

SYS Jakten

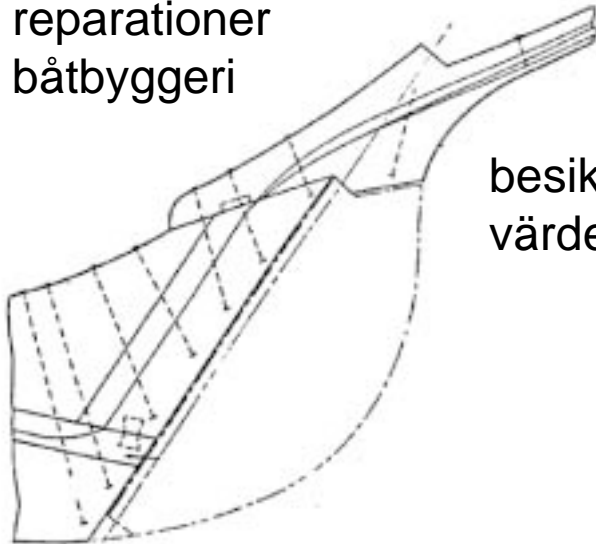
Nr 3 • 1999

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

SEGELSHOPPEN AB

HÅSEGLARHUS
SKEPSTHOLMEN
131 40 STOCKHOLM



TELEFON 08 - 611 82 92
TELEFAX 08 - 611 82 15
BANKGIRO 504 - 0081
POSTGIRO 96 31 07 - 8



Specialite'

RYLARDS Fersissor & Färger

stor sortering i fotogen-

lampor & nautiska

presenter och El-

armaturer

Tjära

Einoljor

Terpentin

Talg & Mönjor

Kapellväv, skeppsfärg

Beslag, däcksdug, tågvirke



NAUTICA

SYS Jakten

Organ för Sail Yacht Society

Nr. 3, 1999

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

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:

S/Y Eystra, i Spårösund utanför Västervik. En mycket omfattande beskrivning av båten finns att läsa på hemsidan. Eystra är systerbåt till SYS jakten Kyrena Bild: Walters Foto

Ordföranden har ordet.

SYS växer så det knakar. Klubben lider också så smått av en viss växtvärk. Den yttrar sig i svårigheten att få en bra kontakt med alla nya medlemmar som strömmar till. Jag vill uppmana alla medlemmar, gamla som nya, att inte vara buskablyga, utan istället gå på i ullstrumporna och själva göra medlemskapet i SYS till det ni tänkt er. Det är lätt att dom som varit med ett tag och hunnit lära känna varann, uppfattas av nya medlemmar som en inre klick. Svår att komma in i, eller att bli accepterad av. Även om det inom SYS absolut inte finns någon sådan "inre krets", uppstår ändå bilden av det slutna kompisgänget. Gänget, som är det samma på alla möten och träffar och ur vilket alla funktionärer tas. Det är en mycket viktig uppgift för styrelsen, att med alla medel motarbeta en sådan bild. Skulle det bildas verkliga gränser mellan olika grupper inom en förening, betyder det för det mesta slutet för föreningen. Ända sedan bildandet av SYS har tanken varit, att "ostöddighetens" princip skall råda på alla områden inom klubben. Jag hävdar verkligen att så också är fallet. Det finns inga medlemmar som är mer sysare än andra och det finns inga jakter som är mer värdiga tillägget SYS- än andra. Vi ska ha högt i tak inom SYS och låta var och en bli salig på sin tro. Vi ska slå vakt om det vi har gemensamt. Intresset kring och värden av gamla segelbåtar. Det existerar inga klickar inom SYS och det ska inte bli några i framtiden heller. Alla som vill bli mer aktiva inom klubben ska inte tveka att ta kontakt med oss "gamlingar". Vi kommer att ta emot er med öppna armar. Ni är inte bara hjärtligt välkomna in i klubblivet, ni är också svårligen behövda.

SYS går i bräschen för samarbete inom veteranbåtsvärlden genom att, som andra klubb ansöka om medlemskap i Båt-historiska Riksförbundet, BHRF, bildat den 17 oktober. BHRF:s uppgift är att, som dess förebild på bilsidan, stärka vår förmåga att ha inflytande i frågor som berör båt-kulturen i Sverige. I framtiden ger samordning och samarbete inom riksförbundet också möjligheter att förverkliga idéer och projekt vi, som ensamma klubbar, bara kan drömma om. Jag uppmanar alla klubbar att ansöka om medlemskap i BHRF. Jag är övertygad om, att vi genom bildandet av riksförbundet, har tagit nästa steg i utvecklingen av den ideella båt-kulturen.

När jag samlade en liten skara entusiastiska vänner på hösten 1990, för att tillsammans med dom hålla ett konstituerande möte och bilda den nya veteranbåtsklubben Sail Yacht Society, kunde jag inte ens i mina vildaste fantasier drömma om det SYS som existerar idag. Klubben har haft större framgång än vad jag, den gången, trodde var möjligt. SYS är idag en väletablerad klubb med över 200 medlemmar, egen tidning och årlig matrikel. Vi har en stabil verksamhet, står på god ekonomisk grund samt har en starkt uppåtgående trend i medlemstillströmningen. År 2000 firar alltså SYS 10 års jubileum. Många delar av verksamheten under jubileumsåret kommer att präglas av detta. Låt oss tillsammans göra det till SYS bästa år hittills.

Håkan Sellerholm

annona

le

tonkinois

Innehåll

SYS Jakten Nr 2, 1999

- 6** *Klubbsidorna*
- 8** *75 S 17 Bacchant*
- 11** *Segelbåtens dag*
- 12** *Hangö*
- 13** *Sexa VM*
- 14** *Sommarträff på Hägerö*
- 15** *SYS Jakt nr. 100*
- 16** *Vad gör ens föräldrar för fel?*
- 18** *R10 S 10, Wi III, del tre*
- 22** *SYS Jakten rättar*
- 23** *ERGEKÅ*
- 24** *En historia om en Windex*
- 26** *Projekt Singoalla*
- 27** *Köpes & Säljes*



Redaktionellt

Alla har nog haft en härlig sommar med mycket sol, ni kanske har varit på något speciellt ställe som ni skulle vilja delge oss andra. Självt hittade vi en annorlunda midsommarhamn på grund av att vårt backslag havererade med en smäll under Årstabron. Det var mitt i natten och kav lungt. Som tur var hade vi inte hunnit städa ur alla brädlappar ur båten så vi kunde hjälpligt paddla oss fram. Vi såg att det lös vid en båtklubb strax bredvid och styrde dit. Vi fick hjälp att lägga till vid bryggan av ett par som även de arbetade in på natten för att komma iväg på midsommaraftonen. Morgonen därefter fick vi hjälp av hamnkaptenen med att hitta en stadig boj där vi kunde ligga kvar tills vi både hunnit fira midsommar och ordnat med bogsering tillbaka till Pampas. Dessutom fick alla SYS:are en stående inbjudan till Årstadals klubbholme L.Korp-maren vid Ingaröfjärden, där det finns både bastu och bra bryggor. Ett stort TACK till Årstadal och dess medlemmar som är ett så lysande exempel på hjälpsamhet båtfolk emellan.

hälsningar Red.

Material till SYS-jakten

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

Maila till: Redaktionen: sys@websajt.nu

Faxa till: Ricard Siewertz: 08-7203314

Redaktionen

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

Håkan Sellerholm 08-580 163 83

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

Klubbsidorna

SYS 10-års jubileum

Årsfesten och tillika SYS 10-årsjubileum kommer att hållas lördagen den 4 mars eller lördagen den 11 mars och samma dag kommer vi att ha årsmöte. Dessa två lördagar är under båtmässan i Älvsjö. På förra årsmötet beslutades enligt önskemål från medlemmar som inte bor i Stockholm, men som kommer till mässan, att årsmötet ska vara i samband med mässan. Troligtvis kommer vi att kunna ordna en lokal på mässan för årsmötet men festen hålls på annan plats senare på kvällen. Eftersom det är ett stort jubileum för SYS tänkte vi undvika att ha medlemmar som jobbar under festen, alla skall festa! Detta medför att det kan bli fråga om en högre kuvertavgift per person men vi hoppas att det accepteras. Inbjudan kommer...

SYS har internetadress:

websajt.nu/sys

SYS officiella mailadress:

sys@websajt.nu

Internet

Klubbens utbredning växer tack vare internet! Många hittar till vår hemsida och blir nya medlemmar i föreningen. Detta forum, utan geografiska begränsningar, har inneburit att SYS nu har medlemmar över, i stort sett, hela riket! På vår diskussionsida kan du ställa frågor och få svar. Många är inne och tittar på den sidan men få vågar delta i något ämne. Våga lite mera och ställ frågorna eller ge svaren! På vår sida är det också möjligt att uppdatera dina medlems-, såväl som jaktuppgifter. Uppgifterna kommer då även in i pappersmatrikeln.

Framgent kommer Internetredaktionen att undersöka intresset av att annonsera på vår hemsida. Sidan är mycket välbesökt och besökarna torde vara en intressant kundgrupp för våra annonsörer. Det finns möjligheter att även lägga ut SYS-jakten på nätet, vi får se...

Höstträff

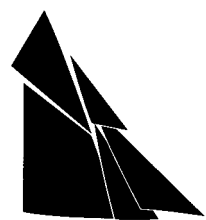
2 december kl. 18.30

Nu är det tid att samlas i höstmörkret för att minnas den fina sommar som var och börja drömma om den som kommer. På programmet står video både från VM för sexor i Hangö och från 95:an Kermas deltagande i regattan för klassiska jakter i Kiel. Ta gärna med egna bilder från sommarens seglingar (diaprojektor kommer finnas).

Om intresse finns börjar vi också titta på olika segelvägar till Europe week 2000, den stora internationella veteransegelbåtsträffen i Oslo 18 – 31 juli nästa år.

För höstträffen har vi reserverat plats på hotell- och restaurangbåten Rygerfjord som ligger på Söder Mälarstrand. För den som är hungrig eller törstig finns mat, öl, kaffe mm från restaurangen.

Ring och anmäl er till vår klubbmästare Hasse Fungdal på tel. 08-714 94 24, så han vet ungefär hur många vi blir.



EUROPE WEEK 2000
CLASSIC YACHT REGATTA

Matrikeln

Visst har du fina bilder på din jakt som du vill visa alla våra läsare av matrikeln men även de tusentals människor som kollar på vår hemsida. Till matrikeln behöver vi positiv, skicka dem till SYS boxadress. Per Henricsson, som gör vår matrikel, skickar dem sen till Ricard Siewertz som lägger ut dem på nätet. Eftersom matrikeln har kommit ut under fem år nu ser vi gärna att du delar upp texten i en historisk del och en "modern" med nutida reparationer och resultat. Tanken är att den historiska delen är tämligen permanent (så torde det ju vara) men att den moderna delen innehåller vad som händer med jakten just nu! Texten till din jakts sida kan du uppdatera via vår hemsida eller skicka till boxen, då gärna på diskett med en utskrift. Speciellt gäller dessa rader våra nya medlemmar som ännu inte har en egen sida i matrikeln.

Årsmöte år 2000

Nu är det hög tid att ta del i SYS utveckling, om så önskas. Motioner till årsmötet skickas till boxen, eller mailas till SYS senast fyra veckor före mötet. Mötet hålls den 4 eller den 11 mars, förhoppningsvis i lokaler på Älvsjömessan. Kallelse kommer...

Valberedning

Delar av styrelsen måste bytas ut! Ta din chans att bli en maktfaktor inom veteranbåtsvärlden! (skämt). Under några år har vi varit "a filthy few" som dragit ett visst lass i föreningen. Vi behöver bli flera!

Föreningen består av frivilliga insatser, utan ersättning. Inom nedanstående områden behövs du:
Styrelsepost: Ricard Siewertz kommer att avgå som sekreterare i föreningen. (Han prioriterar vår hemsida och SYS-jakten). En ersättare är nödvändig.
Tekniska kommittén: Ett jättekul "jobb" som innebär att du träffar jaktägare som ansökt om medlemskap, och du blir den första kontakten med föreningen för dessa. Dessutom får du tillfälle att besiktiga en hel del vackra båtar och att träffa nya människor!

Annonssäljare: Behöver absolut ej vara "världsbest". Vi har redan ett etablerat förhållande med våra annonsörer men någon måste hålla kontakten med dem och i viss mån skapa nya kontakter.

Ordförande i valberedningen är Tor Malm på Beduin. Honom kan du nå på: 08-7328820, 0708-583235.

Vi behöver även hjälp med:

- Funktionärer som vill vara med och planera och hjälpa till med fester och andra arrangemang
- SYS-jakten behöver flera skribenter och tips om vad vi kan skriva om.

Föreningens utveckling

Under några få år har föreningen expanderat nästan explosionsartat. Det mesta har varit positivt. Vi finns på nätet, vi blir flera jakter i föreningen, vi ger ut en matrikel och vi lyckas med att ge ut detta alster tre gånger per år.

Den kraftiga tillväxten medför även problem. Vad är det viktigaste med SYS egentligen? Naturligtvis är nummer ett att förvalta våra jakter. Nummer två är att hålla igång en verksamhet! Den kan bestå av flera saker men den torde ju inbegripa **att segla**, och gärna då under speciella SYS-arrangemang. Styrelsen är medveten om att vi till viss del fallerat i den delen av föreningsverksamheten. Styrelsen kan bara försvara sig med att vi varit lite för hårt belastade när det gäller denna, i grunden ideella verksamhet, men att vi skall bli bättre. Återigen önskar vi lite hjälp. Har du intresse och lite tid över, prata med Håkan Sellerholm.

Nya medlemmar

Kustkryssare, **Pantarei**, Ronny Norlander
 Fenkölsracer, **Naselle**, Björn Östergren
 Concordkryssare, **Anita**, Bo Olsson, **SYS**
etthundrade jakt!

R5,5, **Stina**, Ann-Christin Håkansson

Ö10, **Albertina**, Lauri Juva (FIN)

Ö10, **Margherita**, Marie Matomäki (FIN)

SK-95, **Kerma**, Hasse Wetterberg

HK, **Najaden**, Christin Pihlgren

SK-30, **Ester**, Olof Westman

Koster, **Kerensa**, Bengt Mattsson

Kustkryssare, **Eystra**, Ingvar Norén

Laurinkryssare, **Gullmar VII**, Sven Svensson

Vindö 35 (one off), **Gaia**, Ivan Dovrén

R7, **Pontia**, har fått ny ägare i Christian Falk

R6, **Elisabeth X**, Lasse Argelius

Flera anmälningar är på ingång!

SYS hälsar alla nya medlemmar, såväl jakt- som stödmedlemmar välkomna i föreningen.

75 S 17 Bacchant

Av Peter Björkdal

Under en dryg vecka i juli var undertecknad över i Chicago för att segla och titta på den flotta av A 22:or som finns runt Lake Michigan, detta väldiga innanhav. Denna resa blev ett oförglömligt minne för mig inte minst för att jag tack vare mina värdar i Chicago fick möjlighet att se och segla Bacchant. För er som till äventyrs inte känner till båten så följer här lite fakta:

L.ö.a: 19.35 m.

Bredd: 2.97 m.

Konstr: Knud H Reimers

Byggnadsår: 1936

Varv: Neglingeavet, Saltsjöbaden

Beställare: Erik "störtankaret" Lundberg

Skrov av mahogny, däck ursprungligen av oregon-pine numera teak. Den största Sk 75:a som byggts och också den största skärgårdskryssare som byggts efter gällande regel (1925). Båten såldes till USA 1975.

Torsdagen den 22 juli for vi per bil till Milwaukee för att titta på den gigantiska Sk 75:an Bacchant. Vi anlände till den mycket fashionabla "Milwaukee Yacht Club" vid 9.30 och eftersom grinden stod öppen så

stegade vi in på området trots skylten "members only". Några av klubbens anställda tittade misstänksamt efter oss när vi gick in, och vi hörde att man via walkie-talkie rapporterade att man hade iakttagit icke medlemmar på området. Nåväl, vi gick ut på bryggorna och letade efter Bacchant som inte var svår att hitta. Det var bara att titta efter den högsta riggen i hamnen. Att få se denna magnifika jakt hade varit en dröm inför USA resan och nu helt plötsligt så låg hon framför mig, ännu mycket vackrare än jag vågat föreställa mig.

Vi blev välkomnade av båtens ägare som heter Jerome Sullivan, en pensionerad stålverks direktör på dryga 70 år. Han presenterade oss för Bob och Phyllis, det äkta par som han hade heltidsanställda för att sköta Bacchant och de andra 13 båtarna som han hade utspridda i landet bl.a. en Swan 651 på östkusten. Bacchant var givetvis kronjuvelen i flottan. Trion visade oss runt i jakten, och att se båtens ägare, som förmodligen har några spänn på bankkontot, knata runt på båten iförd avklippta jeans, ostruken skjorta, sandaler, solhatt och se ut som ett barn på julafton när han fick visa sin jakt för kunniga och intresserade personer var en speciell upplevelse.

Inredningen är relativt oförändrad. Pentryt har flyttats från sin ursprungliga plats under masten och var nu placerat bak i doghouset på babordssidan. Doghouset



är förresten en historia för sig. Det ursprungliga har ersatts med ett helt identiskt i aluminium, klätt med mahogny på såväl insidan som utsidan, och den som inte vet om detta kan omöjligt gissa sig till det. Anledningen till att man bytte ut doghousen är att det väldiga storseglet numera skotas på rufftaket. Under sittbrunnen, där det från början var kojor för gästarna var det nu istället maskinrum. All inredning var fernissad utom huvudskottet som var vitmålat, vilket det lär ha varit från början. På nämnda skott fanns på bägge sidor en stor glasspegel med en etsning av båten i profil. Dessa speglar har suttit i sedan hon lämnade Neglingevarvet.

Master är idag av aluminium och betydligt högre än regelmått, vilket även den gamla trämaster var. Idag för hon lite drygt 100 kvm i krysstället med internationell mätning (sk-regeln). Förstaget har flyttats fram något och sitter dessutom nu på 7/8-dels höjd istället för den höjd som regeln föreskriver. Bommen och spinnakerbommen är av kolfiber. Vinschar, skotskenor,

block etc är av modernt snitt och all däckstrustning är

"She's all yours now"

av rostfritt stål. Ingen aluminium eller plast godtas här. Det som inte finns att köpa specialtillverkas, kostar vad det kostar vill! Eller som Bob sa när ägaren inte hörde: "Mr. Sullivan always buys us nice toys"

När vi gått runt och tittat och njutit av denna osannolikt välskötta jakt satt vi en god stund i sittbrunnen och pratade träbåt. Jerome eller Jerry som han kallas berättade om hur han drömt om Bacchant ända sen hon kom till USA och hur han till slut fick köpa henne och hur han sedan låtit renovera henne. Efter någon timma var han tvungen att åka på nåt möte men innan han åkte gav han order till skepparen Bob om hur dagen skulle fortsätta. "Ta med våra gäster till restaurangen och bjud på lunch och se sedan till att de får komma ut och segla". När vi gick längs bryggorna mot klubbhuset hade de anställda som tidigare tittat miss-tänksamt efter oss insett att vi var Mr. Sulivans gäster, och vi fick ett låt oss säga, annorlunda bemötande. När vi kom upp till restaurangen erkände källarmästaren rodnande att det bord som alltid står reserverat för Mr. Sullivan och hans besättning genom ett misstag var upptaget. Vi blev ombedda att sitta ner i baren medan de som satt vid "vårt" bord fick avbryta sin måltid och flytta till ett annat bord.

Efter lunchen skulle det alltså ske, jag skulle få segla denna magnifika båt. Vi gick för motor ut ur hamnen medan vi förberedde henne för segling. Just innanför hamnpiren hissade vi storseglet och rullade ut genuan. Seglen vi satte var båtens cruisingställ, helt i dacron. Storen hade 8 genomgående lattor och genuan hade ett överlapp på ca 130%. När vi kom ut ur hamnen släppte skepparen Bob plötsligt rorkulden, log mot mig



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



och sa: "She's all yours now". Det blev tre underbara timmar vid rodet på Bacchant. Trots att hon numera har friliggande roder hade hon sitt eget lilla tempo att svara på roderutslag, och det tog ett tag att vänja sig vid fördröjningen i styrningen. Hennes maximala kryssvinkel med racingseglen (kevlar) är ca 66 grader. Nu höll vi en kryssvinkel på ca 80 grader och i den labra brisen på 4-5 m/s tuffade hon i väg i drygt 8.5 knop. Med racingseglen hade vi tydligen kunnat segla tre till fyra tiondelar fortare. Att segla denna jakt slår allt jag tidigare seglat på och med. Man upplever inte fartkänslan på samma sätt som i t ex en A22, men när man passerar en annan båt eller ett sjömärke, vilket i det här fartregistret är i stort sett samma sak, så fattar man hur fort det verkligen går!

Långt efter det att ålderdom och senilitet tagit över kommer jag att minnas timmarna på Bacchant, detta K H Reimers mästerverk.

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	



Foto Åke Cyrus

Segelbåtens dag

Årets upplaga av segelbåtens dag, som vanligt första helgen i september, avgjordes i stundtals hårda och byiga vindar. SYS var väl representerade under hela regattan. På bilden går SYS-10:an Moana mot märket vid stadshuset. Seglingarna var traditionsenliga med maximalt utnyttjad Riddarfjärd. Många klasser med stor blandning av små och stora, snabba och långsamma båtar. På grund av detta blev det en svår incident mellan en åtta och en folkbåt, som kunde slutat riktigt illa.

Arrangemanget i övrigt hade ändrats så att vi kunde ankra upp vid Mälarvarvet på Långholmen. På lördagskvällen hade GYS ordnat med festlokal, middag, levande musik och bar. Tyvärr var informationen om detta knapphändig och kom ut väl sent. Antal middagsgäster blev betydligt mindre än vad arrangörerna hade räknat med, men troligtvis tog baren igen en hel del av detta.

Trogen riddarfjärdsbåt med besättning

Moana

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



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



**SÖDRA
FÖRNICKLINGEN 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

Hangö – regattastaden i havsbandet

Längst ut på en lång udde, sträckande sig ut mot Finska vikens öppning, ligger staden Hangö. Präglad av naturen och sitt läge, gör Hangö ett lite märkligt intryck på förstagångsbesökaren. Speciellt om det ända du vet om staden är att det är där Finlands viktigaste regatta anordnas varje år. Det är lätt att din föreställning av vad du kommer att få se, liknar de sommaridyller där våra svenska regattor äger rum. Visst finns den idyllen även i Hangö, men kommen till båthamnen på egen köl och tagandes en första utforskande promenad inåt land beror ditt första intryck väldigt mycket på om du tar till vänster eller höger. Blir det vänster når du snart industristaden Hangös stora djuphamn, med ett ständigt lastande och lossande av fartyg. Finlands hela bilimport, är ett exempel på vad som tas emot här. Väljer du istället att gå till höger kommer du in i småstaden Hangö med den lilla parken, paradgatan och köpgatan där hangöborna kan finna allt av livets nödtröft. Följer du paradgatan ner mot stranden och krigsmonumentet och tar till höger där, hittar du den verkliga idyllen. Stora villor i 1890-tals stil med härliga glasverandor och massor av snickarglädje kantar gatan. De påminner mycket om



Pensionaten har anor från badortslivets tid

de samtida sommarvillorna i Stockholms skärgård. Det beror med all säkerhet på deras gemensamma syfte, att vara sommarbostäder åt samhällets övre skikt.

Det är förstas Hangös läge och naturen runt omkring som skapat stadens två ansikten. Hamnstaden och småstadsidyllen. Mot 1800-talet slut blev det populärt bland societeten att bada i havet. Hangö var den perfekta platsen, med närheten till havet och de fina

sandstränderna. En badanstalt byggdes, med hotell och restaurang och snart strömmade storfurstendömet-ets grädda till orten. Även den mäktige tsaren kom på besök och med honom givetvis även den ryska adeln och diplomatkåren. Detta badintresse ledde fram till den byggbom, vars resultat vi med stor glädje kan beskåda idag. Dessa fantastiska hus med massor av blyinfattat glas i många färger och med estetisk knorr på varenda trädetalj. Stora är dom också, mellan en och en halv och två gånger så stora som sina svenska kusiner.

Att Hangö ligger i havsbandet, med lätt tillgängliga djupa vikar, är givetvis orsaken till dess utveckling till en av Finlands viktigaste hamnstäder. Hamnen genererar förstas en massa arbetstillfällen, vilket förklarar hur en ort i havsbandet kan ha 10.000 innevånare. Utanför själva stadskärnan, på andra sidan järnvägen ser Hangö ut som vilken annan nordisk mindre industristad som helst. Områden med låga hyreskaserner i 70-tals stil blandas med utbredd villabebyggelse.

Där societeten tillbringar sina somrar, där brukar det också kappseglas. Hangö är inget undantag från den regeln. Hangö Segel Sällskap är en av de främsta klubbarna i Finland och arrangerar av den traditionella Hangö-regattan, som sen många år äger rum i juli månad. Regattan är inte bara den viktigaste segelhändelsen i Finland utan också en stor folkfest som lockar tusentals unga besökare. Många av dessa är inte ett dugg intresserade av seglingarna utan enbart där för att festa loss ordentligt. Jag vill beskriva stämningen i stan under regattan, som liknande den som råder i Borgholm på midsommarafton. Precis som den Öländska metropolen, har också Hangö fått ta i med hårdhandskarna, när festandet blev lite väl mycket för några år sedan. Nu har skaran av festsugna dalat från ca 17.000 ner till mer hanterbara 7.000. För en medelålders seglare kanske stämningen regattakvällarna var lite väl animerad, men då fanns ju alltid seglarpaviljongens restaurang att dra sig tillbaka till. Hangöregattan var tidigare även för svenska ostkustens seglare ett givet evenemang. Många hårda duster har utkämpats mellan svenskar och finnar på banorna där. Tyvärr har svenskarna valt att överge de gamla klassiska klasserna för mer modern segling, medans finnarna fortsatt satsa klassiskt. Nu växer dock det svenska intresset för aktivt kappseglande i regattans klassiska klasser och därför kan vi kanske hoppas på att svenskarna åter ska kunna ge finnarna en match på deras egen bakgård.

Håkan Sellerholm

Sexa VM, snacka om upprumpning!!!

Rickard Siwert betraktar resultatet

– Det är bara att ta sin plats i kön... Finnarna utklassade våra klassiska sexor under VM i Hangö. Bästa svenska sexa var inte helt oväntat Jonas Lindberg med S-25 Flush. Han kom på 12:e plats av 32 startande. Sen ramlade de svenska sexorna in på 15:e, Silvervingen, 18:e, Fågel Blå, 19:e, Stella Polaris, Rävén 22:a och Topp 31:a. För inte allt för länge sedan kunde Jonas spöa allihop, t o m med en inlånad besättning. Det går **inte** längre... Vann gjorde Holm-sexan Alibaba (på sjuttioalet tämligen medioker i Sverige). Det enda vi svenskar vann var hur många gånger vi var med i protestförhandlingar! Det är ju också nyttigt, kanske...

SYS-gänget som var där hade i vilket fall som helst ett par fantastiska veckor med underbart väder och fantastiska seglingar. Jag lovar att ingen ingrediens av begreppet "segling" saknades!

Vi är alltså kraftigt akterseglade, förvisso inte helt oväntat. Det finns förklaringar, eller bortförklaringar om man så vill.

Konstateras kan att:

- Finnarna har samtrimmade besättningar
- De tävlar kontinuerligt i hårda fält
- Att segla sexa i Finland har hög status
- Sponsring är vanligt
- Båtarna är topputrustade
- Deras segel är i toppklass
- De flesta jakterna ägs av konsortium (bättre ekonomi)

Av tradition har det alltid varit hårda duster mellan svenskar och finnar i sexmetersklassen. Emedan finnarna nästan uteslutande seglar klassiskt så har de bästa svenska seglarna under åren övergått till moderna sexor. Men nu är det dags att försöka att återuppta kampen mot de finska klassikerna!

Vad kan vi göra?

- Öka intresset för att kappsegla sexa
- Starta en "cirkus" och visa upp oss
- Ta hjälp av de moderna sexorna
- Köpa klassiska jakter till Sverige
- Segla mera, helt enkelt träna mera. Det funkar i andra sporter!
- Ordna sponsorer
- Uppgradera utrustning och segel
- Kontinuerligt utbyte med finnarna

Det roligaste med det hela för oss svenskar var annars att vi fick med oss en sexa hem från Hangö. Lasse Argelius köpte in sig i den från början norska sexan, Elisabeth X, en Aas- sexa från 1947. Den är behandlad enligt West-metoden och kommer att repareras på Lux Bk under vintern för att sen fraktas till S:t Tropez och EM-seglingarna där år 2000. De två Amerikanska delägarna, Hans Oen och Charles Hoffman, tycker att Stockholm är en utmärkt plats som bas för äventyr med Elisabeth X. Båten är mycket potent (den spikade ett par seglingar i Hangö men diskades i en) och kommer att vara med och "dra igång" det nyvaknade intresset för att kappsegla med sexor här i Stockholmsområdet. Det har även hörts rykten om att flera amerikanska klassiker är på gång till Sverige!!!

Kanske kommer någon svensk klassiker (förutom Elisabeth X) att ta sig till S:t Tropez. Helt omöjligt är det inte! För oss andra mer hemtama kommer det troligtvis att bli Nordiska mästerskap i Sandhamn under Sandhamnsregattan i juli. Vi har även konkreta planer på att lägga upp en sexacirkus och delta i ett antal förutbestämda regattor under sommaren år 2000.

Mer information om sexaVM på nätet: www.6mR.fi

"Hårda killar", Lasse (överst) och Pekka ombord på SWE-6. Fågel Blå. S-38 Topp på väg ut till starten. En av tre sexor med trärigg under VM. I bakgrunden, Hangö stad. Foto: Mats Selin



Sommarträff på Hägerö



Helgen före midsommar mötte ett 15-tal SYS-jakter upp vid Hägerö i Stockholms mellanskärgård. Vi hade för andra gången fått lov att använda Lux BK:s eminenta klubbholme för att där hålla SYS sommarträff 1999. Ett jättetack till vännerna i Lux för denna generositet. Hägerö ligger alldeles väster om Gällnö och bildar tillsammans med Gällnö en skyddad flad. Lux har sitt ställe på öns ostsida, in mot denna flad, med gott skydd vid bryggan för de flesta vindar. Det finns ett fint klubbhus, en vedeldad bastu, dansbana och en stor äng där vi brukar stoja runt med lite halvfäniga lekar, till gemensam glädje för alla.

Som vanligt när vi håller träff så var vädret kanon även denna gång. Några jakter anlände redan på fredagen och hade alltså lite försprång, när vi andra dök upp dagen därpå. Detta togs dock snabbt igen när det var dags att visa sig på styva linan inom sådana knepiga grenar som spikning, racketstuds och kast med liten fender. En klurig frågesport ingick också i övningarna. Några frågor var riktigt svåra. Speciellt den där man skulle identifiera vilka växter några olika blad kom ifrån. Det blev ju inte direkt lättare av att bladen hade legat hemma hos ordförande och förmultnat i ett år, eftersom frågorna, som sammanställts av Ulf Stockhaus på Moana, egentligen skulle använts redan 98 men då blev det inte av. Efter ett ofantligt massa räknande korades två vinnare. I barnklassen vann Kajsa Ljungberg-Selin på Fågel Blå och bland de vuxna vann hennes mamma Catarina. Goda gener i den familjen alltså.

Kvällen inleddes med den traditionella välkomstdricken. Årets variant var en grön historia med en hel del gott flytande omkring i bålskålen. Vet ni förresten att jordgubbar flyter medan kiwi sjunker? En

intressant iakttagelse jag hann göra innan skålen var urdrucken för fjärde gången. Uppenbart godkänt till drinkmixarna alltså. Grillarna tändes och vi dukade långbord i lä om klubbstugan. Vi åt, drack och gottade oss i kvällssolen. Till kaffet började snacket komma igång på allvar. En del frågor måste ju alltid redas ut när sysare träffas och av skratten att döma duggade det tätt med fyndiga inlägg i de olika debatterna runt bordet. Ett gäng tröttnade på att prata, de eldade igång bastun och tog ett kvällsbad i skymningen. Obe-

rörda av dessa atleter fortsatte vi andra debatten, somliga faktiskt ända fram på småtimmarna.

Hemseglingen nästa dag blev en blåsig historia. Speciellt sexorna fick det kämpigt i motvinden in mot stan. Lyckligt hemkommen och ombytt till torra kläder, kanske medlemmen kan förlika sig med tanken på en ny SYS träff nästa sommar. Jag hoppas det, för då ses vi där.



Foto: Hans Cronmark

Ett stort tack till alla som hjälpte till. Särskilt till Katrine och Göran Hedman på Sjöhäxan som så förtjänstfullt ordnade med de roliga tävlingarna.

Håkan Sellerholm

SYS Jakt nr. 100!

Vi vill på detta sätt uppmärksamma att SYS nu har mer än etthundra medlemsjakter.

S/Y ANITA

Båttyp: Concordkryssare
Konstruktör: Thord Sundén
Varv: Nötesund
Byggnadsår: 1948
Ort: Orust
Deplacement: ca 4 ton
Löa: 11m
Bredd: 2,36 m
Vattenlinjelängd: 7m
Djupgående: 1,6 m
Material i skrov: Mahogany
Däck: Oregon pine
Segelyta (stor+fock): 40 kvm
Riggtyp: Bermuda
Tecken i seglet: 35, S1
Motor: Yanmar 1 Gm
Ägare: Bo och Anita Olsson
Adress: Grödinge Prästgård,
 147 92 Grödinge
Tel (hem): 08/530 256 02
Tel (arb): 08/530 259 40
Mobil/VHF: 0708/259 406

Historik

Båten byggdes i tre exemplar och beställare av Anita, som är nr 1, var Hugo Jonsson. De andra var Folke Bohlin och Josef Broberg. Båtarna hade något olika inredningar men var identiska i skrovet. Jonsson och Bohlin tog f.ö. OS-silver i drake 1948 och enligt sonen till Jonsson önskade fadern en snabb och bekväm familjebåt. Båten uppkallades efter dottern Anita och var i familjens ägo t.o.m. 1960 då Thorsten och Lena Rehnqvist köpte båten. Nästa ägare var Svante Neck som 1988 sålde den till Krister Sandberg. 1996 köpte vi båten efter det att den legat på land i nästan 5 år. Rejält sprucken och i avsaknad av motor och garderob m.m. så renoverades båten vintern 1996-97. Skrovet nåtlimmades, ny motor installerades, däck renoverades, ny inredning byggdes och elsystem drogs etc. 1998 fick vi kontakt med Rehnqvist som hade originalbyrån på vinden samt den utbytta profilerade rodden vi saknat. Till sommaren 1999 var byrån samt den profilerade rodd som båten ursprungligen riggats med på plats. Anita är, i vårt tycke, en magnifik seglare!



Bildhuggare

Sten

Risholm

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

Referensobjekt:
Regalskeppet Wasa

Ring gärna för kostnadsförslag. Tel: 08-652 52 12

Vad gör ens föräldrar för fel ?

Denna fråga kom upp då vi satt på varvet jag, min Far och "Beduin" Tor. Min Far frågade vänligt vad som har fått oss att hålla på med gamla båtar. Tor svarade snabbt att det faktiskt var min far som lurat in honom i detta dekadenta leverne.

Det ligger ju faktiskt i sakens natur att min far alltid har haft en passion för gamla båtar, då han i tidernas begynnelse seglade med det sista lastfartyget för segel, SS Albatross.

Hur kommer det sig nu att min far alltid får skulden för sin son och kamrats intresse. Det hela började 1975 då vi, efter en längre vistelse i Norrland, skaffade en segelbåt. Detta var S/Y Ninitre som vi hade fått låna tidigare under åren, av en generös man vid namn Olle Danielsson, som hade låtit bygga båten till sin 50 års dag.

Då vi redan fallit för båten och dess charm, var det naturligt att se till att hon blev ett smycke att se på. Min mor och far kämpade hårt de första vintrarna tillsammans med sina söner. Då ej så gamla att de var till någon större nytta, men det fanns ju andra upp-tåg som man som valp kan hitta på nere på ett varv.

När jag nådde de 15 ställde jag en fråga till min far. Var det okej om jag och Tor tog båten och stack ut tillsammans ned några kompisar på friluftsdag, istället för att springa orientering? Döm om vår förvåning när min far sa att det var okej. Vilken kung man blev när man kom ner i hamnen, backade ut båten och försvann över fjärden i solskenet. Tor, som varit min trogne vapendragare genom alla år, tyckte förstås att det var ballare att segla Ninitre, istället för den blöta E-jolle som han annars flög fram i.

Detta blev början till något som min far och mor aldrig kommer att komma över. Redan den sommaren stack vi ut på galej i Stockholms skärgård. Det blev både midsommarfirande och semester. Till varje midsommar blev vi fler och fler som träffades. Gänget av sjöhuliganer ökade, tills vi en midsommar var över 15 stycken som hade samlats på apberget på Träskö Storö. Många av de inblandade båtarna är i dag renoverade och vackra medlemmar i SYS.

Genom åren har min far fått genomlida mycket saker tillsammans med mig. Till exempel när vi hade lyft ut hela inredningen för att måla om insidan på båten.

Vid den ordinarie sjösättningen var fortfarande all inredning ute och vi började att misströsta om vi överhuvudtaget skulle få båten i sjön den sommaren. När vi väntade på att epoxifärgen skulle torka, frågade min far om det kunde tänkas att herrn kunde segla med någon annan. Tyvärr flög hans son i taket och sa bestämt, att båten skall i sjön innan midsommar. Här skall inte seglas med någon annan! Då min far inte ville göra sin son besviken lade han som vanligt på ett kål, så att vi var färdiga att sjösätta några dagar innan midsommar. Min mor var förstås irriterad. Båten hade tagit för mycket tid för att dom skulle hinna ut till landet innan helgen. Men det

löste min far med glans genom att säga: "Nu ligger båten i sjön. Resten får du fixa själv". Vi jobbade dygnet runt för att få saker och ting på plats. Dagen innan midsommar stävade vi ut ur hamnen med destina-

tion Vaxholm. Den kvällen somnade vi innan grillningen, dessutom nyktra. Det var så mitt intresse för gamla båtar började växa fram

Åren gick och Ninitre blev mer och mer färdig. Det blev lugnare på vintrarna. Sonen började få sysselsättningsproblem. Det hade kommit in en femma i familjen. Min bror hade räddat den från en majbrasa. Den var i stort behov av renovering och hade fått ligga till sig hemma på tomten, till den milda grad, att grannen hade ringt byggnadsnämnden och frågat hur många år är tillfälligt. De kommunalt anställda byråkraterna tyckte att ett år räcker att renovera ett vrak, så det var det svar de gav. Vi hade familjeråd om vi skulle plocka bort kölen och sälja den som skrot. Som vanligt kom min mor med det kloka rådet: "Kör vraket till tippen", för vad skulle vi med den till. Som vanligt la den yngste in sitt veto och frågade sin far. "Det vore väl kul att kappsegla".

Sagt och gjort. Vi satte igång direkt, ivrigt på hejade av grannar som säkert trodde att det slagit över. På en vinter bytte vi kölplanka, förstäv, roderstäv, bottenbord och nåtfräste hela skrovet. Flitens lampa lyste länge om kvällarna. Som vanligt lyckades min far över förväntan och trollade fram en svan ur en högt med ruttna plank, som vem som helst skulle ha eldat upp istället. Vi sjösatte båten. Vi provade att kappsegla henne och konstaterade att det fanns potential i henne. På hösten tog vi upp henne och beundrade jobbet vi gjort på skrovet. Då påstod den tokiga

"De kommunalt anställda byråkraterna tyckte att ett år räcker att renovera ett vrak, så det var det svar de gav."

sonen att det skulle vara snyggt med ett oregonpine däck. Innan den gode fadern hade hunnit stoppa sonen, så låg hela däckets vid sidan av båten.

Under den vintern la vi ned ofantligt många timmar på att få ett perfekt däck. Sonen, som alltid hittar på saker, hade varit i Finland och tittat på systerbåten som hade fått ett nytt däck lagt av en professionell båtbyggare. När han kom hem hade han en önskan om hur mittfisker skulle se ut. Den tålmodige fadern tyckte att det var överkurs, men lät sonen hållas och ordnade detta. Vilket var ingenjörskonst av den högre skolan (obs! sonen är ekonom).

Vi lyckades få allt klart och min fader sa: "Nu vill jag gå i pension. Inga fler båtprojekt ett tag framöver. Jag vill njuta av ålderdomen.

Men tji fick han. Vintern 97 lyftes motorn ur Ninitre och konstaterades vara slut. Den gamla B16 från Volvo hade gjort sitt Även om den hade pysslats om genom åren, hade den nått sin biologiska pensionsålder. Sonen såg till att få fram en ny motor, men då dök ett nytt problem upp. Vi måste bygga om köket. Den nya motorn är några centimeter längre.

Som ni kanske redan förstått var köket rivet innan min far hade lyckats hejda mig. Det var bara att ta fram skissblocket och rita ett nytt. Den här gången skulle det få ta sin tid. Han skulle få klura i lugn och ro. Sommaren 98 stod båten kvar på land för att vi inte hunnit klart. Sonen hade hunnit byta arbete och var på resande fot mest hela tiden, så att någon större hjälp av marodören till son hade han inte. Men sällskap hade han i alla fall. Tor låg granne och bytte kölplanka, så ensam behövde han inte känna sig.

Vi har nu kommit in på våren 1999 Ninitre har fått sitt nya kök, som vanligt är det av högsta kvalitet och fräschör. Min far aldrig lämnar något åt slumpen utan tänker igenom allt, i minsta detalj.

Han har hunnit bli utnämnd till varvets chefsingenjör, eftersom alla som frågar om något får svar och råd. Han har också hunnit få pris för finast renoverade R5:a 1999.

Min far kommer i sommar nå de 70. Hur tror ni han skall fira det? Jo, på Holmsunds folkhögskolas båtbyggjarlinje. Än har gubben inte blivit fullärd.

Varför skrev jag detta?


Jag vill på något sätt visa min tacksamhet över att få ha sådana föräldrar, som alltid i tid och otid stått ut med denne galning till båtägare, som alltid hittar på nya projekt. Jag skriver föräldrar, då min mor alltid får stå tillbaka när båtarna tar deras gemensamma tid i anspråk, varje vår.

Men det är många roliga timmar jag har haft tillsammans med min far i båten, när vi har försökt att lösa världsproblemen och diverse annat.

Vad har de då gjort för fel.

De har inte velat köpa plastbåt. Genom att intressera sin sons kamrat för segling, dragit ner honom i veteranbåtsträsket, så till den milda grad, att han i dag även på fritiden drömmer om justa ekplankor och kurviga grenar i stället för om kvinnor. Min mor hade en dröm, om välskapta, rena och snygga söner, som inte gillade motorer, olja och annan skit. Vad fick hon? Jo, en linoljeindränkt son med stänk av epoxi i håret, som har slitit på hemmet och varje helg rensat kylskåpet på mat. Men det är som alla mödrar. Hon tar den smällen. För vad skall man med schack intresserade söner till, när man själv inte spelar.

Hans Fungdal



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@inbox301.swipnet.se**



Gotland Runt -37, strax före start: WI i fronten, 24 Manuela, 25 S'Marianne av Torö, 23 Havsörnen och 41 Hamburg

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 tidigare artiklar har jag omnämnt att WI presenterats i KSSS årsskrift från 1933 med kompletta ritningar och måttuppgifter. 1934 var det dags igen fast denna gång i Seglarbladet och här under rubriken Långfärdssegling, med underrubriken Gemensamma intressen hos regatta och långfärdsseglare. Här presenterades WI med kompletta ritningar och ett foto.

1935 prydde hon omslaget på Pentabladet nr 1 och inuti fanns en enkel beskrivning, men med tonvikt på hennes motor, en Penta A 4 (se del 2).

Ivar Wibom hade bl a genom sin satsning på långfärdsjakten WI skapat sig en stark ställning som långfärdsseglare, varför han 1934 valdes till ordförande av KSSS långfärdsseglingsskommitté.

Internationellt seglarting

Vid den här tiden hade man inom KSSS diskuterat möjligheten att anordna ett seglarting på Gotland. Avsikten var att i första hand samla Östersjöländernas långfärdsseglare för att genomföra en gemensam havskappsegling på Östersjön. Under våren 1935 utsändes inbjudningar till segelsällskapen i länderna runt Östersjön.

Seglartinget kom att avhållas i Färösund den 3-6 juli 1935. KSSS-ordförande Rolf von Heidenstam infann sig till seglartinget ombord på ordföranden för långfärdsseglingsskommitténs segeljakt WI. Den 3 juli på seglartingets första dag hade 77 jakter från nio länder samlats, nämligen Polen, Danzig, Estland, Lett-

land, Litauen, Finland, Danmark, Sverige och Tyskland.

Seglartingets resolution blev att det borde anordnas en regatta runt om Gotland vartannat år. På ett extra sammanträde i KSSS som avhölls den 17 oktober 1935 beslöts att den för 1936 planerade seglingen Gotland runt skulle uppskjutas till 1937.

KSSS initiativ från långfärdsseglingskommittén med Ivar Wibom som ordförande verkar ha kommit i det psykologiskt rätta ögonblicket. Det var inte endast i Sverige utan även i Norge, Tyskland, England, USA, osv som intresset för havssegling hade vuxit sig allt starkare under 30-talet och inte minst sedan det blivit erkänt att snabbseglande egenskaper hos en sjögående jakt inte behövde innebära någon begränsning av jaktens sjövärdighet.

Gotland runt

Det första Gotland runt kom att seglas 1937 den 7–10 juli. Banan mätte totalt 250 sjömil och seglades från starten i Visby till Ölands norra grund via Hoburgen och Gotska Sandön samt åter till målet utanför Visby. Historiens första Gotland runt seglades alltså verkligen Gotland runt och dessutom så seglades den moturs av de 42 anmälda jakterna varav 36 fullföljde.

Seglingen genomfördes under varierande vindförhållanden och lämnade inte något absolut utslag för flertalet av de deltagande jakternas seglingsförmåga. De långsammare jakterna gynnades av den då och då utdöende vinden och utefter Gotlands ostkust samlades nästan hela eskadern, utom de ledande tätbåtarna, genom att en ny vind kom akter ifrån och förde fram de i kön liggande jakterna, i jämnhöjd med den övriga eskadern, tills även dessa tätjakter äntligen fick känning av vinden.

Dessa förhållanden kom att gynna de mindre snabba jakterna, men visade samtidigt, att alla deltagare i en segling av denna karaktär har sina chanser.

Ivar Wibom hade anmält WI till tävlingen och som starter ombord hade han engagerat Harry Nyström (1898 – 1991), som var välkänd kappseglare och under åren ägare till ett antal kända jakter såsom Sinkadus 6, S 52 -39 (39 - 46) byggd hos Abrahamsson och Börjesson, Gullmar 5, S 35 -39

Övre bilden: WIs 5:e rigg för Gotland runt, text ur Nordens båtar del 1 "Den vackra Wi, ritad och byggd av Sven Abrahamsson på Ramsö för kommandörkapten Ivar Wibom, är en av våra allra första moderna havskryssare. Hon har ovanligt smidiga linjer och påminner något om en R-tia, ehuru hon är bredare och har mindre kölvikt" Nedre bilden: WI på väg mot Gotska Sandön med Henrik och Ivar Wibom i nedgångshålet under Gotland Runt -37

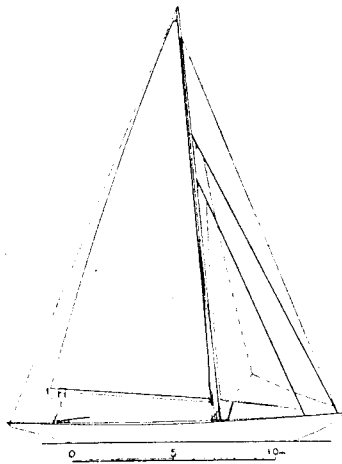


"Avståndsmätaren är ett hädigt navigeringsinstrument, som tillsammans med pejling ger en god och snabb Ortsbestämning.

Olika reglers värdesättning av en del kända båtar.

WI

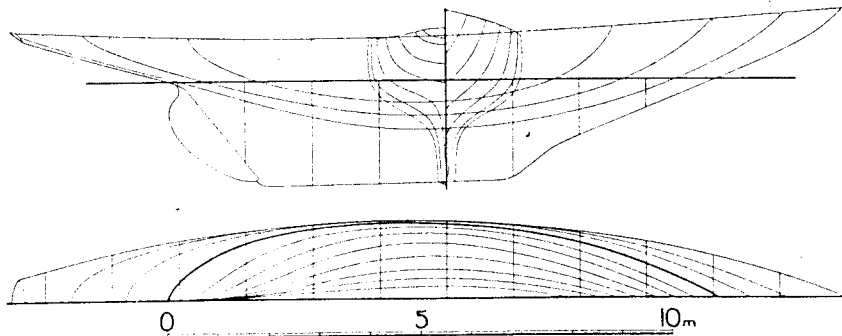
173



	B	KR	HK	RO	R	NL
Verkl. M.	14.18	11.26	10.20	13.15	9.47	10.59
Ekv. M.	12.13	11.26	10.40	11.44	11.10	10.80

Mätningstal utan motoravdrag.

Depl. 15.00 ton. L.ö.a. 16.44, B 3.12=0.28 L.w.l.
 kölv. 6.20 » L.w.l. 10.96, D 2.12=0.19 »
 Ball. 41 % L.ö.a. 1.50, F 0.90=0.082 »
 L.w.l. SA = 108.23 □ m.



Wi är en av Sven Abrahamsson ritad långfärdsbåt, en internationell 10:a eller 9:a. Till skillnad från kappseglande R-båtar har den endast 41 % ballastvikt mot eljest 63—65 %. Denna typ straffas hårdast av B-regeln, huvudsakligen beroende på liten bredd, men även på grund av mindre deplacement och fribord än »normalvärdena», samt på grund av något för liten lutningsvinkel på stävprofilen närmast vattenlinjen. Enligt RO-regeln är det även bredden som är liten och dels i och för sig ökar mätningstalet dels flyttar omfångsmätningen längre ut åt ändarna och på så sätt ökar längdmåttet. Det lägre fribordet på Wi inverkar även ogynnsamt på dels L-måttet dels skrovhöjds måttet, D, i RO-regeln. Anmärkningsvärt gynnsamt behandlas Wi av HK-regeln beroende på måttlig segelhöjd, akterlig mastplacering, liten omfångsdifferens samt stor köllängd.

B = Bermudasregeln.
 KR = Tyska K. R.-regeln.
 HK = Herlinkryssar-regeln.

RO = Royal Ocean Racing Club-regeln.
 R = Internationella R-regeln.
 NL = Svenska N.L.-regeln av år 1934.

(43), Sjutusa 5, S 77 -44 (44 - 46), Gallant 6, S 58 -47 (47) samtliga konstruerade av Arvid Laurin (1901 - 98) samt Amiga fd Illderim 8, S 16 -39 (49 - 57) konstruerad av Tore Holm (1896 -77). Övriga deltagare ombord på WI var Henrik Wibom, Maurits Peterson, Paul Isberg och Ivar Wibom.

Harry gjorde ett bra jobb ty WI var först iväg i den mycket svaga vinden och motströmmen som rådde vid starten (se bild sidan 18), men vid Ölands norra grund var hon på 23:e plats och vid Gotska Sandön på 11:e plats (se bild sid 19, ur Nordens båtar del 3) samt i mål i Visby som 9:e jakt, vilket gav ett första pris i Bermudas - klass 4.

Trimmning av WI

Ur KSSS årsbok 1938 under rubriken Olika reglers värdesättning av en del kända båtar har jag hämtat WI's uppgifter. (Se föregående sida)

Underrubriken till dessa artiklar om WI är ju tillkomsten och utvecklingen av en segeljakt under 66 år och tre ägare. Tillkomsten är ju avklarad i de två första artiklarna. Här följer nu de ändringar som utförts på WI från 1933 – 1939.

Under torrställningssäsongen 33 - 34 så lättades blykölens akterkant på totalt 200 kg och dessutom så ballastades kölsvinet vid förpiksskottet med blytackor på tillsammans 295 kg.

Eftersom det första Gotland runt var planerat att gå av stapeln 1936, fick Sven Abrahamsson i uppdrag att under hösten 1935 ta fram en ny riggritning till WI. Ritningen var klar i början av september och det var en sluprigg på 96,63 kvm med självskotande fock (sluprigg = stor + fock), men Wibom ville ha ännu mera segel, så det ritades ytterligare en ny segelritning i september 1935. Även detta blev en sluprigg med självskotande fock, men nu med en segelyta på 104,80 kvm.

Med denna rigg seglade WI hela säsongen 1936, men Wibom ville ha mera segel och större möjlighet att lättare kunna laborera med försegelytan och därmed med segelcentrum, inför det nu framflyttade Gotland runt, varför Sven Abrahamsson ånyo fick i uppdrag att rita om riggen och den här gången blev det en kutterrigg på 108 kvm (kutterrigg = stor + fock + klyvare och ev. jagare). Detta blev WI's femte segelritning sedan grundkonstruktionen i september 1932 och det blev den som kom att gälla för Gotland runt 1937 (se sidan 19). Redan under hösten 1937 planerade Wibom för Gotland runt 1939, så i januari 1938 ritade Sven Abrahamsson åter igen en ny riggritning och även denna gång blev det en kutterrigg (se bild till höger).

Den andra kappseglingen Gotland runt som avhölls 1939 gick inte som man kan tro runt Gotland. Banan gick från starten i Visby till Ölands norra grund via Hoburgen och därifrån vidare till Ovisi fyrskeppet utanför Rigavikens mynning och

därifrån norr om Almagrundets fyrskepp till målet i Sandhamn. Banan blev på detta sätt 350 sjömil alltså 100 sjömil längre än första upplagens Gotland runt.

WI anmälades till deltagande i Gotland runt 1939, men tyvärr så fick Wibom förhinder, varför hon inte kom att delta.

Källor: KSSS – årsböcker, Seglarbladet, Nordens båtar, Svenska Dagbladet, WI's ritningar, Sven Abrahamsson (1891-1982), Henrik Wibom (1918 -), Ivar Wiboms fotoalbum

Fortsättning följer i nästa i nästa nummer.

Seglarhälsningar Bo Berg, Träbåtskonsult, Waxholm

WIs 6:e rigg för Gotland Runt -39, bilden är från ett julkort sänt av Sven & Sigrid Abrahamsson. Texten lyder "Bosse, Gunilla, Millis & Milna önskas en God Jul och ett Gott Nytt År, 1979. Känns fartyget igen? Nyss lämnat varvet, nya försegel



SYS Jakten rättar

Äras den som äras bör.
Med anledning av att historien "Tätning av en båt" som publicerades i SYS-jakten nr 2 / 99, betecknades som ett okänt alster så vill jag endast informera redaktionen om att denna utomordentliga berättelse har skrivits av den åtminstone på sin tid välkände författaren Hasse Z, kkkki en samling kåserier med samma namn som ovanstående historia.

Vänliga hälsningar
Henrik Wallander
(fd seglare av Sjögren-ritade SK40 S4, Zerita)

Rättning om samma fel har också inkommit från Göran Romare samt Torsten Karnell. Han tillägger också att personen i kåseriet heter **Aplund**, inte Asplund!

Rättning har också inkommit från Per Thelander (se brevet)

Redaktionen tackar våra uppmärksamma läsare och lovar ha bättre kontroll i fortsättningen.

Trosa 20 juli 1999

Kära redaktion för SYS-jakten.

Till min glädje finner jag artikeln "Tätning av en båt" införd i nr 2/99 av ovan nämnda tidning (sid 13). Efter genomläsning av artikeln infinner sig en beklämmande förskräckelse hos mig. Förskräckelsen beror ej på artikeln, utan på underrubriken; "Historia inskickad av Björn Melander, från okänt alster!"

Tystnad - pinsam tystnad

Jag kan se det egyptiska mörker som utbreder sig över redaktionen. Hur kan seglare som utger sig ha förankring i klassiska jakter, en redaktion som, under samma premisser ederar skrivna alster inom segelsporten för historiskt intresserade, låta en sådan undertitel passera?

Upplysningsvis.

Alstret är en klassiker. Hemma i mina hyllor ingår kåseriet, för det är ett kåseri, dels i "Tätning av en båt" (med undertiteln Hasse Z samlade 1), utgiven på Bonniers 1948 och dels i samlingen "144 sidor av Hasse Z", utgiven 1908 på Ljus Förlag i serien "En kronas böcker".

Dessutom ska Asplund heta Aplund!!! Ett av de mest klassiska kåserierna i svensk båtutveckling, om inte det mest klassiska. Handlingen torde därtill, som alla båtintresserade vet, utspela sig vid Ängsholmen, dvs Kyrkviken på Utö. En plats varifrån man med båtlägenhet på ett smidigt sätt kan ta sig till Kristallsalongen på Djurgården för att träffa personer och begå någon av Emil Norlanders sommarrevyer. Nog om detta.

Eftersom Bosse Berg i sin artikel om WI och WI III lättar lite på förhänget kring namnet ERGEKÅ, så tar jag mig friheten att korrigera den tolkning som redovisas. Korrigeringen bör införas som rättelse i nästa nummer, så att inte den felaktiga tolkningen biter sig fast. Den rätta innebörden är Raffiga Grisars Klubb. En innebörd som, vad jag vet, inte officiellt tidigare har redovisats. Jag hade heller inte tänkt göra det, men eftersom det nu figurerar en tolkning, om inte rätt så, på sätt och vis i närheten av sanningen, så bör i ett historiskt perspektiv den rätta tolkningen redovisas. Det är lätt att förstå att den internationellt kände finansmannen inte gärna ville skylta med det namnet.

När jag ändå är inne på rättelser, så föreslår jag att redaktionen i rättstavningsbiblioteket lägger in Salén som förslag på Sahlen och liknande. Det blir ju enbart pinsamt med en felstavning på den i sexakretsar så kända seglarprofilen.

Med snabba seglarhälsningar tecknar
SSKFs faktachef



Per Thelander

Rättelse ERGEKÅ & svar

Bäste Per Thelander SSKFs faktacheff!

Det är alldeles riktigt som du underförstått påpekar i ditt brev till SYS-jakten att namnet på Markus "Dodde" Wallenbergs R-8:a S 6 ERGEKÅ, som är byggd hos Sven Abrahamsson 1930 för en kostnad av 24.000 kr, egentligen står för bokstäverna RGK.

Per, som du säkert minns så diskuterade vi bl a namnet ERGEKÅ under en trevlig kväll och natt vid Getfoten den 3-4 september -99, som vi till största delen tillbringade i din SK-30:a S 187 Taifun.

Näväl, jag sa då att det var tur att jag hade skrivit att namnet ERGEKÅ "lär stå för Erkända Grisars Klubb" men att jag måste ha fått ett mindre hjärnsläpp eftersom jag mycket väl visste att det var bokstäverna RGK som åsyftades.

Du sa att du hade fått uppgifterna om den verkliga betydelsen av namnet ERGEKÅ ifrån släkten Wallenberg och att det skulle tydas Raffiga Grisars Klubb men att du i princip hade ett tystnadslofte angående detta.

Du berättade då att du hade skrivit till SYS-jakten bla för att korrigera min oriktiga uppgift.

Detta medförde givetvis att jag gång på gång under kvällen försökte komma ihåg vad Sven Abrahamsson, som byggt jakten och dessutom varit närvarande vid dopet, hade sagt till mig att RGK stod för.

När jag sent omsider klockan 02.30 åkte hem till Waxholm hade jag övertygat mig själv om att Sven hade sagt att ERGEKÅ stod för Risiga Grisars Klubb.

Dagar, veckor och en dryg månad gick och ERGEKÅ sjönk åter in i glömskans labyrinter, tills faxen piper till den 1/10 kl 20.12 och ut faller ditt brev till SYS-jakten av den 20/7.

Det är SYS-redaktionen som vill ha ett svar på din rättelse angående tolkningen av ERGEKÅ och vad som är "den rätta innebörden".

Nu plockade jag fram mina minnesanteckningar från mina många och långa samtal med Sven Abrahamsson.

Denna härrör sig ifrån den 4/8-75 och här berättar Sven bl a att ERGEKÅ döptes i samband med sjösättningen och att samtliga närvarande tyckte att namnet var lite udda och opersonligt, men att han i förtroende som båtens ansvarige byggare fått reda på

att ERGEKÅ stod för bokstäverna RGK och att betydelsen skulle vara Rika Grisars Klubb.

Bästa Per, att jag hade fel i min artikel är helt korrekt men att "den rätta innebörden" skulle vara Raffiga Grisars Klubb får nog än så länge stå för dig och de Wallenbergare som enligt min tro gett dig en något tillrättalagd innebörd av namnets betydelse.

Seglarhälsningar

Bo Berg
Träbåtskonsult
Vaxholm



Sven Abrahamsson (1891-1982) varvsägare, båtkonstruktör & båtbyggare. Här 84 år och rorsman på Bo Bergs WI III.

En historia om en Windex

Illustration: Randal Stranicky

Det förhöll sig som så att jag under några dagar låg vid en mycket fin brygga i Baggensstaket för att utrusta min jakt för en färd över havet. Vid samma brygga fanns det en mastkran. Jag hade sett att båtarna med riktig pipa hade problem med att rädda sina Windex då kranen var precis så lagom lång, att det nästan var

omöjligt att inte slå sönder windexen. Stäket är ju, som bekant, tämligen hårt trafikerad av både det ena och det andra.

Följaktligen kom där en plastholk som vid påmastning slagit av sin Windex för att sätta upp den nya, och alltid lika dyra Windexen. En yngling hade anskaffats som trapetskonstnär och han hissades upp i mastkran med den nya och dyra Windexen.

Väl uppe ropade ynglingen ner till den markansvar-ige och undrade vad han skulle göra med den gamla avbrutna Windexen. – Kasta ned den på bryggan, den kan vi alltid sälja till

nån gammal sysare, he he....

-Kul, tyckte jag, och log för att visa min goda vilja eftersom jag låg vid hans fina brygga. Egentligen förstod jag inte associationen till SYS, kanske trodde han att vi brukar segla med avbrutna Windexar? Men, som dom skriver i sagorna, det bar sig inte bättre än att ynglingen kastade ner den nya dyra windexen som naturligtvis havererade mot bryggan. Final!

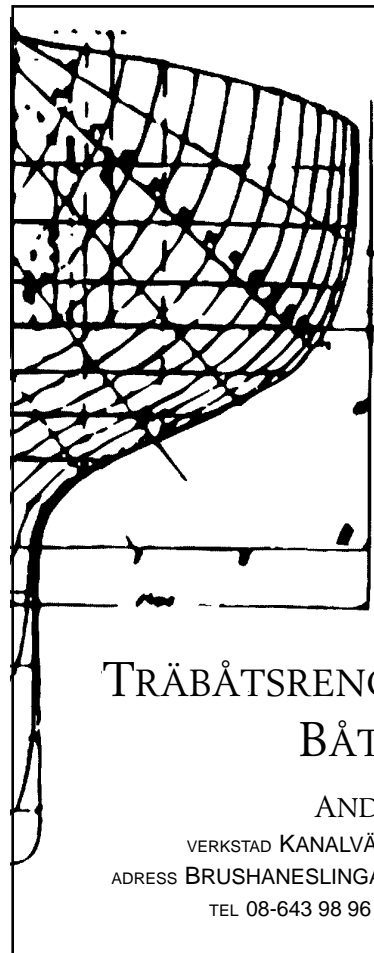
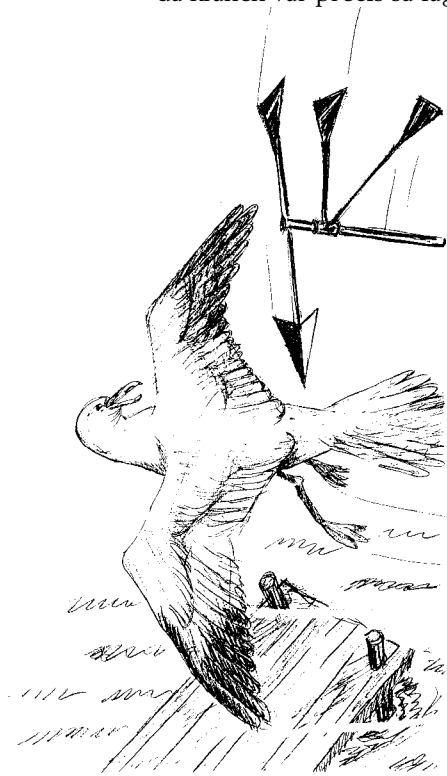
Jag skrattade naturligtvis inte alls åt spektaklet. Jag log inte ens i mjugg. Eftersom alla windexaffärer vid denna timme var stängda uppstod naturligtvis ett prekärt läge. Det kändes säkert nesligt också efter allt jobb de lagt ned för att få veta varifrån vinden kommer. De flesta av oss seglare uppskattar den hjälp vi får av dessa dyra tingestar. Skulle de få segla utan Windex?

I denna stund drog jag mig till minnes att jag hade en extra Windex hos en kamrat i närheten. Som den goda sysare jag är, erbjöd jag mig följligen att åka

och hämta den mot att jag fick en ny dagen efter. Tacksam och kanske något skamsen så tackade han, men först skulle han prova med att limma ihop den dyra, numera avbrutna Windexen. – Ja, det är bara att säga till så hämtar jag den. Limningen misslyckades dock och sonika for jag och hämtade min reservwindex åt dem.

Och vad jag vet, så sitter den gamla sysarens Windex i masttoppen på plastholken än idag... Känns rätt bra faktiskt!

Ricard Siewertz



BÅT & TRÄ

TRÄBÅTSRENOVERING
BÅTSNICKERI

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



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



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

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

Projekt Singoalla – Försenad byggstart

Bygget av Singoalla är framskjutet. Strul med den tänkta lokalen på Ekerö och en del andra oförutsedda problem har medfört att byggandet av skärgårdshundrafemtian Singoalla inte kom igång som planerat i augusti.

– Det blir nog ett halvår till ett års fördröjning, säger Tommy Lindblom som är en av eldsjälarna bakom bygget av en modern replika av den mytomspunna Singoalla.

– Ritningarna är klara men vi har ingen tid att passa så det gör inte så mycket att starten är uppskjuten.

Just nu så tittar man på olika lokaler, bland annat vid gamla Vin & Sprit i Årsta där motorjakten Alba renoveras, men även på Södermalm och på Lidingö. Man har också fått tips om gamla fotografier på både Singoalla och SK 150 Mignon som förhoppningsvis ger fler led-trådar om hur jakterna ursprungligen såg ut. Men ytterligare tips är givetvis välkomna. Vi återkommer med mer information om hur det går med Singoalla i nästa nummer av SYS Jakten.

Per Henricsson

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. Läg in rutter och annan egen info.

Kombinationsantenn



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

LYTH Instrumentfabriks AB

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

Båtar och tillbehör

Annonsering gratis för SYS-medlemmar

Säljes

Ljungströmkryssaren S/y Uhuru

Efter 10 års renoveringsarbete och brukande är jag redo för nya utmaningar. Att renovera båtar är mitt arbete men jag kan inte samla på dem. Jag har därför beslutat mig för att sälja Uhuru för att lämna plats för nya projekt.

Båten kan levereras sjösättningsklar eller sjösatt i Barsebäcks hamn. Prisidé: 130.000:-
Träbåtbyggare Fredrik Lundahl
Backavägen 3, 246 31 Löddeköpinge
Tel. 0708- 98 52 13
<http://www.websajt.nu/sys/matrikel/uhuru.htm>

R 6 Lillevi

Läs i matrikeln för mer info eller tel. 08-766 19 01

Havskryssarrigg komplett med segel och kapell. Mastlängd 22,0 m. Sparlight aluminium mast och bom. Ny löpande samt ny stående rostfri rigg. Storsegel 69m², genua 1 85m², genua 2 65m², segelkapell. Lewmarvinschar, Hasselfors vantskruvar, m.m. Allt i mycket gott skick. Har tidigare suttit på s/y Havsörnen som nu får ny trämast efter originalritningen. Eventuellt kan segel och rigg säljas var för sig. Ring 08 - 767 09 94 dag/kväll för mer info eller faxa till 08 - 731 74 75.

R7 Moyana

Byggd 1918 på kalundborg skibsværft till V.Henckel konstruktör: A.Witt
kontakta:Uwe Lehnert T.0171-339 55/070-640 95 55

B22 1930 Säljes på grund av tidsbrist.
Finns i Göteborg. Pris: 5000:-
Kontakta Johan Persson på 0705-164074

R6 Melita S-93

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

Nordisk Kryssare 5 1/2

Mycket välskött och välutrustad originalbåt. Reimersritad 1945. Byggd i furu med dukdäck. Nya segel, fullattestor etc 1997. Yanmar diesel 8 hkr, vagn och ställning mm. Säljes pga ny större jakt. Pris 72.000 eller bud. Ju snabbare desto billigare.
Erik Cyrus, tel 08-7179920, 070-6573200

300 meter Oregon Pine
32 x 150 mm på 6 meters längder
Hela partiet säljes för 22.500:-
ring Fredrik 08-571 408 45

R8 IBIS

Bjarne Aas 1929.
Del eller hela säljes eller annat förslag. – En bra chans för en häändig person att arbeta sig in i båten!
Kontakta Barbro Axelius på 08-333342

Särklass B, Elenore

Toppskick
Kontakta Erik Röing
Telefon: 08-560 334 35

Köpes

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

Köpes Volvo seglardrev MB2a med Hondamotor, motorbädd och foldingpropeller.
Hans Samuelsson 08-640 39 13

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

Tropical Wood Import

Erik Röing



*Exklusivt ädelträ från Mellan Amerika
Bla. äkta Honduras Mahogny.*

**Avverkningen av mahogny och andra
ädelträsorter som kommer från Honduras,
Guatemala och Nicaragua, är numer på
Djungelns Villkor och godkänt av WWF
(Världsnaturfonden) i och med att virket är
FSC-stämplat.**

**Vi kommer att ha ca 10 sorters trä
– även teak –
till försäljning**



**Jungfrusunds Marina, 178 51 Ekerö
Tel 08-560 334 35 Mobil 070-573 63 75**