden som manande till åtgärd framför allt vad gällde för och akter. Vad den gode herrn dock missade var resten av skrovet där han endast fick någon enstaka indikation på att någon del behövde bytas. När Talismans riktiga kondition uppdagades funderade vi ett tag allvarligt på att låta besiktningen få ett juridiskt efterspel. Vid en närmare granskning kom vi dock fram till att han på några ställen hade uttryckt sig så pass luddigt att han vid en domstol sannolikt skulle ha klarat sig. En annan bidragande orsak var att vi inte hade de ekonomiska medel som behövdes för att nå framgång i ärendet. Dessutom var vi svenskar, han engelsman, säljaren tysk, mäklaren holländare och allt ägde rum i Spanien. Länge leve EU...

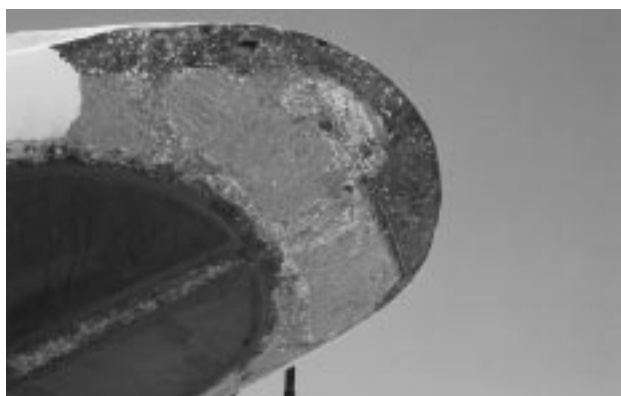
Bygg upp...

Allt eftersom plåtar skars bort och ersattes med nya fick även spant och däcksbalkar en ordentlig översyn. Insidan av skrovet blåstrades och fick ett välbehövligt skydd av några lager epoxyprimer. Så långt möjligt har också alla eventuella framtida rostfällor undanröjts för att undvika tråkiga överraskningar vad det lider.

Vidare har ett antal stålskott kommit på plats. Nesan med den ökade vikten fick stå tillbaka för säkerheten. Ett kollisionsskott för om och ett vattentätt skott akter om besättningshytten har tillkommit. Ytterligare ett kollisionsskott finns akter om mesanmasten precis för om sittbrunnen och för om stormasten har sedan ytterligare ett skott monterats avsett att stadga upp båten midskepps. Intressant blir att se hur detta så småningom påverkar seglingsegenskaperna.

Framtiden

Som i alla projekt av den här storleken får man motvilligt räkna med att justera sin tidslinjal, oftast negativt, under löptiden. Som framgår av projektet så här långt har även vi motvilligt tvingats anpassa oss efter yttre omständigheter. Talisman ligger i skrivande stund kvar på Palma Ship Yard på Mallorca. För tillfället håller man på att flytta runt alla båtar på varvet nästan lite som ett s k femtonspel. Just nu ligger vi grannar med en båtburen bordell (!!!) som ligger uppe för skrovreparationer. Damerna bor dock fortfarande kvar ombord vilket röner en del höjda ögonbryn från arbetsstyrkan. Annars har vårt hörn mest kategoriserats av att vara lite av drömmarnas allé. Granne var tidigare en gammal präm som var under ombyggnad till någon typ av piratskepp. Bygget avstannade dock så småningom, ägarna lämnade ön, inga räkningar betalades och tills slut höjgs den bara upp.



Den gamla ovala akterspegeln kan åter skönjas.



Rostfritt och tomt – inredningen bidar sin tid i förråd på land.



Spansk inkasso...

Samma öde till mötes gick även en liten träskuta ganska nyligen. När fakturorna förfallit till betalning och inga pengar kommit in på ett tag skickade varvet helt sonika en grävmaskin som började nagga lite på båten. När reaktion på "nagget" uteblev lät man maskinen tugga i sig båten istället. En typ av spansk inkasso skulle man kanske kunna säga...

För tillfället väntar vi på en transport till Southampton, England, där vi skall fortsätta med nästa steg i projektet. Där skall ett varv som heter Moody's hjälpa oss med de tekniska installationerna. Motorn skall på plats, länsumpssystem installeras, tankar in, grundläggande el monterats och ett nytt doghouse byggas. Inte minst skall båten också blåstras, spacklas och målas utvändigt.

Kompletteras hon sedan med en mycket enkel inredning i plywood hoppas vi på att kunna segla henne i sommar. Någon större komfort att räkna med blir det inte utan snarare lite av Whitbread-standard. Målet är givetvis att se hur hon seglar med de ingrepp som gjorts d v s det lite styvare skrovet samt bortplockade koppartankar och ballast. Självklart vill vi också visa flaggan och det faktum att vi faktiskt finns. Kanske kan vi delta på SYS sommarträff i augusti!

Kommande höst stundar sedan arbeten av inredningskaraktär. Spännande skall bli att se hur mycket vi kan använda av den gamla inredningen. Ett alternativ är också att försöka ta oss tillbaka till den ursprungliga inredningen från 1920 så mycket som det är möjligt. Diskussioner om detta och var arbetet skall göras pågår. Vi har också anlitat en fransk herre vid namn Guy Ribadeau Dumas som kommer att hjälpa oss en del med beräkningar och ritningar i stort. Vi hoppas givetvis på ett positivt utfall av samarbetet.

Lagt kort ligger – kanske...

Vi vill också i samband med denna artikel passa på att höja ett varningens finger vad gäller företeelsen båttransporter. Som nämnts ovan väntar vi just nu på en båt som skall transportera Talisman till Southampton. Ursprungligen hade vi bokat oss på ett annat fartyg som skulle gå i mitten av december. Således anpassade vi arbeten, beställde sjösättning mm så att allt skulle passa tiden för pålastning perfekt.

En vecka innan lastning i Palma hör man av sig från rederiet och låter meddela att det inte blir någon transport. En båt hade avbokat sin resa från Palma och en annan skulle inte längre till Southampton. I och med detta var det inte längre lönsamt för rederiet att gå in och lasta i Palma och inte heller att lasta av i Southampton och följaktligen ställdes den turen in. Detta trots att vi hade en av rederiet underskriven bokningsbekräftelse.

Efter en ganska animerad mailväxling där det om vart annat hotades med förtal och ärekränkning har vi idag bytt rederi till ett vi hoppas skall fungera bättre. Vid en juridisk granskning av kontraktet visade det sig att det fanns en paragraf i det finstilta som i princip när som helst gav rederiet möjlighet att ställa in transporten. I detta fall var alltså båtägaren i princip rättslös. Alltså SYS-medlemmar – var uppmärksamma om ni skall anlita en båttransportör !!!

Historia

Vad Talismans historia anbelangar forskar vi vidare på den så fort vi hinner. På senaste tiden har dock inte mycket nytt framkommit. Efter den första artikeln i SYS Jakten har vi fått några tips och ledtrådar som vi håller på att följa upp. Det tär dock att forska och läsa mikrofilm så ambitionen går i vågor. Skulle det vara någon som har gamla årsböcker från KSSS, SXX eller motsvarande från början av trettiotalet så är vi intresserade att veta om Talisman (eller Latona) nämns där. Enligt utsago var hon nämligen i svensk ägo 1929-34. Vi forskar vidare och alla tips och förslag är mer än välkomna. Måhända blir det en bok i framtiden...

*Carl Wachtmeister
S/Y Talisman 1920*

S/Y Talisman (då S/Y Latona) för styrbords halsar utanför nordtyska kusten. Bilden från 1920-talet.



Kappsegling i svag vind och med rejäla fester



Sandhamn under kappseglingsveckan 1903 med Alca i förgrunden. Alca ritades av Axel Nygren 1896 och hade en segelarea på 103 kvm.

Året är 1903. Kungliga Sveska Segelsällskapet arrangerar seglingsvecka i Sandhamn den 9 till 12 juli. De färggranna flaggspelen hänger loja i den lätta brisen. Vinden är så svag att starten den första dagen måste skjutas upp en timme eftersom deltagarna inte hinner fram till startlinjen i utsatt tid. Ännu snöpligare blir det sista dagen då vinden mojar fullständigt och bogserbåtarna får samla ihop de jakter som inte själva kan ta sig tillbaka till Sandhamn.

Där är hamnen fylld till sista plats. Det finns ännu inga bryggor utan jakterna ligger förtöjda med aktern mot stranden. Alla rum och ligglägen är upptagna - det är så fullt att även ångbåtarna som går till Stockholm begagnas. Dock avgår de redan kl 05.00 på morgonen varför det blir en tidig revej. Sällskapet har vid den här tiden 2047 medlemmar och 255 segeljakter är inregistrerade.

1903 har Sverige fortfarande tre år kvar av unionen med Norge, dödsstraffet är ännu inte avskaffat och det

dröjer ännu till 1921 innan kvinnorna får full politisk rösträtt. 1903 är året då bröderna Wright lyckas flyga 70 meter och Sveriges första automobilutställning öppnar i Stockholm.

Men i sandhamn kretsar livet kring kappseglingarna och de fester som avslutar varje tävlingsdag. KSSS pampiga klubbhus i fornnordisk stil manifesterar klubbens framgångar. Huset invigdes 1897 och innehåller både bankettsal, kansli och övernattningsrum.

Konstruktörerna på modet var August Plym, Gustaf Schüssler, K J Ljungberg och Albert Anderson. Några få av de båtar som deltog i 1903 års regatta har överlevt tidens tand, bland annat den gaffelriggade kappseglingsmaskinen Oberon. Av SYS cirka 130 medlemsjakter klöv 13 vägorna 1903.

Bilderna kommer från den framlidne Anders Blumes samlingar.

Per Henricsson



Kuttrar seglande ut till kappsegling 1903.

Bröderna Steinwalls kutter Hermione seglande ut till kappsegling 1903 utanför sandhamn. Hermione var nybyggd för året, ritad av Albert Anderson med måtten: lvi 10,94 m, bredd 3,42 m, djupgående 2,2 m och en segelarea på 149 kvm.





Kappseglande kuttrar nära målet, kommande från havet. Korsö båk i bakgrunden.

Utsegling till starten med Garm i förgrunden.



Från WI, långfärdsjakten, via WI III, officersjakten, till WI III 10 S 10, R-yachten.

Tillkomsten och utvecklingen av en segeljakt under 68 år och tre ägare.

Marinen utbjuder WI III till försäljning via FFV.

Den 28 september 1973 får Knud H Reimers i uppdrag av Herr E Karlsson på Förenade Fabriksverken, Överskottsförsäljningen i Solna att besiktiga WI III för värdering. Besiktningen skedde den 2 oktober.

Den 11 oktober stod annonsen nedan i Dagens Nyheter:

MARINEN tillhöriga segelbåtarna	
Wi III	Esperanza
kustkryssare	nordisk folkbåt
utbjudes här med till försäljning	
Data för Wi III:	Data för Esperanza:
Byggd år 1933.	Byggd år 1961.
Av ek, mahogny mm.	Skrov av furu på klink.
Deplacement: 15 ton.	Ekspant, överbyggn. och inredn. av mahogny.
Längd: 16,4 bredd: 3,1 m.	Däck av marinplywood (oml -71)
Djupg: 2,0 m (blyköl 7 t.)	Deplacement: 2,2 ton.
Segelyta: 110 m. typ	Längd: 7,7 bredd 2,2 m.
Motor: Albin AD2	Segelyta: 24,75 m. (Marc.)
Masthöjd: 22 m.	Motor: Sea-gull, utb.
(inst-66)	PRIS: 10.000 kr inkl moms
PRIS: 94.000 kr inkl moms	
Marconi av år 66-67.	

Båtarna ligger förtöjda i Muskö hamn och försäljes för omgående avhämtniing.

Båtarna är nybesiktigade av auktoriserad besiktningssman. Värderingsutlåtande och övriga upplysningar, liksom tidpunkt för visning lämnas av ing. Bergensten ell. Adolfsson tel. 08-27 25 70.

FFV FÖRENADE FABRIKSVERKEN
ÖVERSKOTTSFÖRSÄLJNINGEN
Enköpingsvägen 14 171 08 Solna TFN 08-27 25 70

Torsdagen den 19 oktober besiktigade jag WI III för egen del. Hon låg i örlogshamnen på Muskö och var vattenfylld upp till durkhöjd i salongen. Efter det att de övriga spekulanterna hade droppat av, med diverse besvikna uttryck och miner, länsupumpade jag henne och utförde en noggrann besiktning. Läcketaget visade sig komma från ett antal sönderfrusna stummaskar, men i övrigt verkade hon vara helt ok.

FFV utbjuder WI III till försäljning mot anbud.

Måndagen den 22 oktober fanns följande annons i DN.

FFV ÖVERSKOTTSFÖRSÄLJNINGEN
försäljer mot anbud
W I III
havskryssare
Data:
Byggd år 1933 av ek, mahogny m m. Deplacement: 15 ton. Längd: 16,4 bredd: 3,1 m. Djupg: 2 m (blyköl 7 t.) Segelyta: 110 m. typ Marconi av år 66-67. Masthöjd: 22 m. Motor: Albin AD2 (ins -66)
WI III ligger förtöjd i Muskö hamn.
Upplysningar: Bergensten ell. Adolfsson tel. 08/272570. Visning: fred. den 26 okt. kl. 13 i Muskö örlogshamn.
Anbudstiden utgår den 31 okt. Anbudshandlingar kan rekv. från FFV/ö.
FFV överskottsförsäljningen
Enköpingsv. 14, Solna

Ingen köpare hade tydligen nappat på försäljningspriset 94 000 kronor inkl. moms, eftersom hon nu bjöds ut till anbud. Nu tyckte jag att affären började bli riktigt intressant.

Vid den allmänna visningen av WI III fredagen den 26 oktober, var hon återigen vattenfylld upp till durkarna i salongens kölsvin. Resultatet blev detsamma som vid den första visningen, spekulanterna droppade av den ena efter den andra.

FFV fick in 31 anbud på WI III.

Vid anbudsöppnandet den 1 november visade det sig att de 31 anbuderna låg på från 953 kronor och upp till 48.616 kronor + 17,65 % moms = 57.197 kronor. I anbudsförteckningen låg hela åtta stycken anbud på 10.000 kronor och där under.

Anbudsförteckningen från den 6 november avslutas med följande: Då ej tillräckligt höga anbud erhållits, beslutades att samtliga anbud skulle förkastas. Underskrivet av E. Karlsson och P. Bergensten.

Samma dag blev jag uppringd av P. Bergensten som



Första segelturen med WI III, en nöjd jaktägare avnjuter en pilsner med Dalaröskans i förgrunden.
Foto: Gunnar Norell

meddelade att de hade förkastat samtliga anbud, men att jag hade lämnat det högsta anbudet, samt att det var en engelsman som lagt det näst högsta anbudet och nu undrade han om jag ville vara med och bjuda vidare.

Självklart var jag med på det, inte skulle min drömbåt gå till England.

Vi krigade vidare, engelsmannen kroknade och plötsligt var jag ägare till WI III, den i mitt tycke absolut vackraste segeljakten i Sverige som jag kände till. Den enda smolken i bågaren var att mina pengar så småningom kom att gå till marinens inköp av två stycken Vegor, WI IV och WI V.

FFV's leveransvillkor för WI III var tuffa.

Förskottslikvid på hela köpesumman senast den 9 november. WI III levereras fritt nuvarande förtöjningsplats och skall vara avhämtad senast den 14 november 1973. Om avhämtningen sker senare skall köparen svara för de kostnader som därefter kan komma att belasta båten.

Bo Bergs första segeltur med WI III.

Nu blev det bråttom med att skaffa gästar för hemseglingen från Muskö till Waxholm. Jag ringde Hasse Marklund som ganska nyligen sålt sin stora tunga ekkoster Dida och han raggade upp Gunnar Norell och Åke Bengtsson, som också var vana vid rejäla grejor.

WI III la ut från Muskö på lördag morgon den 10 november och seglade i svaga SV-vindar över Mysingen förbi Dalaröskans ut på Jungfrufjärden-Östra Stendörren-Nämndöfjärden-Ingaröfjärden-Baggen-Baggensstaket-Skurusundet-Halvkakssundet-Höggarfsfjärden-Granholmshålet-Långholmsfjärden och Washolmsviken, WI III's blivande hemmahamn.

Vilken känsla att äga och segla WI III.

WI's III första möte med Duvholmsvarvet.

Redan den 6 november hade jag kontaktat Anton "Tony" Vajs, som var arbetande varvshälftenägare till Duvholmsvarvet, om en vinterplats på varvet. Jag kände Tony sen tidigare utfört båtjobb på varvet, så det var inget problem med vinterplats. Duvholmsvarvet är troligen det varv som samtidigt har vinterförvarat de flesta R-10:orna i världen, Astarte-07, Marga-11, Moana-14, Tamara VI-17, Mosk-19, Aaworyn-23 och WI III-33.

På Söndagen den 11 november var det dags för avrustning på Washolmen och avmastning på Duvholmen. Det blev en slitsam vilodag för mig och gästarna.

Torrställningen för vinterförvaringen skedde tisdagen den 13 november. Nu var det mycket spännande att se i vilket skick undervattensroppen var på utsidan.

WI III var sniktätad på fem stumflaskar, här hade fem väl tilltagna mässingplåtar huggits in och skruvats fast

över laskarna. De var ju inte så kul, men det hade ju kunna varit mycket värre och eftersom jag inte kunde hitta några andra brister vid min bottenbesiktning så var jag ändå väldigt nöjd. Att byta stumlaskarna var ju inget större problem.

Eftersom vi nu var i mitten av november så var alla platser i de fina skjulen på Duvholmen upptagna, så WI III fick tillbringa sin första vinter på Duvholmen under en presenningstäckning utomhus till den facila kostnaden av 25 kronor per kvm plus 5 kronor kvm för upptagning och sjösättning, totalkostnad 1.500 kronor.

Bo Bergs första kontakt med Sven Abrahamsson.

Min far Stig Berg (1919 – 96) var prenumerant på Till Rors under hela 40- och 50-talet, så redan 1954 hade jag läst att Wibom donerat WI till Marinen. Eftersom familjen redan 1953 hade tillgång till sommarstället på Washolmen, så hade jag redan 1953 och -54 sett WI vid grannön Ramsö på svaj på redan utanför Sven Abrahamssons varv Abrahamsson & Börjesson.

Först på våren 1957 när jag seglade runt WI III med min E-låda (E 63 -48 Hazard) var jag så pass vuxen att jag vågade gå i land på varvet och prata med Sven. Sven var inte så lättkonverserad i början, men han mjuknade när han förstod att jag kunde en del om de jakter han byggt och förvarade på varvet. 1957 var det sista året som Marinen förvarade WI III hos Sven.

När jag den 18 november 1973 hade täckt WI III på Duvholmen, tog jag kontakt med Sven Abrahamsson.

Wi III 1974 vid ÅDBK's klubbholme Korpemaren. Foto: Bo Berg



Han hade sålt varvet 1962 till Peterbergarna och bodde nu på Badhusgatan 8 i Waxholm. Jag berättade att jag köpt WI III av Marinen och även att vi hade träffats på varvet 1957, men det kunde han inte komma ihåg då, men när vi träffades på riktigt ett par månader senare mindes han vårt första möte 1957.

WI III's första vinter i min ägo blev halvtuff

Från torrsättningen 13 november -73 till sjösättningen 19 april -74 gjorde jag 701,5 arbetstimmar på WI III, bl a på renskrapning och fernissning av samtliga luckor, durkar, salongsbordläggning, kölsvin, hyvling av mast och bom osv

Kustartilleriet försöker förstöra min segelsommar med WI III.

I början av mars får jag ett rekommenderat brev från kustartilleriets truppregistreringsmyndighet som har inkallat mig till tjänstgöring på KA I i tre veckor under kommande juni månad.

Katastrof, vad göra åt detta?

Jag tillskriver myndigheten den 8 mars enligt följande:

Undertecknad ber härmed att få anhålla om anstånd med krigsförbandsövning juni innevarande år med inryckningsdag den 3 juni 1974. Undertecknad köpte hösten 1973 segeljakten WI III av Marinen och har tillsammans med fem personer planerat en långsegling på två och en halv månad. Undertecknad är lärare och börjar sin ferie den 7 juni. Deltagande i krigsförbandsövning skulle således innebära att den planerade semestern blir förstörd och på grund av detta anhåller därför undertecknad vördsamt att i stället få delta i den krigsförbandsövning som är planerad att äga rum i september 1974.

Bo Berg

Svar kom redan den 19 mars.

Anstånd bifalles t.o.m. 1974-12-31. Möjlighet att inkalla Er i september 1974 finns ej. Mot detta beslut får talan ej föras. På uppdrag av KA trm Eric Berger C Reg. det.

Seglingarna under 1974 blev familjeseglingar i Stockholms och Ålands skärgårdar samt även till Gotland.

The Scandal Beauty Trophy Race 1974.

Nu skulle jag segla TSBTR på egen köl för första gången och därför lät jag mättningsmannen Håkan Preiholt mäta in WI III enligt Scandicap den 17 augusti -74. Jag chansade på att det skulle blåsa ordentligt så hon mättes in med den lilla kryssfocken och fick ett så lågt mätetal som 9,35. Nu skulle WI III ha en rejäl chans om det blev blåsa av, eftersom samtliga av de övriga tiorna som skulle delta hade högre mätetal tex Tamara VI 9,48 och Aaworyn 10,21. Det blev stundvis mycket byigt och WI III seglade bättre än någonsin tidigare. WI III var i ledning vid första rundningen av Rålams-hovsmärket tillsammans med 75 S 19 Katja 10,35 och 95 S 1 Kerma 11,68. Tyvärr så samman-



The Scandal Beauty Trophy Race 1974.

Foto: Åke Bengtsson

stötta WI III och Kerma strax efter rundningen av märket. WI III's häck lyfte loss Kermas brädgång och skarndäck på BB-sidan mittför sittbrunnen. Detta var extra tråkigt eftersom ägaren Tom Smith (sonson till brännvinskungen) hade låtit renovera däck, skarndäck och brädgång under den gångna vintern. WI III fick inte en skräma. Hon hade ett rostfritt beslag på hela akterspegelns överliggare.

Kerma gick i mål som etta eller

tvåa och om jag minns rätt så var WI III femma över linjen. Nu blev det snack om protestförhandling, men Tom ville gärna försöka vinna racet, så vi kom överens om att, ifall jag tog på mig en diskning, så skulle han ta på sig kostnaden för Kermas skador utan snack och så blev det. Man kan verkligen säga att Göran Romare och jag satt i samma båt, fast med ett års mellanrum, se SYS-jakten nr 2 sid. 21, Båt för Alla nr 13 -74 sid. 30, Båt för Allas framsida nr 1 -76 och Segling nr 1-2 -84 sid. 86.

Segelbåtens dag 6 - 7 september 1975 på Riddarfjärden för första gången med R-10: klass.

Placering	Poäng	Båt namn	Segelnr	Ägare
1	3,0	Itaka	S 8	Bröderna Lilja
2	5,5	WI III	S 10	Bo Berg
3	10,0	Aaworyn	S 3	Hans Marklund
4	11,0	Moana	S 4	Rune Matsson
5	14,0	Tamara VI	S 5	Erik Norelius

Kallin & Söderström

båtbyggeri

Maegretelundsvägen 97, 161 35 Bromma

Telefon
08-634 06 33

WI III's gästar var Gunilla Wallmark, Millis Berg, Claes Dahlqvist, Pelle Lagerholm och Thomas Rydqvist.

WI III's andra vinter på Duvholmen blev heltuff

Vintern 74/75 förvarades WI III inomhus till en kostnad av 2.535 kronor och 30 öre och på fakturan så beklagade sig varvet att vi på grund av ökade omkostnader dock måste debitera 35:- / timme fr o m den 1 juli 1974. Arbetsinsatsen bestod bland annat av rivning av den fasta sittbrunnsturkskonstruktionen, tillverkning av en ny öppningsbar med en hel durk i nåtad oregonpine, omkonstruktion av storskotsanordning, tillverkning av skotbalkssystem, konstruktion och tillverkning av helt ny pentryavdelning i massiv teak, byte av 5 stumlaskar med bordläggning, nåtsågning och limning mellan skarndäck och bordläggning totalt 34 m, demontering av backstagsbeslag, tillverkning av nya som flyttats 4 m akterut, demontering av winchklotsarna från sittbrunnssargen, tillverkning av nya svarvade i krysslimad teak för däckmontage, renskrapning av invändig bordläggning, del av utvändigt dito, bridgedäck, sittbrunnstoffer, akterspegel samt hyvling av spinakerbom osv totalt 1533 timmar.

WI III R-10:a.

Den 25 januari 1975 mättes WI III enligt R - regeln och den 11 mars får jag ett mycket glädjande besked från Svenska Seglarförbundet " härmed har vi nöjet meddela att Er segelyacht WI III tilldelats segelnummer S 10 ".

10 S 10 SNYGGT !

1975 års seglingar med gästar:

Familjeseglingarna bjöd som vanligt på Stockholms- och Ålandsskärgårdar samt Gotland. Kappseglingar under året blev Askö Runt den 9 augusti, en Scandicap segling där WI III besegrade Aaworyn med två minuter. Gästar under denna segling var Per Wästerberg och

Jörgen Schnee. SSS-distanssegling till Rastaholm den 30 september med R-10: klass, seglingen avbröts när WI III nästan nått målet, Itaka var drygt en distansminut efter men straxt före Aaworyn. WI III's gästar var Pelle, Jörgen, Peter Breid och Lasse Gustafsson (delägare i Tamara VI). Vid tredje seglingen låg fortfarande WI III vid kaj när starten gick, varför hon endast nådde en tredje plats under söndagens segling. Gästar var Pelle, Jörgen, Peter samt Bosse Palmblad.

Källor: DN, SVD, FFV, SSF, KA trm, WI III's gästar, loggböcker och tidsböcker samt Sven Abrahamsson 1891 - 1982

Seglarhälsningar

Bo Berg

Träbåtskonsult, Waxholm

Sittbrunnen rättar

Fort men lite fel, så kan tyvärr förra nummret sammanfattas. Här kommer en uppsträckning av kråkorna.

Jämför de tre olika profilerna: Hybris med sin fallande kölprofil mot Itakas mera vågräta samt Kryss med ungefär samma totala längd som Itaka med sina relativt korta överhäng mot Itakas långa.

Jämför Itakas och Kryss spantrutor. Här ser man den markanta skillnaden på R-båtarnas mera uträtade spantrutor (liten G-diff) mot C/R regelns mer fylliga och svängda spantruta.

Bilderna är tagna vid SSS-Bergvik 1976 av Bo Berg.

På sidan 23 2:a stycket ska tilläggas att: det i 1908 års R-regel även fanns 19 meter som mätningstal.



Itaka spantruta



Kryss spantruta



Hybris i profil R-10, Anker 1928 (2:a R-regeln 1919)



Itaka i profil R-10, Holm 1934 (3:e R-regeln 1933)



Kryss i profil C/R-12, 1958

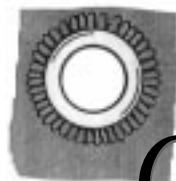


Bildtext: Wi är en av de vackraste och mest sjövärdiga segelyachtarna på svenska ostkusten. För marinen blir hon ett mycket välkommet komplement till de tämligen ålderstigna utlåningsbåtarna. Hoppas att marinen kommer att låta sig representeras med Wi i sommarens Bogskärssegling och i nästa sommars Gotland Runt. Det bleve i så fall en mycket intressant start. Ur Till Rors nr 9 - 54

Äras den som äras bör resultatlistan från Waxholmsfestivalen

Båtnamn	Typ	Placering	Seglad tid	Beräkn. tid
La Morena	SK 95	1	0 50 00	1 03 30
Ala-Ala	SK95	2	0 50 35	1 04 15
Ninni	SK 55	3	0 56 30	1 06 07
Kerma	SK 95	4	0 51 30	1 06 45
Trio		5	1 08 35	1 07 13
Cirrus	Ö 10	6	1 01 00	1 09 32
Tarratella		7	1 01 50	1 09 53
Benita		8	1 05 35	1 10 50
Seven	H 7	9	1 04 00	1 11 41
Melita	R 6	10	1 02 00	1 11 55
Trione		11	1 05 10	1 14 57
Tintomara	Ö 8	12	1 06 55	1 16 17
Ariel	Spissgatter (tysk)	13	1 14 00	1 19 11
Itaka	R 10	13	1 04 22	1 19 11
Krax		15	DNS	

På sidan 20 påstod vi att den Åländska sexan Ingegerd var ritad av Salander, det var fel. Ingegerd är en Estlander-sexa!



Classic

Oavsätt Du planerar att Kapp- eller Långfärdsegla har vi konstruktioner lämpliga just för dina ändamål. Allt ifrån vår senaste konstruktion **D4** med individuell fiberlayout till **Doyle Classic** med traditionellt gammaldags hantverk och färgad duk.

Få segelmakare som Doyle Sailmakers har lagt ner så mycket tid på utveckling av konstruktion och formgivning av segel. Nu tar vi nästa steg och introducerar ett unikt design program som ger oss exakt formgivning anpassad till båtens egenskaper.

Låter det spännande? – hör gärna av dig nästa gång det är dags för nya segel. Missa inte chansen att få uppleva nästa generation av segel.

Doyle Sails, Fisksätra Marincenter, 133 42 Saltsjöbaden
Tel. 08-717 05 46 fax: 08-717 05 46 E-mail bengt.lindholm.se



Om du vill annonsera, kontakta
Hans Cronmark
tel: 070 92 777 09 eller
e-post: hans.cronmark@rosengrens.com

PONDUS SNICKERI & BUTIK	
BÅTSNICKERIER & FÖRSÄLJNING AV	
Båtplywood, massivt trä, träpropp, rostfri skruv, kopparnit, slipmaterial, epoxilim	
Snickeritjänster i verkstad och på plats	
Skicka efter vår lagerprislista eller besök oss på www.pondussnickeri.a.se	
BUTIK: Pipersgatan 6 STH. Tel.08-6515400 Fax 08-6513712	

Tyresövarvet

Fullständig varvsrörelse
Vinterförvaring • Utrustningar • Reparationer
Slip 15 ton • Vinter- och sommarplatser
Tel: 08 - 770 04 36

KAJAKBODEN AQUARIUS

Uthyrning och försäljning av
havskajaker och tillbehör
Tel: 08 - 770 09 50

Hemsida: www.kajakboden.com

Café Sjöstugan

sommarcafé på bryggan
Tel: 08 - 770 09 50

Allt detta 18 minuter från Stockholms centrum.
Varvsvägen 9, 135 62 Tyresö



Norrköpingskuttern Garm i stilltje under kappsegling utanför Sandhamn 1903.