

SYS Jakten

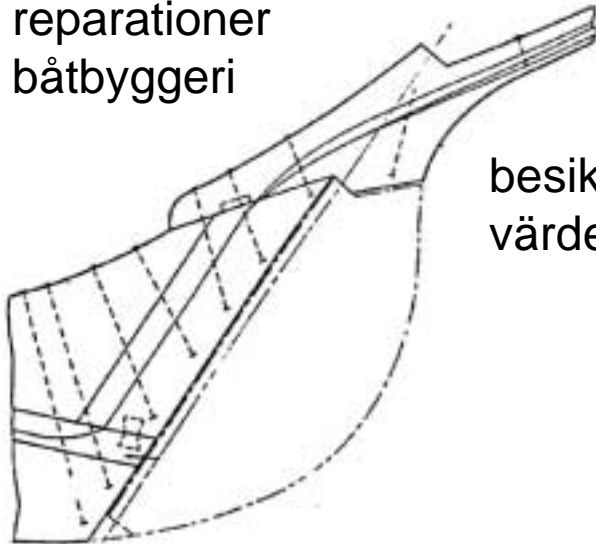
Nr 2 1999

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

Björn Borg & John McEnroe möts på Åland

I sommar möts tennisens världsstjärnor på Åland. Idrottsparken i centrala Mariehamn blir arena för den prestigefyllda tävlingen

**Björn Borg, John McEnroe, Yannick Noah, Pat Cash, Gene Meyer,
Henry Leconte, Mats Wilander och Mikael Pernfors**

Best Hall Åland Classics 15-18 juli 1999

En deltagelse i ATP Senior Tour of Champions

För information och biljettbokning:
Ålandsbutiken i Sverigehuset 08 - 210 515
Ålands Turistinformation +358 18 24 000

SYS Jakten

Organ för Sail Yacht Society

Nr. 2, 1999

Utgivare Sail Yacht Society
 Redaktör Eva Karlsson Dahlberg
 Ansvarig Per Henricsson
 utgivare

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.

För att bli medlem måste jakten vara minst 30 år gammal, ha en segelarea på minst 30 kvm och vara byggd i klassiska material. Är den gaffelriggad räcker det att den är minst trettio år gammal och är den byggd före 1906 är enda kravet att den är övernattningsbar. Klubben har också ett växande antal stödmedlemmar.

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

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

Omslagsbild:

En nyligen återfunnen bild på Singoalla, som inte är publicerad tidigare.

Ordföranden har ordet.

18 Maj 1999

Värkänslorna spritter i kroppen. Sen flera veckor har terpentinsniffandet varit igång. Det är lika härligt varje år, när terpentini-premiären infaller och man äntligen får korka upp. Alla har vi ju våra hemliga recept, men jag håller på traditionen med hälften olja och hälften terpa, som jag lite skämtsamt brukar kalla "eau de vie". Den blandningen tycker jag ger bäst slag.

Classic Boat Show - 99 var vår bästa mässa hittills, med 16 inlämnade medlemsansökningar och ett sextiotal medlemsbesök i SYS monter. SYS *Jakten* gick åt som smör i solsken och bidragen till klubben klirrade tätt i glasburkarna.

Nästa år tioårs-jubilerar SYS. Jag hoppas att många av er har möjlighet att komma förbi vår jubelmonter på Allt för Sjön 2000.

I förra numret av tidningen kunde ni läsa att SYS närmade sig 100-jaktssträcket. Jag kan med stolthet redan nu meddela att sträcket är nått och passerat. Det är i skrivande stund 101 jakter registrerade i SYS. Den hundrade jakten blev Concordkryssaren Anita ägd av Bo och Anita Olsson, Grödinge. Ansökningarna fortsätter att strömma in. Med den här takten dröjer det inte länge innan vi har 150 jakter i klubben.

Varje gång jag skryter om SYS eminenta hemsida, så grumlans glädjen av lite dåligt samvete mot dom som, av ena eller andra skälet, valt att inte skaffa en dator hemma. Själv jobbar jag med datorer och Internet, så för mig är det lika självklart att skicka e-mail och att surfa på nätet som att använda telefonen. Andra tycker en dator bara är en jobbig surrande plastburk, som tar upp alldeles för stor plats på skrivbordet. Jag är övertygad om att det finns sysare som hellre skrapar kölsvin i tio timmar, hängande i knävecken, än sätter sig framför en dataskärm. Till dom vill jag säga att så länge Postverket fortsätter att dela ut post i det här landet så kommer ingen tvingas skaffa dator för att få vederbörlig SYS information. Däremot kommer klubben använda den nya tekniken för att spara pengar, för snabb kommunikation inom klubben och för de nya roliga sätt att få kontakt med likasinnade, som tekniken erbjuder.

Ett exempel är det senaste och kanske roligaste inslaget på hemsidan, SYS diskussionsdito. Själv går jag in var och varannan dag för att läsa de senaste inläggen i de olika frågorna, delta i debatten, svara på frågor om jag kan, eller lägga in tips om allt möjligt som kan intressera dom som besöker sidan. Till er som har snuddat vid tanken att hänga på den här nya grejen så är det dags nu. Ni andra som redan är ute och surfar, chattar och debatterar, både jaktägare och stödmedlemmar, uppmanar jag att sända era e-mail adresser till vår sekreterare Ricard Siewertz. Det görs lättast via hemsidan som ni finner på websajt.nu/sys.

I sommar ordnar SYS som vanligt en sommarträff. Eskadern till Hangö-regattan, med efterföljande sexa-VM, blir en annan höjdpunkt. Jag hoppas vi ses på böljan den blå.

Håkan Sellerholm

Välkommen till 10-årsjubilerande ÅLANDS SJÖDAGAR

21 – 25 juli 1999

Programpunkter för sjökvarteret, Österhamn

21.7

Postpokalen – roddtävling mellan åländska företag
Kvällsunderhållning med Tex Mex Trio

22.7

12.00-15.00 Lunchmusik i Sjökvarteret
12.00-16.00 Sjöräddningen arrangerar sjösäkerhetsdag i Sjökvarteret. Barnen får åka en tur med räddningsbåtarna
19.00 Monologen "Opalerna i Andamooka" spelas ombord på Pommern
Kvällsunderhållning med T-Time

23.7

"Barnens Sjödag". 12.00-14.00 Sjörovarkryssning för barn med galeasen Albanus
14.00-17.00 barkbåtstävling i Sjökvarteret
12.00-15.00 Lunchmusik
Dags- och kvällsseglatser med galeasen Albanus och sumpen Jehu
Hantverksnatt, prova på olika sorters hantverk. Tex.

Repslagare, segelsömmare, båtbyggare o.s.v.
Kvällsunderhållning med Dalilas sambaorkester

24.7

12.00-14.00 Sjörovarkryssning för barn
12.00-15.00 Lunchmusik
Dags- och kvällsseglatser med Albanus och Jehu
13.00 Uniformsparad, Almogebåtskappsegling
19.00 Monologen "Opalen i Andamooka"
Kvällsunderhållning med Dalilas sambaorkester

25.7

13.00 Linjedop ombord på Pommern
Båtprylsauktion i Sjökvarteret
Båtparad

Dessutom anordnas föreläsningar
Med reservation för förändringar

Mer information om evenemangen får du på Ålands turistbyrå Tel: 009358-18-24259.

Information om kajplatser/hamnarrangemang
Tel: 009358-18-16033 (säkrast morgnar)

LM Rostfria AB

-Din tillverkare av beslag och tankar-

Vi har en långvarig erfarenhet av tillverkning av



Vi tillverkar även allt som har med skrov och rigg att göra. T.ex. mastfot, röstjärn, bottenstockar, roder, hjärtstockar och mastbeslag. Vi arbetar i alla material, t.ex. rostfritt, titan, alu, mässing, mm.

Låt oss lösa dina problem!

LM Rostfria AB, Björngårdsgatan 15, 118 52 Stockholm,



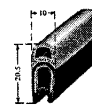
KUNTZE

**VI HAR ETT AV BRANSCHENS
STÖRSTA SORTIMENT
PÅ SLANG.**



- * **Slangar**- Vi lagerför ett brett sortiment på gummi och plastslangar.
- * **Slangtillbehör**- Vi har slangklammer i galvat, rostfritt samt syrafast.
- * **Lister**- i gummi och plast ex. glasningslister, tätningslister.
- * **Gummiduk och packningar**- Vi tillverkar efter Ert behov.
- * **Mattor & inredningsmat**- Konstläder, ljudisoleringsmat.
- * **Lim, tätningsmassa & tapeprodukter.**
- * **Kilremmar, remsskivor och vibrationsdämpare.**
- * **Handskar, stövlar & regnkläder.**

VÄLKOMMEN IN I VÅR BUTIK PÅ LINDHAGENSGATAN 76



KUNTZE & CO AB

Box 120 79 Lindhagensgatan 76, 102 22 Stockholm
Tel. 08-657 90 00 Fax. 08-657 98 20

Innehåll

SYS Jakten Nr 2, 1999

- 6 *Klubbsidorna*
- 8 *Singoalla – en dröm blir verklighet*
- 13 *Tätning av en båt*
- 14 *R10-S-10, Wi III, del 2*
- 18 *TILL HANGÖ!*
- 19 *Båtmässan 1999*
- 21 *Drömmen om att få segla på värmen*
- 24 *Sittbrunnens parlament*
- 26 *Silvervingen, på gång eller...*
- 27 *Köpes & Säljes*



Redaktionellt

Nu nalkas den ljuva sommartid och sommar- nätterna är oändligt ljusa. Det är något speciellt med att segla långt in på småtimmarna i den ljusa sommarnatten.

Om ni inte har bestämt vart ni ska segla ännu denna sommar kan ni få inspiration till att följa med till Hangö eller Västindien i detta nummer av tidningen. Är det för långt så hoppas vi att ni möter upp till sommarträffen vid Hägerön.

Ni kan även läsa om nybyggnaden av Singoalla. I jämförelse med detta enorma projekt Tommy Lindblom mfl har satt igång bleknar det mesta. Vi önskar att det går vägen och hoppas på rapporter under resan.

Ni kan även se att tidningen har fått en lite annorlunda formgivning jämfört med tidigare nummer.

Ha en bra läsning - Red.

Redaktionen

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

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

Ricard Siewertz 08-720 33 14
silvervingen@usa.net

Randal Stranicky 08-747 84 15

Material till SYS-jakten

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

Maila till: Redaktionen: sys@websajt.nu

Faxa till: Ricard Siewertz: 08-7203314

Annonser: Randal Stranicky: 08-7478415

Klubbsidorna

10-års jubileum

År 2000 har SYS 10-årsjubileum. Redan nu skall vi börja planera inför festligheterna. Nog för att vi hade trevligt i Göta SS lokaler på Långholmen häromsistens men till 10-års jubileet vill vi dra på lite. Vet du någon lämplig lokal eller har någon annan idé så tar vi tack-samt emot. Ny klubbmästare för i år är Hasse Fungdal. (HK Ninitre).

SYS har ny internetadress:
websajt.nu/sys

SYS officiella mailadress:
sys@websajt.nu

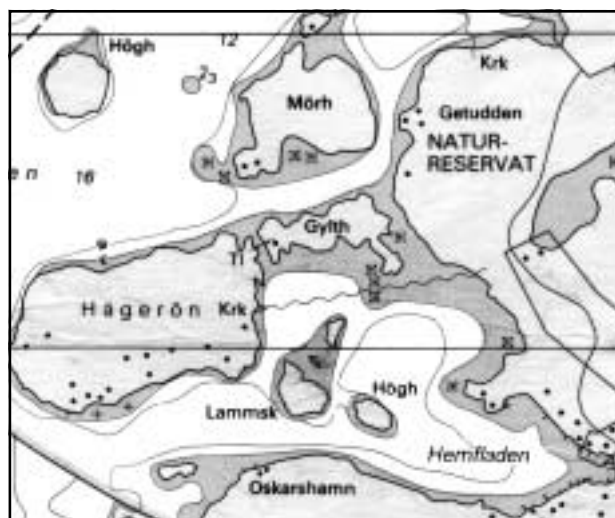
Internet

Sail Yacht Society byter adress på hemsidan! Det kan ju tyckas vara knökigt att byta adress men det har flera fördelar för skötseln av sidan. Dessutom så kommer det att bli en mer logisk adress och utan det förargliga tilde-tecknet (~). Den nya adressen är **websajt.nu/sys**. Den gamla adressen kommer att fungera ett tag till men se till att byta ut det gamla bokmärket.

Ricards ambitioner är att hålla den uppdaterad med intressanta nyheter och övrigt men han är alltid i behov av information från er. Det kan vara bra länkar, intressanta historier eller aktuella händelser, festivaler och arrangemang. En nyhet är också att det finns en **diskussionsgrupp** på hemsidan. Där är det meningen att alla skall kunna yttra sig om det som rör vårt intresseområde. Det är naturligtvis många icke SYSmedlemmar som är inne och ställer frågor och Ricards önskan är att vi i SYS ställer upp och ger dem svar! Var inte rädda att skicka in inlägg och frågor, uppmanar han. Glöm inte heller att ni kan uppdatera era båt/person-uppgifter via ett E-formulär.

SYS sommarträff

Ett återbesök på Lux mycket trevliga klubbholme, Hägerön. Hamnen ligger på öns ostsida, väl skyddad och med tillräckligt med vatten under våra största jakters kölar. Sist vi var där, 1997, bjöds vi på ett par lata dagar med bad och sol och en mycket dramatisk kappsegling mellan sexorna Silvervingen och Stella Polaris som omfattade både grundstötning och man över bord. Helgen den 19-20 juni träffas vi, och de som hinner, är där redan fredagen den 18 juni. Aktuellt telefonnummer vid denna tidpunkt är 070-7555646, Ricard, eller direkt till klubbstugan 08-57166315. Programmet är i skrivande stund hemligt men Klubbmästarna skall se till att vi får det som vi vill! Klubbhus med vatten och kylskåp, bastu mm finns för oss! *Båtsportkort 6143 Kanholmsfjärden*



Bengt Almgrens motion om flyttning av årsmötet

Bengt motionerade om att, årsmötet borde vara under samma vecka som båtmässan, *Allt för sjön*. Poängen med detta vore att icke Stockholmare skulle ha en rimlig chans att bevista årsmötet om de ändå var i stan för att gå på mässan. En bra idé ansåg mötet och uppdrog åt styrelsen att se till att så sker!

Tävlingsinbjudan till Hangöregattan 9-11/7 1999

Kölbåtar: En start/dag kl. 12.00. Kryss-länsbana + målgång nära Kasinot.

LYS: En start/dag, kl.10.00. Distanskappsegling, banans längd ca 25 nm

Anmälningavgift: Kölbåtar FIM 350; hamnavgift ingår

Anmälan: Görs per brev eller fax senast den 30/6

Konto: Merita Bank Ltd, Finland 201220-

2005468, *Swift code:* MRITFIHH

Kopia av kvittot bifogas anmälan

Adress:

Hangö Regattan

PB 73

10901 Hangö

eller Fax +358-(0)19-2487 761

Telefon till kansliet under tiden 8-11/7.

+358-(0)19-2482 263

Mail to: hsf@pp.inet.fi (fr.o.m. 1/6)

Tävlingsföreskrifter och info erhålls från HSF:s kansli fr.o.m. 8/7 kl. 18.00

Obs! Denna tävling gäller alltså inte endast för klassiska jakter! Det brukar vara ganska trångt så anmäl er i tid! /RS

Posters till sexa-VM i Hangö
finns att köpa hos Ricard
Siewertz. Ring 070-7555646.

Styrelsen 1999

Ordförande: Håkan Sellerholm

Vice Ordförande: Randal Stranicky

Sekreterare: Ricard Siewertz (tillika Internet-ansvarig)

Kassör: Hasse Börjesson

Klubbmästare: Hasse Fungdal

Assisterande klubbmästare: Janne Wiehager

Ordförande tekniska kommittén: Bosse Andersson

Ledamot: Jonas Lindberg (eskaderansvarig)

Smart & fast course

SYS tackar härmed femmaförbundet för tvådagarskursen i taktik som vi fick tillfälle att vara med på. Föreläsare var Patric Forsberg, välmeriterad kappseglare på bla Jan Stenbecks sexa Sophie II. Åtta personer från SYS var på plats och samtliga kommer att använda sig av sina nyförvärvade kunskaper under sexa-VM i Hangö!

Regelkurs

Bosse Samuelsson, bror till den för oss mer kände Hasse "protest" Samuelsson, är förbundsdomare i segling. Bosse höll en kurs för SYS och SSKF i kappseglingens regler. Konstigt nog befann sig nästan exakt samma personer från SYS som bevistade "smart & fast course", även på denna kurs! Mycket intressant kurs där uttrycket att "klämma en finne" fick en ny innebörd.

Matrikel till salu

Har du ingen eller vill ha en till eller tänker ge bort en i present? Ring Ricard Siewertz tel 070-755 56 446, de kostar endast 130 kronor.

Nya medlemmar

R8 **Skum** med Christer Nordvall

Catboat **Ellen** med Rasmus Vaern

R12 **Kryss** med Benkt Hagstrand

HK **Athene** med Hans Cronmark

SK-40 **Bambi** med Kimo Kostiaainen

H8 **Endevour** med Michael Green

Kustkryssare **Magna** med Eli & Ulf T.

Ulriksen

SYS önskar dem varmt välkomna i gemenskapen!

Samtidigt har vi sju ansökningar som inte ännu är behandlade. I år kommer vi över 100-strecket!

Singoalla – en dröm blir verklighet

Som en dröm glider hon fram på de suddiga fotografier som bevarats, den mytomspunna Singoalla. Störst av alla skärgårdskryssare och förmodligen den snabbaste. Gustaf Estlander ritade henne 1918 men hon fick ett mycket kort liv på kappseglingsbanorna. Lågorna slukade Singoalla i en varvsbrand redan 1923. Men nu ska hon återuppstå.

– I slutet av augusti börjar vi bygga, säger Tommy Lindblom som om det var den självklaraste saken i världen att bygga en skärgårdskryssare på 24 meter och med en vikt på 16 ton.

Men så har han också hunnit med några projekt i sitt 45-åriga liv. I botten finns en utbildning till snickare även om Tommy till vardags driver MC-firman Raceway ihop med sina bröder. Förutom att bygga flera bilar, motorcyklar och båtar har han bland annat varit med att rädda 150:an Mignon.

– Det var brorsan som köpte henne. Jag försökte släpa honom därifrån när vi skulle hämta henne 1986. Hon såg ut som ett spjalstaket i botten.

Sju år senare gick Tommy med i konsortiet som äger Mignon och idag är hon i skick som ny. – Faktum är att Singoalla är ett mindre projekt än Mignon. Det är alltid lättare att bygga nytt än att renovera.

– Sverige är annars ett u-land när det gäller nybyggen av klassiska båtar och Singoalla är liten om man jämför med mycket av det som byggs i Tyskland, England, Holland eller USA, säger han, slår på datorn och visar en engelsk hemsida (www.spirit-yachts.co.uk) där man har ett komplett sortiment från 37 fot upp till 110 fot som byggs i trä och epoxi.

Två konstruktörer

För att materialisera drömmen om Singoalla har Tommy och hans bror Roger engagerat den välmeriterade Sven Olof Ridder samt sexaseglaren och båtbyggaren Stefan Törnblom för att göra konstruktionsarbetet och de viktiga hållfasthetsberäkningarna. Singoalla är en extrem båt med ett mycket skarpt slag, smalt kölsvin och halva vikten i kölen. Den ursprungliga båten var för klen byggd vilket ledde till att hon fick förstärkas redan första vintern.

På de nya ritningarna, som snart är klara, är friborden höjda åtta centimeter. En förändring

som ger bättre ståhöjd invändigt men som också ger ett starkare skrov. För att linjerna ändå ska bibehållas blir hon närmare 60 cm längre och kommer att mäta cirka 24,5 m.

Originalritningarna förstördes antagligen tillsammans med båten men bröderna har hittat en släpmodell som någon av August Plyms söner gjorde vid sina studier på KTH åren 1922 till 1924. Familjen Plym är ju kända för att vara perfektionister så man kan se på modellen att den inte turar på några ställen, precis som förlagan.

–Titta på den, säger Tommy och lägger släpmodellen upp och ned. Visst liknar den en delfin?

Utgående från släpmodellen har man tillverkat en plugg i skala 1:10 och sedan två modeller i glasfiber. Den ena ska användas för att få rätt utseende på överbyggnaderna och den andra ska användas för att prova ut inredningen så att den blir funktionell.

– Det är mycket billigare att göra misstagen på modellen än på den riktiga båten.

Om man vet hur skrovet såg ut så har det varit ett större detektivarbete med detaljerna på överbyggnaderna. Där skiljer sig de olika ritningarna som publicerats något. Bland annat är nedgången ritad mitt i båten men fotografier visar att den faktiskt var förskjutet åt babords sida. En annan sak som varierar är utformningen av ventilerna. Bra fotografier skulle underlätta arbetet men de få som finns är oskarpa och mycket små.

– Vi vill att alla som har någonting att tillföra hör av sig, säger Tommy Lindblom.

Vacker att se på

Den Singoalla som ska byggas ute på Jungfrusunds varv på Ekerö kommer inte att kunna mätas in efter den gällande skärgårdskryssarregeln eftersom hon är ritad efter 1916



Bilden av Singoalla från KSSS 1921 är den bästa av den handfull som finns kvar

års regel. Hon blir istället en replika. Det innebär att hon kommer att se ut precis som sin namne men byggs med modern teknik vilket ger ett lättare och starkare skrov. Dessutom bör hon bli snabbare eftersom segelmaterialet är så mycket bättre idag.

Totalkostnaden för bygget är beräknat till ca fem miljoner och för att få igång arbetet satsar Tommy och Roger egna pengar och egen tid. Jag ska jobba fyra dagar i veckan med bygget och brorsan fem dagar i veckan. Dessutom har vi engagerat Stefan Törnblom och den välrenommerade Thomas Larsson, som bland

annat ledde renoveringen av Beatrice Aurore.

– När vi kommit en bit på väg med bygget räknar vi med att få sponsorer. Intresset på båtmässan var stort men det blir lättare att koma till avslut när man kan visa på skrovet.

Att bygga skrovet och få henne seglingsbar tror Tommy ska gå på 2,5 år. Sen återstår ungefär lika mycket arbete med inredningen.

– Får vi mycket sponsring kan vi engagera fler båtbyggare och öka tempot.

Modern byggmetod

– Vi kommer att bygga med röd ceder och epoxi enligt Westmetoden.

Det innebär att skrovet byggs av smala, spontade ribbor som limmas mot de sex, sju huvudskott som ger båten styvhet i tvärsled. För att förhindra att vatten tränger in i träet förseglas skrovet med epoxi. På utsidan lägger man dessutom flera lager glasfiberduk. Slutligen målas det vitt, som på originalet.

Med Westmetoden blir skrovet lättare än om hon byggts på traditionellt sätt. Det beror inte bara på att man slipper spanten och en del dödträ;

röd ceder väger knappt hälften jämfört med furu. Visserligen tillkommer epoxin, som i jämförelse är tung, men båten beräknas ändå bli 1,5 ton lättare än originalet.

– Totalvikten blir trots det 16 ton eftersom vi ska ha motor, tankar, vinschar och en del andra saker som inte fanns på den tiden, säger Tommy Lindblom.

Det blir Thomas Larsson som ska stå för kölsträckningen.

– Då är man säker på att linjerna blir rätt trots att skrovet byggs upp och ned.

Anledningen till det omvända förfarandet är att det helt enkelt är enklare.

– Dessutom slipper man problemet med epoxi och skräp som rinner ned och fastnar i kölsvinet.

Troget originalet

När bordläggningen är klar är det dags att vända skrovet och lägga däck som blir i massiv oregon pine.

– Vi gör på samma sätt som på Mignon. Det vill säga limmar däcksbribborna mot varandra och mot balkarna, säger Tommy Lindblom.

Nätet blir därför enbart en fråga om att få ett snyggt utseende.

– När det gäller masten dividerar vi fortfarande om materialet. En kompositmast blir lättare men helst tar vi en trämast.

Segelplanet blir dock i stort sett detsamma som originalet med en mycket liten förtriangel. Masten kommer dock att få två spridare för att bättre ta upp lasterna till skillnad från den ursprungliga enspridarriggen. Seglen sys i modernt material men får sömmar så att de ser ut som på originalet.

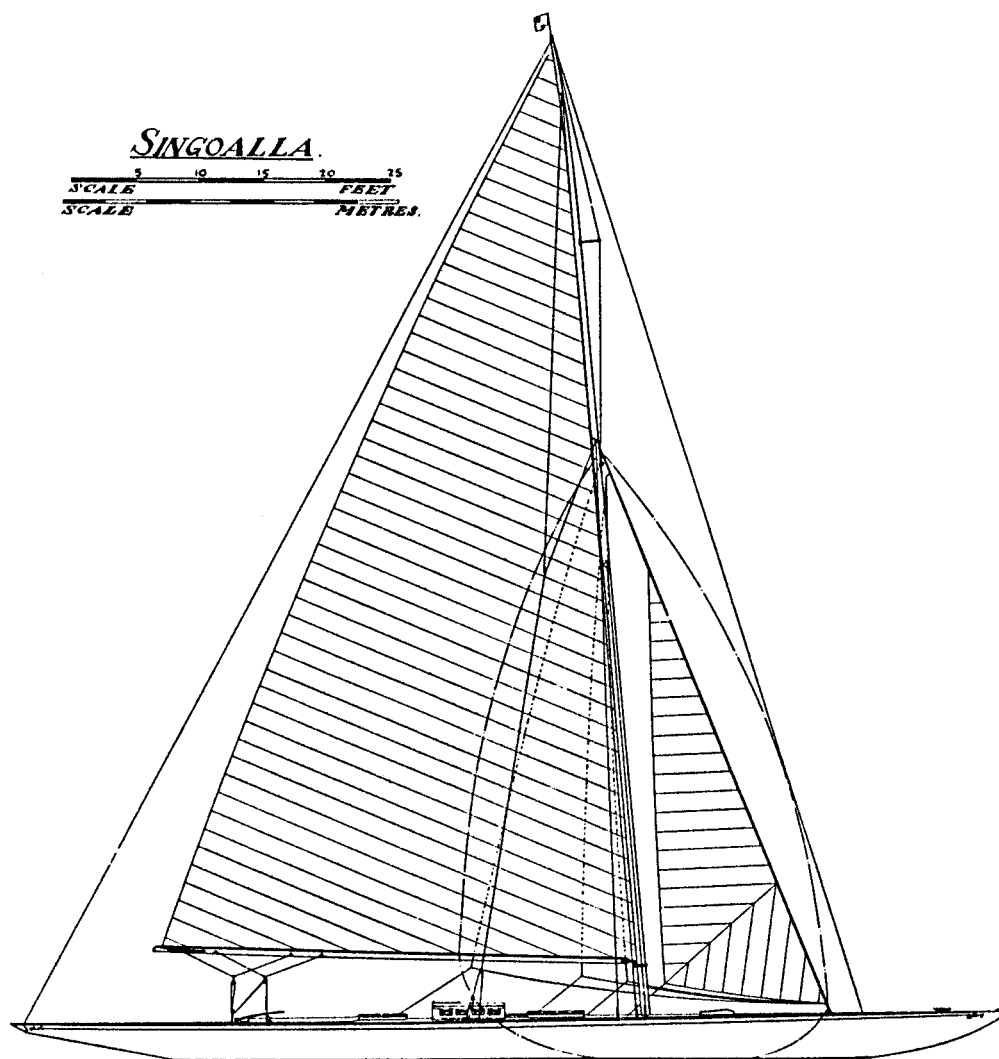
Krysstället hamnar på 189 kvadratmeter och den nybyggda Singoalla kommer säkert att segla som en dröm.

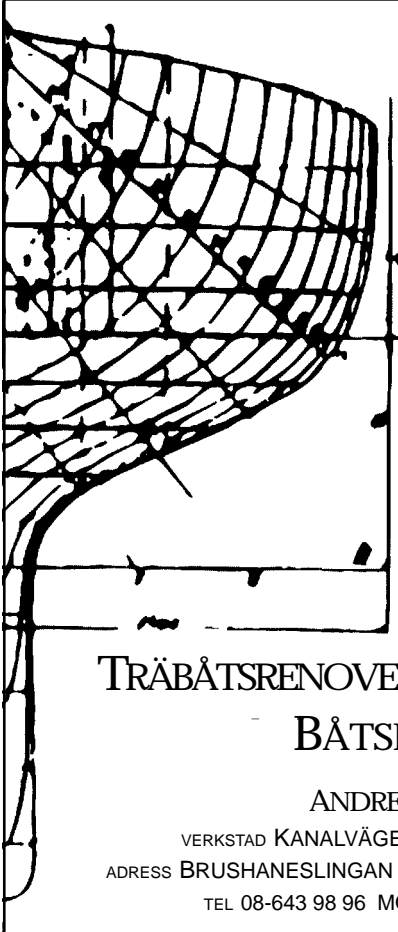
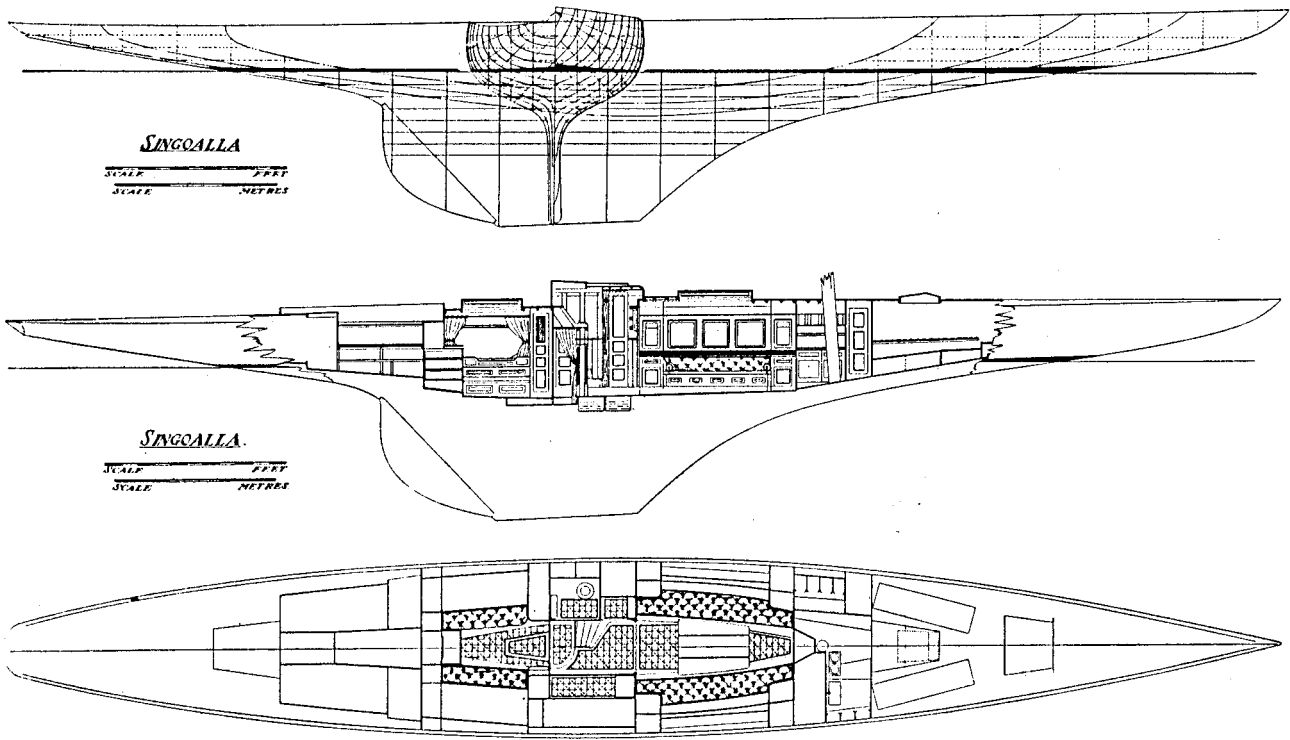
Per Henricsson

Singoalla

Data	Originalet	Nybygget
Längd över allt	23,90 m	24,50 m
Längd i vattenlinjen	15,40 m	15,40 m
Bredd	3,35 m	3,35 m
Djupgående	ca 2,98 m	2,94 m
Deplacement	16 ton	ca 16 ton
Blyköl	8 ton	8 ton

Byggd på Hästholmsvarvet i Stockholm 1918/19
Förstörd i en brand på Böbska varvet i
Travemünde 1923





BÅT & TRÄ

TRÄBÅTSRENOVERING
BÅTSNICKERI

ANDREASMILLDE
VERKSTAD KANALVÄGEN 4, HENRIKSDAL
ADRESS BRUSHANESLINGAN 11, 125 54 ÄLV SJÖ
TEL 08-643 98 96 MOBIL 070-715 72 58



Roland Palm
Nybyggnad och renovering av träbåtar

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

<http://home6.swipnet.se/~w-60684>

NYTILLVERKNING AV DALARÖEKAN!

Sveavägen 2, 130 54 Dalarö
Tel: 08 - 501 506 50, Fax 08 - 501 502 53
epost: roland.palm@mbox301.swipnet.se

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 trätytor såväl som på rengjord och slipad redan lackad yta. Bevarar träets färg och lyster under alla förhållanden.



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

Tätning av en båt

Historia inskickad av Björn Melander från okänt alster!

Asplund ägde en båt. Han hade köpt den av en man som visste vad han gjorde, för 50 kr. Med segel och allt. Jag bor bredvid Asplund, och Asplund bad mig hjälpa honom rigga på båten. Vi riggade på båten, d v s vi satte två segel med olika namn samt en mast i mitten och satte alltihop i sjön. En erfaren sjöman skulle först ha



Ill. Randal Stranicky

satt båten i sjön och sedan riggat på den, men det har alltid legat något originellt över Asplund. Då båten kom i sjön sjönk den. Den sjönk inte sakta som en grästen utan fort som en ansjovisburk med

hål i botten. Vi blevo rätt överraskade och Asplund bad till Gud om en revolver och 22 kr för att fara till Västervik och träffa mannen som sålt båten för 50 kr. och som visste vad han gjorde. Vi togo därpå en grogg och övertalade en på platsen bosatt yngling att dra upp båten på land. Vi reste därpå in till staden, skötte affärer, gingo på Cirkus och Kristallsalongen och träffade personer.

Efter en vecka återvände vi till landet för att tätta båten. Vi hade med oss mönja, bomull, cement, två liter konjak, spik och plåt. Vi tätade båten. Vi stoppade först bomull i alla hål, sedan mönja, sedan cement, sedan beck, sedan tjära och sedan plåt. Därpå sattes alltsammans i sjön. Därpå sjönk alltsammans. Vi gingo upp och togo oss en grogg och tillsade ynglingen, som var bosatt på platsen, att dra upp båten, varpå vi ånyo reste till staden, gingo på Cirkus och Kristallsalongen och träffade personer.

Efter en vecka återvände vi till landet i sällskap med en främmande herre i krage och manschetter. Båten stod uppdragen på land med segel och allt. Den främmande mannen i krage och manschetter köpte den genast för 200 kr.

kontant. Asplund frågade honom om han kune segla, varpå han sade:

– Å, man är väl ingen Tjäder heller.

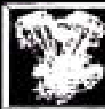
Vi satte båten i sjön tillsammans med den främmande mannen. Han seglade ut. Då han kommit 50 meter från land sjönk alltsammans, både båten och seglena och den främmande mannen i krage och manschetter. Vi stodo en stund och såg efter att den var riktigt sjunken, varpå vi gingo upp och tog oss en grogg och tillsade ynglingen, som var bosatt på platsen, att denna kväll behövde han ej dra upp båten. Det var en ganska härlig afton, men myggen besvärade oss mycket. Myggorna har i år varit ganska svåra. De ha icke på många år varit så svåra. Men vi hoppas att de blir bättre.

I alla händelser har jag telefonerat till staden efter en kortlek. Det är inte bra att Asplund går och bär så mycket pengar på sig.

**Segelbåtsbeslag, nya och begagnade
Liberiamahogny
Linolja och terpentin till bra priser**



Tackel & Tåg
Skeppshandeln i Ystad
Tel: 0411-742 10



**SÖDRA
FÖRNÄCKLINGEN AB**

SPECIALITET: BÅTDELAR
"28 år i branschen"

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

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

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

Tillkomsten och utvecklingen av en segeljakt under 66 år och tre ägare.

I KSSS-årsbok 1933 på sidan 289 återfinns följande text.

Nybyggd långfärdsbåt 1933.

"WI",

Konstruerad av båtbyggare Sven Abrahamsson, Ramsö, för kommandörkapten Ivar Wibom, Stockholm, är säsongens största båtbygge inom K. S. S. S. Jaktens dimensioner äro:

Längd överallt.....16,44 m
Längd i vattenlinjen...:.....10,52 m
Största bredd..... 3,05 m
Största djupgående..... 2,00 m
Kölens vikt..... 6.400 kg
Segelarea.....98 kvm

Skrovet bygges av mahogny på järnspant. Däck av Oregonpine. Plats finnes för 20 hkr hjälpmotor.

Observera att största bredd som är angivet i KSSS-årsbok 1933 är största spantbredd. Den verkliga största bredden är alltså plus två bordtjocklekar á 35 mm, således totalt 3,12 m.

Wibom hade under byggets gång bestämt sig för att WI skulle ha ekbottenbordläggning i stället för mahogny och dessutom så tillverkades alla balkar, regler och karvlar i sittbrunnsregionen av ek. Eftersom bordläggningen var 35 mm tjock och det blev en hel del ek i sittbrunnskonstruktionen så kom förutsättningarna för grundkonstruktionen att ändras ganska väsentligt.

På den första konstruktionsritningen från september 1932 så hade Sven beräknat ett displacement på 12,9 - 13,0 ton. Efter omkonstruktionerna av undervattenkroppen och häcken till de gällande ritningarna från oktober 1932 och efter materialändringarna till ek, så ökade displacementet till 15,0 ton och djup-



WI på slipen hos Abrahamsson och Börjesson i slutet av maj 1933

gåendet till 2,10 m (när jag köpte henne 1973 så stack hon 2,14 m).

Det ökade displacementet medförde att man fick höja vattenlinjen 10 cm, vilket i sin tur ökade vattenlinjelängden till drygt 11 m.

I och med att Wibom ville ha så mycket ekbottenbordläggning som möjligt, så medförde detta att ekborden i ändskeppen kom att sluta ovanför vattenlinjen, vilket i sin tur medförde att friborden inte kunde fernissas, utan att dessa därför bl a kom att vitmålas.

WI byggdes på vinkeljärnspant 50 x 50 x 6 mm och järnbottenstockar 6 mm med två basad ekspant 45 x 40 mm emellan dessa. Däcksbalksvägare 150 x 65 mm, slagvägare 150 x 50 mm och däcksbalkar i furu 75 x 60 / 70 x 45 mm med undantag av däcksbalkar före och efter

däcksöppningar som är av ek 100 x 60 mm.

Däcket är av pärlnåtspontad Oregonpine med en bredd mellan däcksnäten på 52 mm och en tjocklek på 27 mm, med skarndäck, fiskar, överbyggnader, luckor, sittbrunn och bridgedäck i Hondurasmahogny.

Rundhulten i Oregonpine, med en mastlängd på totalt 22,07 m (20 m till trissan över däck). All inredning och garnering i Honduras. Till pentryt, toaetrymmet och förpiken tillverkades alla skott och mellanväggar av fasspontad Honduras. Alla dörrar, luckor, ramverk och speglar i Honduras. Samtliga lådor är av s k fransk typ i handsinkad Honduras. Dörrarna mellan de olika utrymmena är skjutdörrar. Samtliga durkar är tillverkade i teak med undantag av förpiken där de är i mahogny (se

inredningsritningen nästa sida).

På babordssidan i pentryt installerades ett tvalågit balansupphängt kök, isskåp, diskho, väl tilltagna porslinskåp (se glasställen på bilden nedan), samt på SB-sidan en regnställsgarderob med skjutdörrar och ett proviantskåp. En färskvattentank i pentrykölsvinet på 150 l. Akter om pentryt två rejäla stickkojer som både har skåp och hyllor längs bordläggningen. SB-kojen fick dessutom stora hyllor i sin akterände för stuv av resväskor.

Salongen är inredd med två Pullmankojer (bäddbara soffor) och under varje soffa tre stycken stuvfack med luckor. Ovanför soffornas ryggstöd en bokhylla med ett litet skåp i vardera ände. För om sofforna dubbla byrårer på höjden. I salongens förliga SB-ände en välinredd garde-



Från vänster i bild; en varvsarbetare, Lennart Larsson Senior, Siri Wibom, Ivar Wibom, Sven Abrahamsom och Maurits "Moje" Peterson firandes en lyckad sjösättning med en drink. Observera WI's dubbla glasställsuppsättning i bildens nedre högra hörn.



WI i sjön för första gången och i tid före den första juni

rob i båtens halva bredd. I salongens kölsvin finns galvade plåtbackar för matstuv.

På babordssidan för om salongen ligger ägarkojen, en mycket bekväm enmanskoj med gott om lådor och hyllor. Mittemot finns ett väl tilltaget toaurytme.

Förpiken är utrustad med två fällkojer, hyllor längs bordläggningen, klädskap, väggfast fällbart bord med handfat samt en mängd stuv-utrymmen.

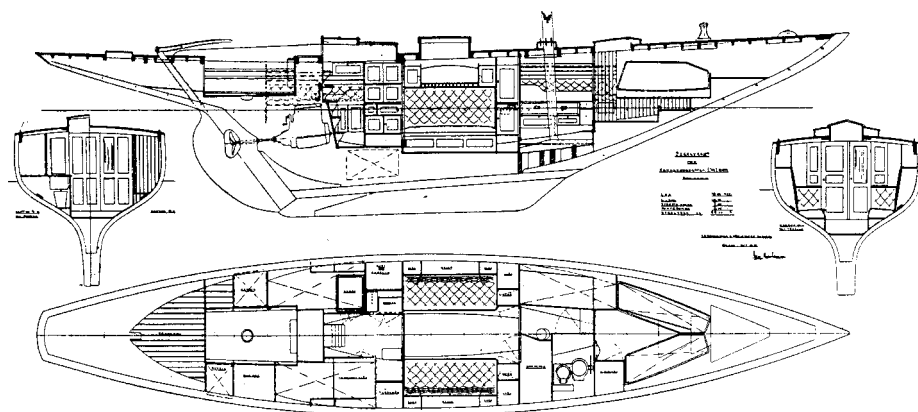
Installationer som kan nämnas är bl a en signalledning med signalknappar vid rorplatsen och i salongen, med en ringklocka till gästen i förpiken. SJ's uppfällbara läslampor och askoppar i mässing. El-lampetter på salongs-

skotten. En avskärmd takbelysning i salongen för att ej störa med ljus genom skyligheten vid nattnavigering och sist men inte minst en radiogrammofon något mycket unikt 1933.

Som hjälpmotor installerades en Penta A4. Denna version av A4:an var en 4-cylindrig motor med toppventiler som tillverkades under åren 1930 - 1936. Den hade en slagvolym på 2,97 l och vid bensindrift gav den vid varvtalen 800 - 1200 v/min en effekt av 16 - 24 hk (se bilderna på nästa sida). Till installationen hörde två 125 liters bränsletankar i koppar.

Den exakta sjösättningsdagen för WI har jag inte lyckats fastställa. När jag tog upp frågan med Sven Abrahamsson så sa han, det jag minns från WI's första sjösättning är att hon sjösattes före den första juni, eftersom vi inte behövde erlægga något vite, samt att vi skälade i hennes glas och att hon flöt lite för djup i aktern. Varför vi bestämde att ta bort 200 kilo bly när hon torrsattes för kommande vinter.

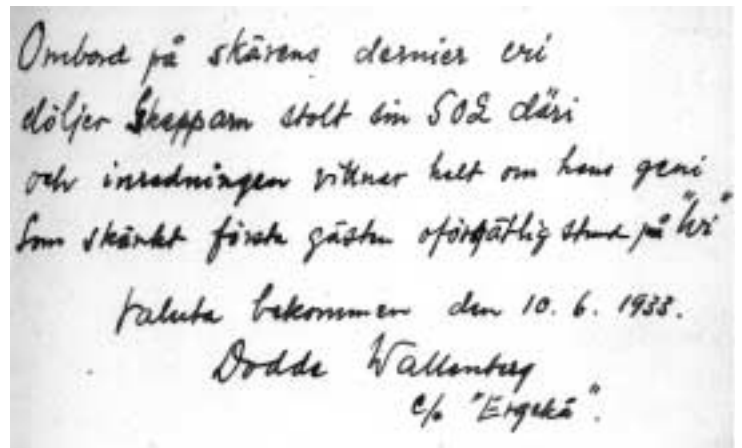
Inte heller Wibomson Henrik "Nanne"



Ritning på WI III, visar inredningen

Pentabladet

med en annan segelyacht som var byggd tre år tidigare hos Abrahamsson och Börjesson. Denna yacht var Ergkä 8 S-6 (namnet Ergkä lär stå för erkända grisars klubb). Att detta var WI's jungfrutur vet man med säkerhet ty i WI's första gästbok står följande som det första inskrivna:



Utdrag ur gästboken

"Ombord på skärens dernier eri (sista skriket)
 Döljer skepparen stolt sin 502 däri (500 inre
 tjänst flottan, 502 städtjänst = frun) och inred-
 ningen vittnar helt om hans geni
 som skänkt första gästen oförgätlig stund på
 "WI"

Valuta bekommen den 10.6 1933

Dodde Wallenberg (Marcus Wallenberg Junior)
 c/o "Ergkä" (c/o = Captain of)"

Källor:

Sven Abrahamsson (1891 - 1982),
 Maurits "Moje" Peterson (1911- i,
 Henrik "Nanne" Wibom (1918-) son till Ivar,
 KSSS-årsbok 1933,
 WI's originalritningar,
 WI's först gästbok från 1933 - 1938,
 Pentabladet nr 1 1935,
 Volvo-Penta Norden och Svenska Båtmotorer.

Fortsättning följer i nästa nummer. Seglar-
 hälsningar Bo Berg Träbåtskonsult Waxholm

WI's första gästbok 1933 - 38. Det finns tre st
 gästböcker för åren 1933 - 54

WI's motor.

Wibom (1918-) eller hans gast Maurits " Moje " Peterson (1911-) kan komma ihåg WI's exakta sjösättningsdatum. Jag hade hoppats att Moje, som vistades på varvet och var inackorderad hos Erik Börjesson och dennes fru under en månads tid för att hjälpa till med utrustningen av WI, skulle kunna minnas vilket datum hon gick i sjön. Däremot så kommer ynglingarna ihåg att WI rustades under pingsten den 3-5 juni och de närmaste dagarna därpå, för att lördagen den 10/6 ta ut WI på hennes jungfrutur som kom att gå till Gumshornsviken där hon sammanträffade



TILL HANGÖ!

SYS eskader till Hangö.

De från början tre alternativen till eskadersegling har blivit två och antagit en fastare planering. Semester- och mackätargänget samlas i den för översegling så klassiska viken på Granhamn söder om Tjockö tisdagen den 29:e juni. Förhoppningsvis har alla skeppare sovit ruset av sig efter midsommarens drabbningar och bunkrat upp förråden ombord. Onsdagen den 30:e juni i gryningen (före klockan 12) inleder vi den gemensamma överseglingen till Rödhamn. Därefter driver vi igenom den Åländska skärgården endast iklädda solglasögon och en räkmacka i handen.

Det andra gänget samlas i Puben på Sandhamn söndagen den 4:e juli. Efter några stärkande glas tages första tillfälle att krossa havvet till Finska Utö. En nätt tripp på ca 80 distans med de ödsliga Bogskären på halva sträckan. (Där finnes ej krog). Sedan fortsätter resan över

Jurmo fjärd och i Gästhamnen på Kasnäs, innan Hangö Västerfjärd, sammanstrålar de båda flottiljerna onsdagen den 7:e juli. Där ansluter även båtar från Åland, Finland och Danmark.

Torsdagen den 8:e juli gör vi en gemensam tillfartssegling den sista biten till Hangö. Detta blir det första riktiga tillfället för många idoga båtrenoverare att prova fartresurserna mot andra. Förhoppningsvis vill alla delta i detta prestigefyllda mackätarkör där gentlemanna skap och god jaktmananda till slut fälla avgörande. Prisutdelning sker på kvällen i Hangö.

Att segla i finska farvatten innebär vissa skillnader. Bl.a. bör man ha ett finskt sjökort. Om många vill köpa sjökort så kan rabatt ordnas. Kontakta därför undertecknade.

Mat finns även i Finland men till ett högre pris tyvärr. Att ha fyllda förråd är därför ingen dum idé.

Gasolflaskor av campingtyp kan vara svårt att få fyllda i Finland, på grund av annat system. Ta med så det räcker. Om det är några som planerar att åka bil till Hangö och har möjlighet att medföra viss utrustning så uppmanas även ni att kontakta undertecknade.

Sommarens eskadrar kräver inte formella eller bindande anmälningar. Det skulle vara överraskande om någon anmälde sig innan denne poppade upp på nämnda mötesplatser. Vill ni däremot ha fortlöpande information så kan ni på lämpligt vis kontakta undertecknade. Vi vill tydligt markera att vi inte kommer att köra några "Pinochet-varianter", utan att alla deltagare givetvis också är delaktiga i planeringen. (Så vida inte åsikterna strider mot våra).

Jonas Lindberg tel: 08-715 17 91, 070-787 09 23,
e-post: r6s25flush@hotmail.com
Ricard Siewertz tel: 08-720 33 14, 070-755 56 46,
e-post: silvervingen@websajt.nu

WATSKI BROMMA

500 kvm båtillbehör
Gratis parkering



Ulvsundavägen 142, 168 67 Bromma
(Bakom Jaguar - Mazda bilförsäljning)
Tel 08-25 01 80, 80 31 40

Bildhuggare

Sten

Risholm

**Jag Skulpterar din
rorkult efter dina
önskemål, och skär
skyltar, skulpturer,
galjoner,
utsmyckningar o.dyl.**

Referensobjekt:
Regalskeppet Wäsa

Ring gärna för kostnadsförslag Tel: 08-652 52 12

Båtmässan 1999

Varmt och trångt och mycket av allt var de första intrycket på väg in mot veteranbåtsavdelningen. Milo Dahlmans Bianca 27 lyste "väl använd" bland de övriga blankpolerade allra senaste. Såg en starbåt med ett oändligt antal trimmöjligheter, beundrade en Longboat som var handikappsanpassad för rullstolsbundna, med Ljungstömsrigg, fällbar mast och bogpropeller. De radiostyrda segelbåtarna i basängen var populära, och Sven Lundin visade sin hemgjorda sextant, världens minsta, som rymdes i en filmburk.

Så småningom framme vid avdelningen för klassiska båtar. Det som först uppmärksammades var tre fina segeljakter placerade i en triangel med gemensam terrass och trappor upp. En Mälär 22:a, en Skärgårdstrettia som renoverats av behandlingshemmet Trollängen, och 6:an Fågel Blå. Den sistnämnda draperad i SYS-



6:an Fågel Blå var årets SYS båt.

Sifvert

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: 08-13 35 30
Fax: 08-13 19 10

Tyresövarvet

Fullständig varvsrörelse
Vinterförvaring - Utrustningar
Reparationer - Slip 15 ton
Vinter- och sommarplatser

**KAJAKBODEN
AQUARIUS**

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

Hemsida: <http://welcome.to/aqrs>

Café Sjöstugan

sommarcafé på bryggan
Tel: 08 - 770 09 50

Bo Andersson & Lena Franzén
Allt detta 18 minuter från Stockholms centrum.
Varvsvägen 9, 135 62 Tyresö

vimplar, med spegelblankt däck och madrasserad sarg i vitt skinn.

Ricard guidade på Fågel Blå (enda Sven Sahlénsexan som inte fått namnet Maybe 1,2... osv.) och berättade att upphöjningen runt masten var ett försök att komma runt de gällande reglerna för mastehöjd över däck. Detta renderade i att reglerna ändrades så att höjden räknades från skarndäck istället. Nedom terrassen stod en modell av Gustaf Estlanders Skärgårds 150:a Singoalla, jämte ritningar och tavlor av jakten. Tommy Lindblom och hans bror Roger driver ett projekt vars mål är att bygga en replika av Singoalla. Hon byggdes på Hästholmsvarvet på Lidingö 1918 men förstördes dessvärre i en brand 1923.

Intill Singoalla-modellen låg Ellen, en Catboat från 1896, GYS-medlem och nu även SYS-jakt. En fyra meter lång planka av den svåråtkomliga Hondurasmahognyn hade Erik Röing ställt ut. Han beskrev även med en rolig bildsvit på en skärm mahognyns väg genom djungeln till utskeppningshamnen.

I sittbrunnen vid SYS-montern hade Håkan mottagning och kafferep. Han och Ricard summerade mässan på dess näst sista dag och var eniga:

- Bästa mässan hittills!
- Intresset för klassiska båtar har ökat, SYS-tidningen tar slut ideligen och besökarna har stannat till vid vår monter mer än tidigare år. Flera medlemmar har varit behjälpliga med mässbemanning och monterarbete vilket på flera sätt har varit positivt.
- Ett flertal medlemsansökningar, bland flera kan nämnas R12 Kryss.
- Bidrag till SYS genom att mässbesökarna fick lägga ett slant till klubben när de tog en SYS-jakt.
- Så visst kan man vara nöjd, sa Håkan.

Elisabet Nyberg

PONDUS SNICKERI & BUTIK	 SP SYSTEMS ADVANCED COMPOSITE MATERIALS
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	

Drömmen om att få segla på värmen

av Göran&Katrine (S/Y SJÖHÄXAN)
Berättelsen löper från 1995 till 1999, (med
fortsättning i kommande nummer).

Roadracing

Efter flera års kringflackande på olika road-racingbanor bestämde jag mig för att säsongen 1995, då skulle jag satsa allt, och trimma hojen så mycket det bara gick, så jag kontaktade Peter Sköld som är Sveriges trimnings-guru, han åtog sig uppgiften.

I början på april 1995 stod den klar, motorn trimmad till tusen, magnesiumfälgar, titanskruvar, *you name it*, den bara flög fram! In med hojen, däck, verktyg m m i vår gamla husbuss och ner till Ledenonbanan som ligger i södra Frankrike och där skandinaviska roadracingsklubbar varje år arrangerar gemensamt träningsläger.

Hojen gick som ett skott, en mycket nöjd Göran lastar hojen och åker tillbaka till Sverige och Anderstorp Raceway där vi svenskar har årets första tävling. Allt går bra, kommer i väg som 2:a, tappar ett par placeringar ligger femma efter några varv och är tvungen att ta i mer, jag får köra så att det ryker i knäpuckarna. Efter ytterligare några varv hade jag lyckats åka upp mig till en tredjeplats, det är då det händer, det smäller till mitt i opelkurvan med fullt nedlägg. Jaha! En vevstake tittar ut genom motorblocket



och som tur var, så hände ingen allvarlig vurma.

Nu kanske ni undrar vad detta har med att segla på värmen att göra. Jo nämligen att jag blev så besviken över det intäffade så att jag lovade mig själv aldrig mer. Nu får det vara slutåkt!

Maritana, R5:an

Jaha! Vad ska vi göra nu då? Ja det blev lite tomt i vår tillvaro eftersom vi var vana att lägga ned all vår fritid kring den tidigare hobbyen. Jo, jag vet! Vi köper en segelbåt tyckte jag, eftersom jag ägt och seglat några båtar tidigare bl a en sk30:a, en vingakryssare samt diverse plastbåtar, det hade gått drygt 10 år sen sista båten, ni vet vad som sägs "en gång seglare alltid..." Katrine var entusiastisk trots att den enda sjövanan hon hade begränsade sig till pappas roddbåt på landet.

Det gick bara ett par veckor efter motorrasen så hade jag hittat pärlan *Maritana en R5:a* i blänkande mahogny. Den fanns i Nyköping, sagt och gjort, köpet var ett faktum och vi var båtägare! Vi seglade hem båten jag och min dotter, till *Almedahls båtvarv* på Dalarö.

Nästkommande helg var det seglingsdebut för Katrine. Kursen sattes först till Waldermarsfladen och nästa dag till Björkskärs skärgård. Solen sken, lagom med vindar och på kvällarna en underbar solnedgång med rödvin och grillning, allt var perfekt, vi stornjöt, och konversationen löd ungefär så här; "Tänk om man alltid kunde ha det så här." "Ja men det kan man ju!" "Om man tar något sabbatsår eller så" sade jag och berättade att jag sedan gammalt haft en dröm om att få segla på värmen. Katrine som nu fått större aptit på båtlivet kunde tänka sig att ta en paus från arbetslivet och sade ja.

Sjöhäxan, Laurinaren

Nu startade ett sökande och letande efter lämplig båt. Vi tittade på massor av båtar, mest plastbåtar. Till sist föll vi för *Sjöhäxan*, en 38-fots ketchriggad *Laurinare* byggd i mahogny 1965 på *Östhammars båtvarv* av *Lennart Hellström*. Hon var i utmärkt skick så när som på ett par frysskador på samborden. Båten sliptogs på *Jungfrusunds båtvarv* hos Erik & Lasse. Vi berättade våra planer och Erik övertalade oss att



Sjöhäxan

epoxibehandla skrovet med väv och epoxi. Tjockare och tätare väv under vattenlinjen samt finmaskigare och tunnare på friborden. Då skulle vi slippa få båten uppkäkad av skeppsmask och andra dylika varor som finns i tropiska vatten och som även de älskar träbåtar.

Utbildning & Utrustning

Nu var det hög tid att bättra på dom nautiska kunskaperna. Vi anmälde oss till den ena efter den andra kursen och stod där så småningom med var sitt utsjöskepparintyg. Nu var det dags att utrusta båten med nautiska hjälpmedel såsom autopilot, radar m m. Vi tog in offerter både från svenska och utländska leverantörer. Det visade sig att på Gibraltar, var det så pass mycket billigare att för mellanskillnaden kunde vi åka dit, samt ta en rejäl semester och ändå få några kronor över.

Ja, nu hade vi båt, nautiska kunskaper, en massa elektronisk utrustning och det mesta av våra ägodelar såsom bilar m m var sålt. Nu återstod bara försäljning av huset, det gick trögt.

Huspriserna låg i botten och vi hade ingen lust att rea bort huset.

Lika svårsålt var det även året därpå. Så vi fick lov att senarelägga vår avsegling med ytterligare ett år, och eftersom vi ändå inte kom i väg så tyckte Erik som då var ordförande, att vi skulle bli medlemmar i SYS. Sagt och gjort, efter ansökan samt ett godkännande blev vi medlemmar i föreningen, och det ångrar vi inte!

Vi spenderade hela sommaren med SYS och hade jättekul med alla nya vänner. Sommareskader, över till Ålands sjödagar och alla olika tävlingar samt jippon höll oss fullt sysselsatta.

Eskadersegling i värmen

Men suget efter att segla på värmen hade inte avstannat, vi fick vi syn på en annons att *Kryssarklubben & KSSS* arrangerade en gemensam eskadersegling mellan Martinique och Grenada i Västindien. Ja, varför inte! Vi hängde på och det blev två veckors spännande och härlig segling bland Grenadinerna på en *GIB SEA 444*, *S/Y Peg*, stundtals tufft med skörade

segel, sjösjuka m m. Det gav mersmak, det här "var livet" tyckte vi båda.

Köpa båt i Västindien

Vid det här laget så hade dom hetaste känslorna för att segla i väg bedarrat, men det var ju ändå för härligt att få segla där i dom ständigt varma passadvindarna. Katrine hade nytt arbete och jag malde på med min verksamhet. Barnen var glada för att planerna låg i malpåse samt att huset inte var sålt. Då kläcktes tanken, varför inte skaffa en båt därnere som vinternöje istället för det hus på Gran Canaria som min kära sambo sålt, ja, varför inte!

Det finns ett väldigt stort utbud på begagnade båtar i regionen, det gäller bara att hitta den rätta till rätt pris. Vilket visade sig inte vara den enklaste uppgift. Stort arbete nedlades på att surfa på nätet för att hitta fyndet. Efter massor med mejlande till och från olika mäklare, så hittade jag till sist en 38-fots *Heritage* på Tortola (Engelska Jungfruöarna) till rätt pris o s v.

Vi flög ner och båten var i mycket gott skick utvändigt men väldigt sliten inuti, det mesta byggt i marinplywood som börjat separera o.s.v. En moloken Göran fick nöja sig med att hyra och segla en *Sunfish* runt ön Jost van Dyke medan Katrine låg och lapade sol på Sandcastle Beach.

Långt senare

Men skam den som ger sig. Många surfande timmar och månader senare hittade jag nästa fynd. Den här gången på ön St Marteen, en gammal *Swan 43'*, *Paradiso* ritad av *Sparkman & Stephen* med klassiska linjer och enligt mäklaren ett verkligt fynd. En något bränd Göran flyger nu ner själv den här gången med något nedskruvade förväntningar.

Men va f....n båten är ju i ett mycket gott skick, nyrenoverad 1994, nytt teakdäck, ny motor, all löpande rigg utbytt o s v. I det stora hela är båten helt OK. Efter prutande och förhandlande är köpet i hamn. Båten upp på land och jag hem för att delta i det årets stora jippo, Kulturhuvudstad 1998.

*Forts. i senare nummer:
"Seglar på egen köl i värmen"*

Göran konstaterar att det detta material Sjöhäxan är byggd av

Vår chartrade båt s/y Peg på ön St:Lucia i Marigot Bay som är ett av Västindiens bästa "Hurricane Hole"



Sittbrunnens parlament

Kommentar angående Britt-Marie Börjessons artikel "Historiens Män" som stod att läsa i SYS-Jakten nr 1-99.

Undertecknad läste Britt-Marie Börjessons artikel om historiens män och fann det mycket intressant. Jag träffade dessutom henne i SYS-montern på båtmässan och fick då tillfälle att diskutera det jag här tänker ta upp.

Under rubriken Sven Engwall 1891-1967 spalt fyra på sida 21 står följande; "1930 köpte han R 10:an Itaka S 5 som byggdes av Johan Anker i Norge. Fyra år senare lät han bygga ytterligare en R 10:a och konstruktören blev Tore Holm. Båten fick samma namn med segelnummer S 8, Den andra Itakan blev i slutet av 40-talet påseglad av en Waxholmsbåt vars kapten var berusad. Båten sjönk i Oxdjupet, endast övre delen av masten syntes."

När jag läste ovan att Sven Engwall 1930 skulle ha köpt en Anker 10:a S 5 blev jag mycket nyfiken. Det här var något som jag aldrig hade hört talats om men det var mycket intressant eftersom jag redan under slutet av 60-talet hade tappat bort just denna 10:a i mina efterforskningar. Det här skulle bli spännande. Jag kände ganska väl till delar av Sven Engwalls tid i Gefle S.S., men som ni vet så bleknar minnet med åren för en del, så jag började söka i min litteratursamling och plockade fram Gefle S.S. 50 årsjubileumsbok 1880-1930. På sidan 222 i denna bok stod följande; "Nyförvärv 1923 till sällskapet's flotta voro S.Engwalls "Itaka" och S.Larssons "Ell-Marie" och B.Mattons "Fyrvåppling II" ".

Att Sven Engwall hade 9: an Itaka före Itaka S 8 det visste jag mycket väl, men att han skulle ha haft ytterligare en 10:a som



9:an Itaka.

jag inte kände till det retade mig. Plötsligt tändes en liljeholmare, B. Matton i Gefle S.S. är ju Bertil Matton GYSaren Sven Mattons farfar. Jag ringer Svens far Lasse Matton (1924-) som jag kappseglat både 8:a och 10:a tillsammans med.

"Hej Lasse! Det här är Bo Berg vad kommer du ihåg från tiden i Gefle S.S. angående Sven Engwalls Itakakor?"

Jag minns Tore Holms Mahogany 10:a, 10 S 8. Har han haft flera ?

Ja, han har haft en 9: a och det påstås att han hade en 10: a före 10 S 8.

Det känner jag inte till, men du, ring min farbror Lasse Matton i Gävle, han vet säkert. Nä, kan man ringa honom han måste ju vara över 90.

90! Han är född i juli 1898, så han är snart 101 år och han bor fortfarande hemma och är glasklar i skallen."

Sagt och gjort jag ringer upp mannen som snart levt under delar av tre sekel. Det visar sig mycket riktigt att Lasse Matton den äldre är helt klar i skallen. På rösten i telefonen så skulle jag gissa på en ålder kring 60-65 år. Nåväl, han kände väl till 9:an Itaka ty den hade han kappseglat mot under många

*"Sagt och gjort jag ringer
upp mannen som snart levt
under delar av tre sekel."*

är (se resultatlistan nedan) och även Tore Holm 10:an var mycket väl bekant. Men att det skulle ha funnits en 10:a mellan dessa yachter det kunde han inte påminna sig. Men det kan ju inte uteslutas eftersom Sven Engwall hade inköpt 9:an 1923 och inte köpt Zibeline 10 S 8 av dess förste ägare hovkörsnär Arvid Lindahl förrän till säsongen 1937. Det var alltså inte Sven Engwall som lät bygga 10 S 8 hos Tore Holm i Gamleby.

Itaka 10 S 8 blev inte, som det står, påseglad av en Waxholmsbåt i slutet av 40-talet och sjönk i Oxdjupet. Hon blev påseglad den 4/8 1942 kl 07.30 av Waxholm I och sjönk strax söder om den västra röda bojen i Kodjupet strax norr om Waxholm.

Det står också att endast övre delen av masten syntes. I verkligheten så låg bommen strax under vattenytan och nästan hela riggen var alltså över vattenytan. Tilläggas kan att dagen efter olyckan, således den 5/8,

passerade ett timmersläp haveristen, varvid släpet drev ner över Itaka och skadade riggen.

Seglarhälsningar Bo Berg Träbåtskonsult Waxholm

Resultat från Norrlandsregattan 1928.

Prislista första seglingen:

9 m; R-yacht Itaka S. Engwall G.S.S 4.43.12
55 kvm; 2:a pris Tanja L. Matton G.S.S
5.12.20

Prislista andra seglingen:

9 m; R-Yacht Itaka S. Engwall G.S.S 3.48.39
55 kvm; Tanja L. Matton G.S.S 3.57.18

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

**Stora dimensioner, både längder och bredder
Vuxna krökar till stävar och spant**

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

Så försöker vi lösa dem.

TESTRUM AB

Silvervingen, på gång eller...

Nu börjar det att dra ihop sig. Åtta av SYS sexor har jobbat hårt denna vinter för att få sina jakter i skick till de kommande VM-seglingarna i Hangö. Själv vet jag inte ännu om jag kommer att ha tid att segla Silvervingen innan VM. Det har renoverats en del och en hel del är tyvärr kvar. Men det är ju så, man kan inte alltid hinna allt. Man kan bara jobba på och hoppas att det blir klart i tid. Det är ingen gynnsam förutsättning att ha ett visst datum att sikta på men å andra sidan så finns det ett mål och det är värt en hel del!

Vinterns arbeten har varit att byta ut åtta stycken galvade bottenstockar mot nya i rostfritt syrafast samt att byta resningsbultarna mot rostfria dito. Det var den enkla delen!

Värre var det att ta bort de galvade bottenstockarna som masten stod på. Under masten hade förstäven i ek ruttnat inifrån till följd av galvade bultar som förintats och lämnat utrymme för vattnet att tränga in. (En del grundkänningar hade nog hjälpt till också).

Den främre delen av kölplankan var också i mycket dålig kondition p g a att det där satt tvenne bultar i järn. Bottenstockarna i järn samt ett par spant i järn hade också lämnat kvar sina spår när slagvatten fått stått och verkat p g a igensatta våghål. Tankarna var att även byta ut dessa bottenstockar mot rostfritt men snart insåg jag att fyra av fem gick att fräscha upp och zinka om. Den ruttna delen av förstäven måste laskas och till material valde jag att limma mahogny.

Här måste jag sticka in en fundering som alltid har frapperat mig när man tar isär båtar. Hur många gånger sämre hållfasthet har inte en dålig del än den hade som ny

och båten hänger ändå ihop! Sexor är ju inte kända för att vara starkt byggda men ibland undrar jag hur lätta båtar man skulle kunna ha byggt om man vågat! På nåt förunderligt vis är det som om båten sammantaget har bestämt sig för att se ut på ett sätt och bara därför håller ihop. Träbiten har suttit där i kanske 60 år och har inga planer på att ge upp även om alla skruvar som ursprungligen höll den fast har förintats. Och tur är väl det!

1/12 är en siffra jag har hört när det gäller laskar på förstävar. Måste erkänna att jag här fuskat något men å andra sidan sitter det ett antal bultar igenom lasken och hela paketet har badats i epoxi.

I mitten av april när detta skrivs har jag kvar att tillverka en bottenstock i rostfritt. Ny roderaxel/genomföring av axeln, nätning av diverse bord, tillverkning av mastfot, planera och montera helt ny däckstrustning. Bygga om hela riggen för modern segelföring. Gjuta bly till kölen, tillverka kölbultar och muttrar och lite annat discojobb.

Det kan då lätt bli lite jobbigt när den hopvärvade proffsbesättningen undrar när träningslägret börjar! /RS

Vindkraftdriven, solbelyst reklam

Din egen flagga...

...topplacerad reklam för företaget, klubben eller föreningen till rimlig kostnad. Posta eller faxa din logotype eller annat motiv med färganvisning så räknar vi snabbt ut hur låg kostnaden blir. Självklart ingår också nationsflaggor, vimplar och flaggstänger i vårt sortiment.



FLAGGFABRIKEN
KRONAN

Flaggfabriken Kronan AB, Måndagsgatan 4, 256 64 HELSINGBORG
Tel 042-38 80 90, fax 042-20 05 44, E-mail info@flaggfabrikronan.se
www.flaggfabrikronan.se

Båtar och tillbehör säljes&köpes

Annonsering gratis för SYS-medlemmar

Särklass B, Elenore

Toppskick
Kontakta Erik Röing
Telefon: 08-560 334 35

R 6 Lillevi till salu

Läs i matrikeln för mer info

Segel köpes till R6 S-14 Barbara
Robert Jonsson 0173-17506

Tor Malm med Beduin vill köpa selftailing-winchar i olika storlekar. tfn 08-7328820

Utombordare JOHNSON SEAHORSE 8 hk

Körd mindre än 5 tim.

Lång rigg. Bästa segelbåtsmotorn. Pris: 7000 kr
Ricard: 08-720 33 14, 070-755 5646

Hallå! Vi har en ny medlem i föreningen som önskar köpa en båt. En Ö8 är intressant, men övriga jakter beaktas, ring Birgitta på 013-13 83 23

Havsörnen, Havskryssare

Tore Hom , 1937

R8 eller liknande intressant vid ett eventuellt byte!

Tony & Peter Carlén 08-296973

LJUNGSTRÖMSRIGGAD B22a Distance

Byggd 1937, Konstruktör Ing. Bertil Botén
VILL DU SE BILDER <http://www.decus.se/~hyllandt/>
Anne H Karlhede 08-7396594

Per David Jonsson i Umeå **söker** efter en *klassisk kustkryssare eller havskryssare* på 13-14 meter. Han är tacksam för tips på telefon 090-314 66 eller brevledes till Box 5224, 903 62 Umeå.

SK75 Marianne

Herlin 1914

I gott skick, en del arbete återstår
Kontakta Martin Pettersson 0500-435695

Melita

R6, S-93

W. Fife 1934 - Fint skick, mkt. utrustning
Kontakta Kent Persson, 036-433 83, Mob. 070-590 80 38

R8, IBIS

Bjarne Aas 1929.

Del eller hela säljes eller annat förslag.

- En bra chans för en händig person att arbeta sig in i båten!

Kontakta Barbro Axelius på 08-333342

Kompasser

LYTH-kompasser



Cassens & Plath

Kompasser avsedda för
allt från fritidsbåt till
största fartyg



Iota 2

Ritchie

Kompasser från kanot till
större fritidsbåt.

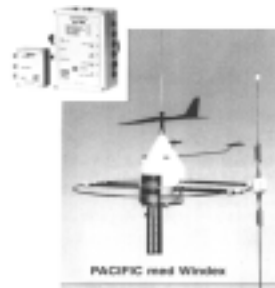
Navigationsprogram



Navmaster

Navigera med PC ombord
och anslut en GPS så kan du se
var du befinner i sjökortet.
Lägg in rutter och annan egen info.

Kombinationsantennor



VHF, Mobiltelefon, AM/FM-radio
SSB, Navtex, Väderfax, TV, D-GPS,
Decca, Loran C, DSC - Digitalt selektivt
anrop - nya nödkanalen på VHF.

Kyl och frys-system från Waeco

Värmepaket från Waeco

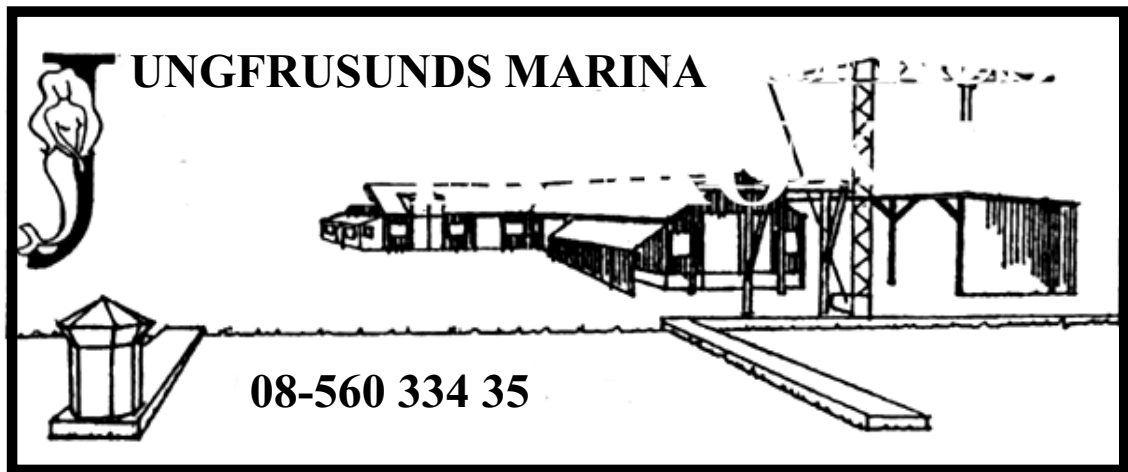
Solpaneler från Neste

Spisar och lyktor från Optimus



LYTH Instrumentfabriks AB

Box 3309, S-163 03 Spånga, Sweden
Tel: 08-621 02 60, Fax: 08-795 67 90
Besöksadress: Spångavägen 399



Full varvsservice

*Varvet med över 50 träbåtar varav
SK-150 Mignon fick Jungfrusundsstipendiet
1997 vilket ger gratis vinterplats
efterföljande år.*

För er andra kostar det
65 kr/kvm utomhus och
195 kr/kvm inomhus.

**För första gången på 40 år finns nu åter
äkt Hondurasmahogny att köpa!**

Erik Röing