

# Segelbåten EYSTRÅ



## **Båtfakta**

Båttyp: Kustkryssare

Varv: Carl H. Mobergs Varv

Ort: Färgenäs, Hisingen

Löa: 12,30 m

Vattenlinjelängd:

Material i skrov: Mahogny

Segelyta (stor + fock): 60 m<sup>2</sup>

Tecken i seglet: KR 127

Sommarhamn: WSSW, Västervik

Hemsida: [www.sailyachtsociety.se](http://www.sailyachtsociety.se)

Konstruktör: Jac M. Iversen (1884-1974)

Byggnadsår: 1949

Deplacement: 6,5 ton

Bredd: 2,50 m

Djupgående: 1,83 m

Däck: Teak

Riggtyp: Bermuda <sup>3</sup>/<sub>4</sub>

Motor: Volvo Penta MD7A

Vinterplats: Inomhus kall hall, Lucerna, Västervik

VHF:

## Ägarlista

Dir. Holger Diener, Göteborg, 1949-64

Ing. Jean A E Söderberg, Bromma, 1965-69

Bertil Svensson, Landskrona, 1969-75

Thomas Wennergren o Lars Arlycke, Göteborg, 1976-77

Civ.ing. Henrik von Bahr o Sven-Erik Hammarlund, Göteborg, 1978-85

Byggledare Bengt Lagerwall, Göteborg, 1986-91

Ingvar Norén, Västervik, 1992-

## Historik

Carl Hilmer Mobergs Varv, Skarvik, Färgenäs nyttillverkade 2-3 båtar per år och lade upp 130-170 båtar för vinterförvaring.

Vintrarna 1946-47, 1947-48 och 1948-49 byggdes 3 st kustkryssare efter samma ritning, nr. 738, av Jac M. Iversen. Det var en gammal kontakt, då Iversen hade arbetat som förman på varvet efter att ha kommit från sin nedlagda varvsrörelse i Son, Norge, till Sverige 1926. Iversen startade sin egen konstruktionsfirma 1930 och hade den till sin död 1974.

Det var en tuff ekonomisk tid för familjen Iversen och ekonomin fick drygas ut med fruns pianolektioner. En livslång vänskap utvecklades mellan Carl H. Moberg med fru Märta och Jac med dennes fru Signe. Naturligt att då beställningar på konstruktioner byggdes på Mobergs varv.

Sissela Ö10, S3, beställdes av Eric Eriksson och blev klar 1947. Båten är ombyggd till ketch på 70-talet i Kalmar. Nuvarande namn är Adriana och har fortfarande under samma beteckning Ö10 S-3. Systerbåten, Kullan III KR 126, beställdes av järnhandlare H. Sjögren, som hade järnaffären vid Järntorget i Göteborg, klar 1948. Kullan III heter idag Kyrena och ligger i Stockholm. KR 126 och Ö10 S3 byggdes enligt ritning med måtten 12.00x2.50, depl. 5.6 ton. Det göts dock tre kölar med samma vikt till alla tre. Mer om detta längre fram.

En tredje båt byggdes nästa vinter 1948-49 till dir. Holger Diener, Göteborg. ”Han hade pengar och stenhus i Göteborg” enligt Holger Eliasson. Båten döptes till Eystra V, segelnummer KR 127. Denna var byggd något större än originalritningens mått, 12,30x2,50, nuvarande deplacement 6,5 ton. Han ville ha en något större båt med stickkoj, som ersatte originalritningens garderob i nedgången.

I stickkojens tak under däck är det skrivet med blyerts:

Rolf-Yngve-Tage-Wille-

Holger-Kalle-Einar

Mobergs Varv julafton 1948

Byggarna var bägge sönerna Moberg, Rolf och Yngve.

Tage Bäckström, Göteborg tel. 031-415219

Wille Botenius (Johansson)

Holger Eliasson, Göteborg tel. 031-294511

Einar Bergkvist  
Kalle, ung lärling

Holger berättade att de hade en liten avslutningsfest på julafton och att då någon skrev i båten. Båtbygget startade på hösten med utläggning av spantprofilen. Stålspanten hamrades ut enligt ritning. Dessa skickades till varmgalvning, under tiden byggdes resningen i ek upp. Stålspanten användes som mallar vid resningen. Själva bordläggningen tog 3 veckor. Eystra byggdes i afrikansk mahogny, pris då 350:- / m<sup>3</sup>. Skarvarna gjordes med stövellask, stumlask som tätades med skruvad laskbricka. Masten limmades parallellt med båten i spruce. Motorn, som monterades in i original, var en fyrcylinders Kermath sidventilad bensin. Byggtiden var kontrakterad med sjösättningsdatum. Det var mycket övertid, för att slippa förseningsböter. Staden ägde marken, där varvet låg. Brobygget över till Hisingen behövde marken, så varvet lades ner 1949. Holger och Tage startade Fiskebäcks Båtvarv 1950. Detta varv drivs idag av Holgers son. Botenius startade också ett varv, som än idag drivs av hans son.

Holger Diener ägde 1949-1951 även en stor salongsmotorbåt (13,25x2,45) i mahogny som var även den döpt till Eystra (Ögonsten). Idag är den båten mycket fint renoverad och K-märkt. Segelbåten Eystra sågs liggande på svaj i många år vid hans sommarställe ute på Styrö. Per Diener, Holgers son, berättar: ”Min pappa var en hängiven seglare redan i unga år och hade tävlingsseglat i B-22:a och 5:a. När han hade bildat familj var tävlandet över men han kunde inte släppa seglingen. Därför beställde han denna båt och vi var hela familjen, 3 barn och hund ute och långseglade från 3 års ålder till 12 utmed västkusten 3 veckor varje sommar. Som barn har vi många underbara minnen bevarade av denna båt och till alla vackra och spännande platser den förde oss till.” Fru Gunnel Diener kommer ihåg att de seglade med Eystra första sommaren 1949 och då också träffade syskonbåten (Sjöbergs KR 126) på havet. Sonen Per fortsätter: ”Min farfar var i huvudsak grosshandlare i tyger och investerade vinsterna främst i bostadsfastigheter i Göteborg. Det blev med åren en hel del fastigheter. Tyvärr gick han bort i en hjärtinfarkt alldeles för tidigt och min pappa, som då hade läst ekonomi på Handelshögskolan i Göteborg, övertog fastigheterna och fortsatte med fastighetsförvaltningen. Han titulerade sig som direktör vilket var vanligt på den tiden. Pappa var mycket sjövan och noggrann. Sjökortet låg alltid till hands och han hade aldrig någon grundstötning vare sig med segelbåten eller senare i livet med hans andra båtar. Motorn användes mycket sparsamt. Han seglade alltid från A-B (aldrig med motor) och det var alltid bara några meter kvar till ön eller bryggan när seglen föll och motorn fick hjälpa till vid angöringen.

Hon seglades alltid med en dinge på släp vilken han hade glädje av vid förtöjning i naturhamnar. Vi som barn hjälpte till att ro ut ett extra ankare ifall vinden skulle kantra. Han älskade att segla i hård vind och då skulle det seglas utomskärs i den grova sjön. Det var bara en kuling som kunde hindra honom att lägga ut.

Han upptäckte vid ett tillfälle att en av styrbords ruffruta läckte in vatten vid tätningen. För övrigt hade hon inga läckage.

Båten var varje höst upptagen på Nya Varvet i Göteborg där de också hjälpte till med vårarbetet.”

Holger Diener hade Eystra fram till 1964.

Systerbåten, Kullan III KR126, hade följade ägarlista:  
H. Sjögren, Göteborg 1960  
Mortimer Wedling, Helsingborg ( Viken ) 1966, Kajsa IV  
B. Löqvist, Stockholm 1968, Kyrena  
Sture Jansson, Stockholm 1977, Kyrena  
Ove & Kerstin Björk ,Norrköping 1982, Kyrena  
Ulf Jansson, Lidingö 1986, tel. 08-7661632 ,Kyrena  
Ulf Heed, Stockholm 2000, tel. 08-6586857, Kyrena  
Michael & Louise Berglund, Täby, tel. 073-3515971, Kyrena

Eystra såldes till civ.ing. Jean A E Söderberg, Bromma 1965.  
Söderberg vårdade båten väl. Seglade varje sommar eskader till Åland. Efter en yrkesbana som ingenjör på Skånska Cementgjuteriet (Skanska) och som byråingenjör inom hamn- och brobyggnad av bl.a. Ölandsbron, hägrade en pensionärstillvaro på Mallorca. Hösten 1969 annonserades båten ut i DN.

Bertil Svensson, Borstahusen, Landskrona, köpte Eystra vid första anblicken. Båten seglades hem samma höst. Friborden renskrapades och fernissades. Mahognyn var mycket fin. Vattenlinjen var vit och botten svart.  
Däcksnåten gjordes om. Sittbrunnssargen renoverades och försågs med en bredare teaklist ovanpå mahognysargen. Ett rostfritt mantåg monterades.  
Båten semesterseglades med familjen till Tyskland, Danmark och på svenska västkusten. Originalmasten i spruce knäcktes under en kappsegling -73. En kortare aluminiummast, toppriggad, köptes från Benns. Detta ihop med den tunga motorn med fast trebladig propeller, gjorde seglingsegenskaperna mindre lyckade.

Thomas Wennergren och Lars Arlycke, Göteborg, köpte båten våren 1976, en sen kväll. De ångrade köpet, för att den korta aluminiummasten förstörde utseendet.  
Motorn, original, var inte tillförlitlig. De målade friborden vita 1976. Skälet var att skydda mot solvärmen.

Henrik von Bahr köpte Eystra 1977 för 60.000:-. Han vårdade båten så att skicket behölls. Ett nytt roder plastades upp första vintern. Det gamla hade gått sönder vid demonstrationsseglingen. Halva däckets nåtades om. Mantågets träskruvar byttes ut mot genomgående bult. Inga renskrapningar gjordes.  
Akterspegeln skadades vid en tilläggning. Slumpen förde honom till Fiskebäcks Båtvarv, där ägaren kände igen båten. En ny akterspegel monterades av Tage E.  
Babords halkip i stäven skadades en höst i samband med den flytande båtmässan. Fiskebäcks Båtvarv reparerade ytterligare en gång. Skicket hölls i båten, men inga investeringar gjordes. Båten slipades och lackades varje år.  
Ritningarna till Eystra behölls för framtida modellbygge. Von Bahr var mycket förtjust i båten, men barn och ett stort stenhus pockade på tid.

Båten såldes till Bengt Lagerwall 1986. Han döpte om båten till Daiquri. Namnet Eystra återtog 1990. B.L. satsade mycket tid och pengar, 170' enligt egen utsago i båten. En genomgången, renoverad diesel, Volvo MD7A, ersatte original bensinmotorn. En ny mast beställdes från Mats Båtbyggeri i Hudiksvall, pris 30'. Masthöjden ökades något, + 1,45 m,

för att storens mått skulle bli jämna 15 x 5 m. Original segelritning säger 13,55 x 4,85 m. Ny rigg och nya segel köptes.

Det gamla AGA-kylskåpet på SB-sidan kasserades och en ny gasolspis med ugn installerades. Köksmodulen gjordes i ordning med diskho och teakbänk. Inredningen fräschades upp med ny fernissa och nya marinblå plyschdynor. Supercool, Silvalogg, AP-navigatör, vattenburen dieselvärmare, landström, stereo var några av investeringarna.

Båten vårustades väl. Ruffen och sittbrunnen renskrapades.

Den enda incidenten som hände var att den nya masten seglades av ute i havet. Mast och rigg bärgades ombord. Det som hade hänt var att förstagsfästet hade kommit upp ur däck. Allt reparerades noggrant av yrkesmän.

Eystra såldes hösten 1992 till Ingvar Norén, Västervik, för 200,000:-.

### 1993

Båten seglades runt kusten första veckan i juni av Ingvar Norén, Staffan Johansson och Hasse Svensson. Efter sommarens seglingar togs båten upp på Notholmen. Nya båtstöd plus ett nytt båthus snickrades.

Första arbetet var att renskrapa botten. Det tjocka lagret hade börjat krackelera. Blå-svart-grön-mönja var årsringarna. Från 1977 var båten blå i botten, så det var antagligen inte gjort på 30 år. Originalvattenlinjens ritsning visar sig ligga över den verkliga flytlinjen.

### 1994

Nya galvade järnnitar (180 st) och mässingsskruvar (350 st) bytes ut.

En begagnad Lyth-kompass inköptes på Tackel o. Tåg, Skeppsholmen. Kompassens tillverkningsnummer 27488 visade sig vara från 1956.

Nya ekbitar lusades i före och efter kölen. Samtliga genomgående resningsbultar från kölens framkant och framåt byttes till syrafasta. 2016 upptäcktes att i skarven i förens resning fanns ytterligare 3 stycken i järn. Hade orsakat skador på eken som reoverades. Akterpulpiten och självsälände fockskenan monterades bort. Bommen hyvlades till en snyggare profil och nytt bom- och kickbeslag tillverkades.

Ett nytt stävbeslag skruvades fast i Sikaflex. Det gamla hade kättingklys, minne från den tiden det var monterat kättingwinch och box i fören. Nya fall och backstag köptes.

Backstagsfästena placerades längre akterut, bakom bommen. Skotskenor till focken monterades. Vårustning med en rejäl ytbehandling av botten. Rå- och kokt linolja, oljeblymönja, hård blå bottenfärg.

Sjösättning sista maj 1994.

Premiär midsommar, därefter en fantastisk varm högtryckssommar med 24° i vattnet.

Båten för vek på kryssen. Det hjälpte inte att plana ut storen.

Upptagning 27 september. Sätter upp båten 3 dm högre, för att komma åt kölen.

Kölvikten beräknas till 2,5 ton, helt enligt ritning. Detta är för litet, med tanke på att båten är uppförstorad enligt originalritningens 5,6 tons kustkryssare. Beräknar, som tillägg, en blysula till 730 kg. Kölens undersida renslipades. Gjutjärnet var av mycket fin kvalitet. Undersidans radieform mallades av och ritades upp.

## 1995

Gjutmodellerna tillverkades av expanderad styrén, frigolit. 800 kg bly inhandlades lokalt för 4:-/kg. Blomstermåla Metallgjuteri sandformade och frigjöt blyet. Blyet som blev över köptes. De fyra delarna bultades med 2 stycken bultar M12 per bit och limmades med Sikaflex 255 FC. Vid monteringen hade jag stor hjälp av en handtruck och en plywoodskiva som underlag. De största bitarna vägde 220 kg. Knackade med en slägga in sidokanterna för bästa anläggning. Linjerna turades upp med en elhyvel med hårdmetallskär. Kylde med rödsprit. Skarven och bulthålen spacklades med glasfiberspäckel. En ny avslutningsbit i ek limmades fast. Efter primning syns knappt den nya påbyggnadskölen. Detta arbete var helt klart på påskhelgen, därefter påbörjades vårustningen.

De gamla beslagen efter mantågstöttorna och backslagen demonterades och hålen pluggades. De främre undervanten, inte original, demonterades och hålen i teakdäcket pluggades. Det fanns ingen teknisk funktion i dessa plus att monteringen i spanten inte var korrekt. Elektroluxventilen på akterdäck demonterades och ytterliggare ett ventilationshål gjordes i fördäck. Nya kromade mässingssvanhalsar monterades, bättre stilmässigt.

Normal noggrann vårustning. Sjöättning med mobilkran den 26 maj. Inget läckage alls. Vikten på båten inklusive nya kölen mättes till 6200 kg. Detta bör innebära påmastad och klar ett displacement på c:a 6500 kg.

Båten flöt som beräknat, dock något lägre i aktern. En helt ny båt att segla.

Mastfoten sprack under semestern, masten sjönk 15 mm. Gjorde en provisorisk lagning med två vinkeljärn 40x40.

Upptagning av Eystra fredagen den 29 september. Inga som helst problem med den nya kölen.

Vinterns stora arbete bestämdes till att renovera rufftaket. Det var lagt en glasfiber/polyesterduk på mahognytaket. Duken hade börjat spricka med läckage som följd. Under duken låg ett snyggt mahognytak, mycket noggrant lagt och pluggat. Det verkar inte rimligt att det var dukat i original. Systerbåten Kyrena:s tak är dukat som originalritningen visar. Under detta skikt låg en mönjad bomullsväv. I det ribbade innertaket är kabelrännor infrästa. Nya kablar drogs till 3 st taklampor och till sidolanterna.

## 1996

Ny bomullsduk köptes från Segelshopen, Råseglarhuset, Stockholm. Riktig hemblandad blymönja ströks på. Ett 11 mm nytt mahognytak byggdes. Det var svårt att böja de yttre turade plankorna. Steget till doghousen basades med hjälp av båtbyggare Evert Nicklasson. Basningen av 14 mm mahognyn blev för skarp i ändarna, virket gick tillbaka. Båtbyggaren klöv biten i bandsåg och lamellimmade i mallen. Mallen användes också till listen på framkanten doghousen. Näten drevades hårt med bomullsgarn. Thiodikt användes som nåtmassa.

Ruffnedgången förstärktes med ett U-format syrafast plattjärn. Detta kläddes med en mahognysarg. Denna förstärkning gjordes för att öppningen hade flexat lite under

kryss. Nedgångsluckan passade inte ibland. Ventilerna fick ny silikatbehandlad polykarbonat. Nya beslag till mastfot och skylight. Mastfoten nytillverkades med ett varmgalvat stålunderlag. Snickerierna avslutade först på midsommarafton. Vårrustning och sjösättning rekordsena 15 juli. En kall vår och försommar gynnade arbetet, inget större läckage.

Båten läckte dock lite kontinuerligt. Två laskbrickor midskepps var boven. Original var dessa enbart tätade med linoljekitt. Antagligen hade den långa tiden på land gjort att det rörde sig något.

En inomhusplats ordnades för vintern. Till denna behövdes en riktig stålvägga. Svetsutbildarna i Västervik svetsade.

## 1997

2 st nya laskbrickor tillverkades i mahogny och skruvades fast i Sikaflex. Borden i stäven rörde sig något, så att färgen sprack under en säsong. 3 st bord nåtlimmades delvis på varje sida, plus mässingsskruvarna byttes i bordändan. Förpulpiten, med lanternorna monterades bort. Äntligen är däckets helt rent.

Nya fallwinchar i brons, Lewmar 7", monterades med lite "ledsen" vinkel på vävlaminatplattor på masten.

Noggrann vårrustning, fernissning ovansida, målning vita fribord, blå vattenlinje + båtnamn, blå antifoulingfärg.

Sjösättning den 14 maj. Inga problem.

Bommen sågades av 30 cm, för att inte haka i backstagen. Bomliket minskades lika mycket plus akterrundan justerades. Innebar att storen minskade 10 %. Ett nytt specialbeslag monterades, så att bomliket blir justerbart. Modifierade förstagsfästet till en kraftigare form. Ny slitskena för ankarupptagningen på låringen i syrafast monterades.

Premiärsegling den 30 maj efter en mycket kall vår. Upptagning den 9 oktober, efter en rekordvarm fin sommar. Jag behöver nåtlimma ytterligare bord i stäven plus byta en laskbricka under BB-kojen.

## 1998

Laskbrickan byttes och två bord i fören och ett långt på SB-sidans fribord nåtlimmades med epoxi.

Sittbrunnssargen i aktern plus sidorna byttes. Besvärligt passningsarbete med många turer upp och ner på stegen. Akterdelen basas i tre delar, 3x6 mm. Delarna limmas med polyuretanlim i samma mall. Asklisten gick ej att basa runt akterhörnen. Hörnen sågades ut ur en vresig bit istället.

Sittbrunnssdelningens ovansida byttes till ett nytt med ett nytt storskotsarrangemang och ett nytt kompasshåll. Winschfästena utformas som hyllor med syrafasta stöd ner till balkarna under däck. Döträt akter om kölen limmades om med limSikaflex.

Snickerierna var inte färdiga förrän den 23 maj. Det tar alltid längre tid än beräknat.

Noggrann vårutrustning, har aldrig lyckats bättre.

Nya winschar Lewmar 40 i brons och ett nytt storskotsarrangemang monterades under midsommarhelgen. Sjösättning den 22 juni.

Efter en regnig och kall sommar upptagning tidigt den 23 september.

## 1999

50-årsjubileum. Beslutade att inte göra för stora arbeten som skulle medföra sen sjösättning. Ruffluckan renoverades och aktertoften nytillverkades något längre än den gamla för bättre sittkomfort. Ett nytt högre fäste monterades för densamma, för att se över ruffen vid segling. För- och akterskepp linoljades invändigt. Friborden så fina att polering räckte. Sjösättning den 26 maj efter en fin, men kall vår. Rekordvarm fin sommar. 37 kg kräftor blir fångsten i Långsjön. Upptagning den 7 oktober.

Inköper mahogny + oregonpine till framtida däckbyte. Får tag på ett mycket fint parti ifrån Bomans i Oskarshamn. 19000:- för alltsammans. Tillverkar nya teakdurkar till sittbrunnen ur ett gammalt parti teak, som jag har haft liggande. Nåtar för syns skull med Theodikt. Teaken räcker inte, utan jag tar det lokala snickeriet Torwaldsson till hjälp. Det är mycket praktiskt då det ligger bara 25 m från huset. Han hjälper mig också med tillhyvlingen av däckribben, 22x42 mm.

## 2000

Ett nytt årtusende, men Eystra är bara 51 år gammal. Investerar ytterligare i ett nytt storsegel, nomex- och mylarförstärkt men vitt segel, bara 3 % töjning jämfört med ett dacronsegel. Pris 35.000:-. En ny ugn och en ny trebladig foldingpropeller är också "nödvändigt". Målar friborden med Internationals Toplac. Mycket fint resultat. Sjösättning 19 maj efter en mycket varm sommarlik vår. För första gången på alla år läckte båten mycket, fick vara pumpvakt under sex timmar. Propellern blev perfekt 6,0 knop på 1800 varvs marschgång. Den regnigaste juli jag har varit med om. Varm fin höst kompenserade. Kräftfångst 24 kg. Upptagning en fin dag den 4:e oktober.

## 2001

Beställer ett nytt försegel i laminatduk för leverans till våren 11,700:-. Kickbeslaget behöver förstärkas, lämnas in till Klings Svets & Mek. Börjar skissa och snickra en glashylla till det f.d. värmeskåpet. Hyllan blev inte klar för att jag började riva i hjärtstockshylsan. Helt upprostad i den inre vattenlinjen. Helt nytt i syrafast med invändig lagring i vävlaminatrör. Nya fästbultar till roderlingorna monterades samtidigt. Offeranod fästs på propelleraxeln för att undvika frätskador på den nästan nya propellern. Vårrustning med ommålning vita fribord. Sjösättning 22 maj, inga problem. Fin sommar med ett perfekt segelställ. Ommålning av hus och ett nytt staket hemma tog dock mycket tid på semestern. Kräftfångst 14 kg på två, små men goda kräftor. Upptagning 3 oktober. Skönt att bara kunna köra in båten i det stora huset efter rengöring och motorkonservering.



## 2002

Byter 2 st nitar under mastfoten till skruv. Lusar in mahogny runt huvudet.  
Normal vårustning. Friborden så fina att der räcker med polering.  
Lyckas mycket väl med fernissningen, trivs med holländska Epiphane.  
Sjösättning den 15 maj. Mycket lite läckage.  
Fin sommar, men flytt från hus tog packningstid på semestern.  
Nytt kräftfiskevatten i Botorpsströmmen. 30 kg på 19 burar.  
Upptagning den 10 oktober.

## 2003

Demonterar de två laskbrickorna under sittbrunnen. Byte till lika i mahogny och tätmassa emellan. Spanten hade lite ytrost vid brickan, men det hade inte läckt något nämnvärt. Vårustning med slipning av friborden också. De var fortfarande fina men nåtlimmade en bit på SB-sidan, mitt på och färg hade lossat runt akterspegeln. Tejpen på snobbranden sitter inte fast så den skrapades loss och slipades, målades med en guldfärg för gravstenar.

Sjösättning ganska sent den 10 juni. Naturligtvis stannade pumpen efter ett tag, kabelbrott. Bestämmer att till nästa år skall jag ha en reservpump igång också. Måste kunna lämna båten tryggt.

Fin sommar, även om det var extremt mycket algblooming under ett par veckor i juli. Går på grund ganska kraftigt i södra Krokövik i månadsskiftet augusti/september. Får lite kontinuerligt läckage. Pumpen får vara på tills upptagning den 26 september. Håller på hela dagen i bra väder och hinner även med vattenslipning hela botten. Har grundstött mot stävresningen under mastfoten och i kölen. Borden på bägge sidor lite uttryckta. Får allt godkänt som försäkringsskada och båtbyggare Evert Niklasson, BåtNiklas, engageras. Tre bord demonteras på bägge sidor, hjälper till med allt demontage inne i båten. Ser tydligt vid demontaget, att aldrig använda mässingsskruvar mer. Materialet är så dåligt i nya skruvar att 10 år räcker, brons eller syrafast gäller. Bestämmer att renovera hela delen i resningen och att byta ut nedre delar av spant och bottenstockar till syrafast. Det var inte mycket kvar av spantändar och vissa spant var helt av. Allt syns mycket bättre vid ordenligt demontage. De två främre resningsbultarna genom kölen var mycket dåliga. De övriga fram till stäven byttes redan 1994. Lossade de dubbla kölbultarna i främre kölfickan. De var hyfsade, men ersattes med syrafasta tätade med mönjekitt. Kölfickan var fylld med alplugg från båda sidor med någon form av petroliumkitt (bitumen) i mellan. Kölplankan kapades c:a 1,5 meter in. En snedlask som bultas ihop med den gamla utförs så att resten kan bytas akterifrån.

## 2004

Tvungen att flytta båten till grannhuset, Anders Thorwaldssons snickeri. Marinan ville att arbetet med båtbyggaren skulle gå via dem. Tur att det inte var så mycket snö den 19 januari. Bättre och ljusare lokal med toaletter.

Det syrafasta arbetet utfördes av Västerviks Svets o Allservice. Det var mycket mer omfattande än väntat. Stefan där blir mycket skicklig på att dubbelkröka spant efter mall och justera och svetsa utanför båten. Sammanlagt 9 st stycken järnspantpar med tillhörande kölstockar byts ut i varierande längder. Spanten under SB:s skott krävde kapning av skottet för att komma åt. Ny mastfot i syrafast plus ek för att undvika galvanisk korrosion. Tre stycken nya bordläggningssplankor på varje sida limmades med epoxi. Bordläggningen klar v:a 22. Spanten, som är i ask, limmades ihop med nya ändar. De kapades vid bytet av del i kölplankan. Toaletten med skott demonterades för att komma åt spantet under.

Nya skott lamellimades av sapelimahogny som är nästan lik faneret som sitter som original. Fickan för kölbultarna fylldes med bly istället för trä. Båtbyggaren klar med sin del 18 juni. Finslipar, oljeimpregnerar och mönjar.

Kostnaden för reparationen blev för båtbyggaren 597 timmar x 200: -, material 11000: - + moms och för metallarbetet 34000: - + moms, sammanlagt 205500: - inkl. moms. Plus allt eget arbete, men det har inte räknats med. Försäkringsbolaget Länsförsäkring betalade Everts del 163,000:- inkl. moms.

Kräftfiske i Botorpsströmmen 17 kg mycket fina kräftor på 18 burar.

Första gången på över 30 år utan egen segelbåt en sommar.

Målar med primer utvändigt och V-Danbolin invändigt i kölsvinet utanpå blymönjan. Under hösten har en specialbyggd båtagn tillverkats av Paavo Pehkonen, Oskarshamn. Har anpassats till befintlig vagga och hela vagnen fördes in under vaggan 30 oktober. Levererades rostskyddsmålad och målades svart som vaggan. Båten blir nu helt mobil med riktig dragkrok.

## 2005

Nedgångsluckan förses med en mahognyjalusi och myggnät på insidan. Utfördes av Specialsnickerier i Västervik. Akrylrutan som satt där var troligen inte original. Bättre luftväxling i ruffen blir resultatet.

Durk och andra slitna delar i inredningen fernissas. Återställer förstärkningen på toalettluckan. Ny mellanvägg framför toaletten i massiv sapelimahogny. Normal vårutrustning, polering fribord räcker. Alla tre batterier behöver bytas till nya trots underhållsladdning.

Sjösätter fredag kväll 27 maj. Har lånat en extrapump plus att båten får hänga kvar i stropparna under ett dygn. Friborden har helt klarat sig men ett sambord på SB-sida läcker ordentligt. Helt tät efter 1 vecka, bra med tanke på att båten stått på land i 1,5 år, visserligen inomhus fritt från sol och vind.

Efter fjorton dagar gick dock en läcka upp på SB-sidan bakom ett järnspant i kölsvinet. Skarv mellan gammalt och nytt. 14 juni upp kl. 13,30 och i 18,30. Byte två nitar längst ner och pluggade limlaskens ända. Läckaget upphörde.

Premiärsegling den 2 juli till klassisk båtträff i Saltsjöbaden. Träffar systerbåten Kyrena i Sandhamn. Möts på hemvägen av den värsta algbloomingen i Östersjön jag har sett.



Natthamn vid Ringsö/Hartsö



Len sommarsegling



Trött "Melker" i ruffen under segling

Kräftfiske som vanligt i Botorpsströmmen, 9 kilo av fin storlek på 20 burar. Sämre än vanligt.

Upptagning 3 oktober med sedvanlig rengöring, vattenslipning av botten och motorkonsivering.

Den nya resningseken har rört sig mycket lite jämfört med det gamla. Lite slipning och ett nytt lager mönja över skarven var det ända som behövdes. Mastfoten behöver justeras något i höjddled mot durkarna och mastspåret kom för långt akterut. Masten tryckte mer i framkant.

## 2006

Tillverkar en helt ny ovandel i ek till mastfoten. Nya durklappar tillverkas i förpiken. Passas bättre plus att dubbeldurkarna på BB-sidan glappar. Använder afrikansk rödaktig mahogny som BåtNiklas haft liggande på sin vind.

Ett stort projekt kolliderar med båten, vårt nybygge av hus. Ett stort arbete som tar all ledig tid. Båten får stå på land inomhus över den finaste seglings sommaren på 10 år. Får dock segla med 95 m<sup>2</sup> skärgårdskryssaren Kerma en dag.

Kräftfisket i Botorpsströmmen blir jättebra en varm sommar med 25 kg fina matkräftor på 20 burar.

## 2007

Normal vårustning, inoljning med rå linolja i ändskeppen, slipning, fernissning och ommålning vita fribord. Testar en ny dekaltejp som guldrand. Skall vara UV-stabil. Är mycket sen tack vare sjuka föräldrar, husarbete och massor med vanligt arbete. Sjösätter inte förrän den 11 juli. Utfyllnadsbiten i ek bakom kölen ramlar av vid sjösättningen. Får vara och skall monteras bättre till vintern. Fick hänga i kran över natten plus att jag hade köpt en dränkbar pump med bra kapacitet. Träbåtar skall helst

sjösättas varje år. Eken i akterresningen tar många veckor på sig att bli tät. Masten passar bra i mastfoten. Bägge förbrukningsbatterierna byttes till nya marinbatterier. Var med på Boat-Meet i Västervik ihop med flera veteranbåtar, bl.a. motorbåten Eystra som Diener hade innan. Förvånad över att denna är större än segelbåten.

20 kg kräftor på 20 burar i Botorpsströmmen som vanligt. Ont om stora kräftor, verkade ömsa skal.

Har aldrig seglat så lite en sommar. Mycket ostadigt väder med mycket regn och blåst. Gynnade dock ny gräsmatta på tomten.

Upptagning den 27 september. Rengöring och vattenslipning av botten. Inkörning i huset dagen efter.

## 2008

Fastsättning av utfyllnadsbiten bakom kölen. Mönja och linoljekitt emellan och förlängda syrafasta fransskruv användes. Noggrann vårutrustning med ommålning fribord. Skall vara fint till sommarens veteranbåtsträff i Västervik.

Teknisk elektronikutrustning behagar att lägga av samtidigt. Köper ny batteriladdare, jordfelsbrytare och en ny kylbox. Fördelen med den sistnämnda är att strömförbrukningen bara är en 1/10 del. Allt placeras på samma ställe som tidigare i BB stuvfack. Det som har förstört utrustningen är en kombination av ålder, c:a 20 år, och saltluftsmiljö.

Sjösättning den 12 juni. Mobilkranen lyfte i direkt. Inga problem, den extra dränkbara pumpen höll vattnet bra nere. Helt tätt efter en vecka.

Var med på Veteranbåtsmötet i Västervik 17-19 juli. 39 båtar av skilda typer. Fick en fjärdeplats bland båtar byggda före 1950.

Kräftfisket gav 22 kg matkräftor i spöregn hela natten.

Upptagning 4 oktober, sent på kvällen. I mörkret förstördes en stödplatta och det blev ett mindre märke i ett bord.

Tvättade och våtslipade botten innan transport in i båthuset efter två dagars tork utomhus. Motorn konserverades i sjön innan upptagningen. Alla luckor ut- och invändigt öppnas för genomluftning.

Ett annorlunda båtarbete utfördes hemma. I tornet lades ett teakdäck på konventionellt sätt. Nåtningen tar tid, nåtmassa Sikaflex 290C. Thiodikten får inte längre användas pga. hög blyhalt. Slipning av ”däcket” med bandputs, grov- och finslipning och en gång olja.

## 2009

Normal vårustning med lite fix av pluggar etc. Friborden så fina att det bara behövdes lite polish. Mycket fint resultat med fernissning inomhus efter slipning med 320-papper, dammsugning, avtorkning med terpentin och avslutande klisterdammduk. Målar med bottenfärg, Hempels koppar, som är mörkt marinblå. Tvingas köpa en ny batteriladdare inne i stuvfacket då den andra inte tålde vatten! Sjösättning den 10 juni till

60-årsjubileum. Bara lite läckage som upphörde efter ett dygn. Investerar i nya kapell till sittbrunn och till storseglet.

Har lite läckage, som vanligt, i det gamla teakdäcket. Bestämmer mig för att göra en livstidsförlängning av däcket med en Coelanbehandling. Alla plana ytor behöver renslipas för detta på land.

Fantastigt fint väder men inte så mycket fångst av 14 kg kräftor i Botorpsströmmen.

Tar upp båten 2 oktober, tvättar, våtslipar botten och motorkonserverar. Drar in vagnen i huset dagen efter precis innan det stora ovädret.

## 2010

Har aldrig sett så mycket snö denna kalla vinter. Sammanlagt föll det 3,5 meter nysnö under vintern. Sista snön försvann på tomten annandag påsk. Kom igång sent tack vare kylan med däckarbetet. Renskrapade all horisontell mahogny, därefter slipning. Den gamla teaken stenhård, så fin teak finns inte idag. Var tvungen att köpa en ny proffsmaskin som både oscillerade och roterade. Trots 80-papper tog det 1 timme per halvmeter. Gick före och slätade ut de största ojämnheter med en bandputs. 45 pluggar i skarndäcket byttes ut. Efterslipade med 120-papper. All mahogny betsades med Internationals Bets. Lite gulfärgad grundering från Coelan, därefter 6 strykningar med denna speciallack utan slipning. Värmen kom nu med besked och allt tar så mycket längre tid. Fernissade allt övrigt efter Coelanbehandlingen. Fribord, vattenlinje och bottenfärg målades också i år. Sjösättning sent den 19 juli. Fick hänga i kran över natten. Tog över båten till Notholmen efter 2 dagar. Helt tät efter en vecka. Bra med tanke på att det har varit extremt varmt i en månad. Mycket regn i slutet av sommaren men ett tätt däck.

Kräftfisket gav 6 kg matkräftor. Sämsta för detta vatten genom åren trots ett bra kräftår. Fisket gång två gav ytterligare 14 kg mycket bra storlek. Problem bara att få tag på fin krodill så sent på säsongen.

Upptagning 8 oktober. Sedvanlig tvätt och konservering.

## 2011

Ytterligare en tuff vinter med kyla och mycket snö i Västervik. Det kom sammanlagt 2,5 meter snö. Våren kom dock normalt. Behandlingen av däcket med Coelan har fungerat mycket bra. Lacken har dock torkat och krupit in. Mattades ner med 120-papper och två ytterligare lager lades på. Nåtningen mellan tak och ruffsida på SB-sidan rensades och gjordes om med UV-stabil Sikaflex. Det är den sidan som ligger mest mot solen. Normal fernissning men friborden behövde inte målas om. Batteriers livslängd blir bara sämre, alla tre byts ut. Huvudkontakten för startbatteriet behöver också bytas. Sjösättning utan speciellt läckage den 30 maj. Båtens lilla vanliga pump räckte till. Var klar en vecka tidigare men fick ingen tid till kranbil. Tog över båten till Notholmen dagen efter.

Segling i hårt väder med kryss i 12-14 m/s skörde översta travaren och två öljetter. Tog in lite vatten och naturligtvis kom etikettpapper runt pumpen. Blötte ner dynorna som tog lång tid innan de torkade. Seglet lagades direkt av Royal Marine i Västervik med

dubbla travare högst upp istället. I så grov sjö rörde sig några bord i fören så färgen sprack lite. Olle Appelberg i en efterföljande båt tog en hel serie läckra kryssbilder som förstorades.



Vid Städsholmen



Hård kryss ut mot Knöldjupet

Krättfisket gav fina kräftor men endast 8 kg färdigkokta matkräftor.

Upptagning den 11 oktober med sedvanlig rengöring och vattenslipning botten. In i huset dagen efter. Alla luckor öppna för att torka. Redan den 14 oktober kom första markfrosten, därefter en mild höst.

Arbete som planeras denna vinter är nåtlimning av ett antal bord som har rört sig i stäven och mitt på friborden. Evert N. hjälper till med sågningen av koniska spår. En ordentlig länsypump skall också monteras som går att hantera under segling. Sommarens hårda segling visade behovet. Den gamla pumpen satt under durken omöjlig att komma åt. Nåtmassan i skarven förkant ruff behöver göras om till UV-stabil variant.

## 2012

Mycket mild och regnig inledning på året. Det är det 20:onde året jag har Eystra. Volvo Penta MD7A gjordes i ordning av Michael Johansson 070-9391521, som är mycket duktig på dieselmotorer. Avgasmanteln, som svetsades hjälpligt ihop i mitten av 90-talet, ersätts av en ny. Packboxen till vattenpumpen byttes. Bägges spridarna gjordes rena och provtrycktes. Samtliga bränslefilter byttes också. Motorn har fungerat mycket bra hittills men droppade lite vatten sista sommaren. Det gäller att sköta motorn för att slippa att byta.

Sammanlagt 20 meter fribord nåtlimmades. List monteras i epoxi från Westsystem. Skall vara lite varmare, minst 10° för att fogen skall bli riktigt stark och det blev det inte förrän i maj. Väter först bägge ytor och därefter förtjockat lim på en av ytorna. Använde fint mahognyspån. Spacklar på samma sätt igen de små spikhålen efter styrlisterna. Hyvling och mycket slipning efteråt för att allt skall bli helt slätt. Slipning av friborden och ny vit färg. Många lager på de frilagda ställena för att allt skall bli vitt. Svårt att undvika att fernissa kommer fläckvis på Coelanskiktet. Testar att fernissa hela däckens ovanpå underliggande lack.

Sjösättning den 16 juli. Sent, men ett fall i en trappa under våren gjorde mig lite handikappad.

Det som hände sedan får inte hända, nämligen att landströmmen la av under natten och båten vattenfylldes. Kom ut klockan 5 på morgonen och fixade ström och ytterligare en pump från brandstationen. Båten länsad helt klockan 10 på förmiddagen och Michael Johansson hjälper till med att rädda motorn.



Lucerna på morgonen i färd med att pumpa

Det blir ett försäkringsärende och allt tekniskt ombord får bytas ut. Enda fördelen är att få ett riktigt elsystem från grunden. Båten helt tät efter ett dygn men hela segelsäsongen förstörd.

Båten får ligga kvar på Lucerna hela sommaren.

Upptagning den 14 september, första gången utan min medverkan då jag var på resa. Allt gick mycket bra. Tvättning och konservering hela dagen den 15:e. Inkörning i huset efter torkning den 17 september.



Inget eget kräftfiske i år då det är dåligt tillgång i ån. Köper istället 15 kg färska och kokar själv.

Michael Johansson gör om allt elektriskt och monterar all ny utrustning under hösten och vintern. All gammal el åker ut.

Ny elpanel av proffstyp, alla kablar utom de i taket som klarade sig, nya läslampor, laddare och jordströmsbrytare, ny generator, kablage motor med styrpanel, ny värmare, ny spis, ny logg med givare, lanternor monterades och kopplades in.

## 2013

Spisen var lite större än den gamla så inbyggnaden vid köket byggdes delvis om. Renskrapade då även stolpen upp i rufftaket för att det skulle bli samma färg.

Kostnaden för allt arbete plus utrustning blev 169.971:-. Från försäkringsbolaget Länsförsäkringar betalades 142.403:-.

Installerade en fast kraftig manuell länsypump i reserv. Sköts från rorsmansplatsen. Den gamla manuella krävde lyft av durklapparna och det fungerar inte under tuff segling. Normal vårutrustning med all fernissning inklusive däck. Polish på friborden räcker. Sjösatte den 10 juni. Lite sen då all reparation tog tid plus en sen vinter tog tid. Inga problem och läckaget upphörde på ett dygn. Michael gjorde klart i sjön installation av generator och läslampor. Mycket fin sommar med värme och sol.



Sommaren 2013 nere vid södra delen Brändösund



På väg ut från Västervik i augusti till Vasskär

Inget kräftfiske på grund av dålig tillgång i Botorpsströmmen.

Upptagning fredag kväll den 4 oktober. Rengöring och motorkonservering lördag/söndag. Inkörning i båthuset måndag morgon.

## 2014

Passar på, tack vare den tidiga våren, att göra lite arbete inne i båten som inte har hunnits med tidigare. Gamla skruvhål pluggas i rufftaket och där den gamla undercentralen i garderoben har suttit.

Renskrapar lös fernissa och vit färg runt akterskeppet. Fernissar och målar vit färg och bygger upp färgskiktet.

Inte riktigt normal vårutrustning då svår sjukdom hemma bidrar till ändrade planer.

Beslutar att sjösätta utan att fernissa om ovansidan. Gör i ordning botten och lägger på bottenfärg.

Sjösätter rekordtidigt den 23 april. Gick i sjön 15,30 och körde runt med båten 20,00. Helt tät efter ett par dagar med båtens egen lilla pump i drift. Gör inget mer utan får se om det blir någon segling alls denna sommar. Ingen segling och bara sorg.

Tar upp båten torsdag den 18 september i underbart sensommarväder. Tvättar hela båten och vattenslipar botten innan inkörning i båthuset. På söndag kom hösten med kallt och mycket regn. Skönt att stå inne torrt då.

Planerar vinters arbete inuti båten.

## 2015

Demonterar mahognyribben på insidan friborden vid kojerna. Renskrapas jämte kojbottnar, oljas, betsas och fernissas. Tar tid då det är nästan femtio ribbor. Passar även på att göra rent och olja fribordens insida när man kommer åt. Är antagligen inte gjort sedan båten byggdes.

Gamla skruvhål pluggas och sprickor vid styrbords ventiler nåtlimmas inne i ruffen.

Lite läckage i däck framför ruffen åtgärdas med ny nåtmassa.

Investerar i en GPS (Garmin 721) och en ny handhållen VHF-telefon. Gör ett fäste för GPS:en under sittbrunnsbänken. Limmas fast med Sika. Sjökort på ett litet minne som täcker hela Östersjön, Åland och Finska Viken.

Sedvanlig vårustning med ommålning fribord. Ser att när man inte fernissar ett år så blir det mycket mer arbete året efter. Små skador blir snabbt större och måste fläckas upp med ny fernissa i flera lager.

Sjösättning den 22 maj på eftermiddagen. Läckte mycket, fick åka upp och hyra en länsypump till. Var pumpvakt till 21 och sedan nere vid ett och fem på morgonen. Allt lugnade ner sig och båten till Notholmen efter ett dygn. Lite läckage från akterstäv ytterligare ett par dagar. Mild vinter och en tidig varm vår antagligen orsaken trots att båten ligger inomhus i mörker och vindstilla.

Michael J. byte ut den provisoriska generatoren till en ny och kopplade lanternorna rätt. Topplanternan skall inte lysa när man seglar.

Mast och bom fernissas och allt annat arbete innan klar för segling.



Påmastning med Anders på fördäck.



Sträckbog norrut utanför Bussgrund

Premiärsegling midsommar 18-21/6 tillsammans med Ing-Marie.

Fin seglingssommar med mycket segling trots mycket lågtryck och kallt badvatten under juli. Fått ett mindre läckage förifrån stäven vid segling. Misstänker skarven i resningen under främre förpiken.

Avslutar seglingssäsongen med fina höstseglingar ner till Strupö och upp i Gudingen, Vinö Kalv.



Grabbsegling över Knöldjupet



När smakar en öl bäst

Upptagning den 6 oktober. Kommer överens med båtbyggaren Evert att hjälpa mig med borttagning bord i stäven för att komma åt att byta spantändar plus att se vad det är som gör att läckage uppkommer.

Demonterar toalett, garnering, underlag dynor. Ser att genomföringarna behöver bytas för intag och utlopp. Får inte bort dem utan de sågas bort. Borden skall ju i alla fall bytas.

Ser vid renskrapning att ena bordet på BB-sidan har en spricka i sig. Förlänger därför skarven bakåt. Stäveken ser att ha läckt in vatten vid en skarv.

Renskrapar akterspegeln som sedan får torka ut ordentligt.

## 2016

24:e året jag äger Eystra och jag tycker att skicket blir bara bättre och bättre men det är ett pyssel, men roligt.

Evert påbörjar demontaget direkt efter nyår. Efter borttagning av tre bord syns tydligt att det är skarven som har läckt. Bra att komma åt återstående tre stålspant i fören. De var rostiga i ändarna och det framför toaletten var helt av.



Inte konstigt att det har läckt. Järnspantet och bultarna har påverkat eken

Evert satsar på att göra iordning skarven först innan några spant lossnat. Allt för att formen inte skall påverkas. Allt dåligt trä höggs ut och ny ek epoxilimmas fast i urtagen. Allt gynnas av en snöfri och mild vinter. Nya bultar i syrafast och en hel plåt på ovansidan som håller för att dras ihop ordentligt.

Akterspegeln slipas, betsas och impregneras med linolja. Lackas upp och ny akterlanterna monteras. Några ställen i däck och framkant ruff nåtas om och lackeras.

Stefan Edvall, smed på Tjust Mekaniska, svetsar alla spant. Allt material beställs av Grönitz Handelsstål i Västervik. Det är vinkeljärn och plåt i syrafast. Stefan har svetsat övrigt i båten och blir mer och mer duktig på att dubbelbocka och vinkla. Allt metallarbete klart den 1/4.



Nya förstärkta stålspant som skarvats ihop med original en bit upp

Bordläggningen påbörjas med ett mycket fint parti brasiliansk mahogny som är kvar sedan förra reparationen.



Två bord klara på bägge sidor



Bordläggningen klar och pluggad. Hyvling och slipning kvar



Slipning och oljning klart inifrån



Stävlisten monterad i kitt och första oljningen klar 8 maj

Renoveringen kostade 54,475:- med arbete plus material.





19 maj, all ytbehandling tar tid

Toaletten återmonterad med nya genomföringar och slangar. Målar inte om friborden utan bättrar bara.



Sjösättning den 7 juni. Sent men tack vare renovering stäv. Inte så farligt läckage ändå. Tog över båten till Notholmen samma kväll.  
Bestämmer mig för att inte slipa hela masten. Tar och bättringsfernissar istället.  
Helt färdig med båten till midsommarhelgen 24-26/6. Premiärsegling i fantastiskt fint väder.



Jättefin varm semester. Bilden från Västra Stendörren med Naturum i bakgrunden.  
Båten nästintill helt tät från bägge håll.



Fin slör upp mot Utö.

Beställde en gennaker till nästa års segling. Ligger på 57 m<sup>2</sup>. Kommer att bli fint på undanvind. Pris 10,700:- av Royal Sails. Kompletterade med en spinnakerstrumpa för enklare hantering på två. Får modifiera förstävsbeslaget med ett fäste. Backslaget fungerar inte bakåt. Får också bli ett vinterarbete för Michael J. Avmastning och tömning av båten 25/9.

Köper en standardstege som görs om för att både bli en badstege och stävstege. Stefan Edvall på Tjust Mek svetsade konverteringen.

## **2017**

Eystra 68 år och jag har haft båten längst av alla ägare, 25:e året.