

Segeljakten

Medlemstidning för
Sail Yacht Society
Nr 2/2011 Pris 50 kr



Antikrundan i city

Scandal Beauty på Riddarfjärden Mariehamn Midsommarfirande i SYS-anda



Det var ingen rolig syn ...

Entrédörren var insparkad. Innanför såg det ut som om någon lekt hela havet stormar. Tjuvarna hade tagit allt de kunde hitta och som kronan på verket fyllt dieseltanken med vatten. Vid bogseringen fick jag dessutom en följdskada. Båten gick in i kajkanten i flera knops fart.

Alandia Båtförsäkring kan båtar och vet att man inte kan tumma på kvaliteten när det gäller reparationerna. De är noggranna med vem som reparerar och att det blir riktigt gjort. Mina erfarenheter av andra försäkringsbolag är inte så goda men Alandia Båtförsäkring har skött sig fantastiskt bra.

Christian Björk



Båtar är ingen vanlig kapitalvara. De är starkt förknippade med upplevelser och minnen. Så när något händer båten är det inte bara i plånboken det svider. Det vet vi på Alandia Båtförsäkring av egna erfarenheter. Och handlar därefter.

Tillsammans skyddar vi din båt

Stockholm 08-630 02 45
viggby@alandia.com
Göteborg 031-49 20 60
goteborg@alandia.com

ALANDIA
BÅTFÖRSÄKRING

www.alandia.se



NM Båtepoxi

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

beställ gärna vår broschyr innehållande
datablad, tips och annan information

epotex
säljservice ab

Svarvarvägen 10, S-142 50 SKOGÅS
tel. 08-609 00 50 fax 08-609 09 20
e-post info@epotex.se
besök vår hemsida www.epotex.se



Yacht
SNICKERIET

- TRÄBÅTSRENOVERING
- BÅTBYGGERI
- KONSULTATIONER
- BESIKTNINGAR
- VÄRDERINGAR

Thomas Larsson & Jonas Lorensen

Torpvägen 3, 132 48 Saltsjö-Boo
Telefon 08-643 98 96
info@yachtsnickeriet.se
www.yachtsnickeriet.se



Nya vindar

Så det kan gå. För några år sedan hade jag ingen segelbåt alls, endast en Buster! Sedan blev jag med båt, en vacker sådan och slukade allt som gick att läsa bl a allt matnyttigt och trevligt som skrevs i SYS-tidningen. Så plötsligt för några månader sedan blev jag ombedd av SYS redaktionskommitté att skiva en artikel om min egen båt och sedan hamnade jag av någon konstig anledning i styrelsen och någon ska ju ta hand om tidningen. Hastigt och lustigt sitter jag nu som chefredaktör (fin titel!) för denna fina tidning. Livet är fullt av överraskningar.

Min ambition är att tidningen skall fortsätta vara en snygg tidning med intressanta artiklar som riktar sig till både medlemmarna och alla andra som gillar att läsa om de gamla skönheter. Vi har för avsikt att skriva om både de klassiska skönheter och lika säkert om andra äldre och nya träbåtar och vi vill absolut att medlemmarna själva skriver om sina båtar och sina erfarenheter.

UPPMANING!

Jag riktar därför en stark uppmaning till dig som läser detta att skriva ihop en artikel om din båt, renoverings-erfarenheter, historik, äventyr etc.

TIDNINGENS INNEHÅLL?

Innehållet kommer att ändras efterhand och jag hoppas att du som läsare hör av dig med tips på innehåll. Antingen du vill skriva själv, vet någon som borde skriva eller saknar något som du helt enkelt vill läsa. Vill du läsa mer om de gamla klassiska stora båtarna eller om de mer vanliga. Läsa mer om seglingar eller mer om renoveringar. Både ris och ros är också värdefullt!

Om ni får intrycket att jag tror att det är jag som gör allt så är det förstås alldeles fel. Vi är en redaktionskommitté som tillsammans skriver det mesta eller förmår andra att skriva. Namnen på mina medredaktörer återfinns nedan. Jag kanske snarare skulle kalla mig redaktionssekreterare men det låter ju inte lika spännande...

Gunnar Schrewelius, S/Y Alca



Riddarfjärdsseglingen / 5

Antikrundan i city / 8

SYS midsommar / 12

Presentation av medlemmarna / 14

Gästkrönika / 16

Tips & trix / 18

Båtannonser / 23

SEGELJAKTEN NR 2 2011

Medlemstidning för Sail Yacht Society

UTGIVARE

Sail Yacht Society

REDAKTION

Gunnar Schrewelius (chefredaktör), Ulf Aronsson, Per Henricsson, Lasse Pipping (kontinentkorrespondent), Olle Appelberg (evenemangsreporter) och Tor Malm (annonschef).

ANSVARIG UTGIVARE

Hans Börjesson

GRAFISK FORM

Maria Schrewelius

OMSLAGSBILD

Ulf Aronsson, Åke Cyrus och Hans Börjesson

MATERIAL TILL SEGELJAKTEN

Epost: gunnar@schrewelius.se
Tfn: 0706-248366
Snigelpost: GSA, Box 703, 184 28 Åkersberga

ANNONSER

e-post: tor.malm@telia.com
08-7328820, 0708-583235

SAIL YACHT SOCIETY bildades

1990 med syfte att arbeta för ett bevarande av de äldre segeljakter som finns i landet. Klubben skall tillvarata båtarnas och medlemmarnas intressen samt ordna eskastrar och träffar. Dessutom ger SYS ut en matrikel innehållande historik, bilder och ritningar över medlemmarnas båtar.

www.sailyachtsociety.se
webmaster@sailyachtsociety.se
Postgiro: 327288-7

VILL DU VETA MER OM VÅR VERKSAMHET ELLER BLI MEDLEM?

Kontakta Hans Börjesson på tel: 08-442 78 61 eller e-post: hans@seriline.se
Postadress: Sail Yacht Society c/o Hans Börjesson
Hornsgatan 75
118 49 Stockholm

Bli stödmedlem, få tidningen och bidra till att bevara svenska segeljakter.

Räkna med oss!

Grundskyddet är rätt så lika om man jämför alla båtförsäkringar, men sedan tar olikheterna vid. Att fånga upp de mjuka värdena bland hård försäkringsfakta smäller högt när du hamnar i trubbel. Det är därför som vi har valt att utmärka oss på det personliga planet. Här är tre personliga anledningar som ger valuta för din premie:

- **ENKELT DYGNET RUNT**

Du når oss dygnet runt på vår hemsida och kan när som helst räkna på premien, teckna försäkring eller göra skadeanmälan.

- **SNABB OCH SKICKLIG HJÄLP**

Våra kontakter i Skärgården och med varven är genuina och nära. Vår målsättning är att höra av oss inom 24 timmar efter det att du har anmält en skada.

- **INFLYTANDE I BESTÄMMELSERNA**

Svenska Sjö är en del av det organiserade båtlivet. Via din båtklubb gör du din röst hörd när du vill ändra på något. Många sunda innovationer kommer från båtklubsmedlemmar. Den möjligheten är vi ensamma om att bjuda på. Ta den.



 Svenska Sjö

FÖRSÄKRINGEN DIN BÅT FÖRTJÄNAR!
www.svenskasjo.se • 08-541 717 50



Saltsjöbadssegel "snabbsegel"

Rullsystem för din båt

www.saltsjobadssegel.se
trl. 08-717 53 48



MIROSLAW SIENKIEWICZ

MIREK BÅT & HUSSNICKERI

Rydboholms Gård
c/o Godskontornet
18 494 Åkersberga

+ 46 702 068 134
e-mail: mirek_sienko@live.se



Båtbyggare

Bobby Cyrus

- Nybyggen,
- Renovering,
- Reparationer,
- Konsultation,
- Specialitet:**
- Träbåtar

Verkstad:

Strandallén 37 • 135 62 Tyresö • Tel. 070-493 65 02



Riddarfjärdsseglingarna på 90-talet. Fler Båtar och mer folkfest. Foto: Åke Cyrus

Perfekta förhållanden! Men var är publiken?

På 70-talet var jag ung student och stod ganska storögd och beundrade de gamla vackra jakterna. På den tiden var det mycket folk som tittade, eftersom Svenska Dagbladet var aktivt med att marknadsföra evenemanget. Riddarfjärdsseglingarna 2011 visade inte på någon publikrusning.

Nu, c:a 40 år senare står jag lite mer rödögd och beklagar att det blev lite för trevligt på lördagskvällen och att det inte är den publikrusning det var förr. Men det är fantastiskt roligt att nu få vara med själv mitt bland alla vackra båtar.

HISTORIEN FÖR DE SOM INTE VET
(Saxat ur GYS informationsmaterial)
Riddarfjärdsregattan seglas traditionsenligt första helgen i september. GYS ar-

rangerar och Stockholms Segelsällskap, SSS i Rålambshov består med hamnplatser. GYS (Gaff Yacht Society) är en segelklubb för bevarande av äldre segelbåtar och för att förhindra likriktning inom sporten. GYS fyllde 50 år förra året och bildades av ett tiotal ungdomar som började segla i slutet av 50-talet. Stora segelbåtar var då misskött och billiga och därför slog man sig ihop 2-5 grabbar för att köpa något att visa upp. GYS var lite studentikosa i sin approach

från början och ville visa KSSS och de andra "fina" klubbarna att det kunde gå att göra saker på annat vis.

1965 startade GYS kappseglingar på Riddarfjärden efter gammal modell, inspirationskällan var Stadshusets invigning 1923. Stadshusregattan inspirerade över 100 båtar då på fjärden. GYS tanke var att eftersom kappseglingar av naturliga skäl skedde ute i havsbanden så kunde inte vanligt folk se på dessa skönheter och inspireras av dramatiken



Inte så värst många båtar i år och tyvärr lite utspridda på annars trevliga SSS. Foto: Linus Ek

vid start och målgång. Riddarfjärden var perfekt arena mitt inne i en storstad. Första året deltog 18 av de större havs- och skärgårdskryssarna i två klasser.

Svenska Dagbladet fick upp ögonen för kappseglingen och tillsammans med GYS skapades Segelbåtens Dag. Nu seglades det runt om i Stockhoms alla fjärder och det blev världens största kappsegling. Samarbetet upphörde 1976 och GYS har sedan dess arrangerat kappseglingen på egen hand. De flesta av de riktigt stora gamla skärgårdskryssarna har gått ett skiftande öde till mötes och alla finns ej kvar i närmiljön. Seglingen The Scandal Beauty Trophy Race är alltid den som de stora gamla segelbåtarna tampas om. En anskrämlig men åtråvärd buckla.

LÖRDAGEN

På lördag gick Fläsket Runt och samlade 18 båtar. Tyvärr var det dålig vind så fyra stycken fick bryta. Segrade gjorde Evelina.

På kvällen traditionsenlig regattamidag på restaurang Sea Side, en pråm på

SöderMälarstrand. Min fundering kring detta är varför man väljer en restaurang på andra sidan vattnet, och har vi inte tillräckligt med historier att berätta så vi måste ha en trubadur för att hålla igång?

SÖNDAGEN

Det var som vanligt två tävlingar på Riddarfjärden med 10 min startmellanrum. TSBTR (The Scandal Beauty Trophy Race) för de större yachterna och Svensk Lösen för bland annat femmorna. Denna dag bjöd på bitvis ganska hårda byar men utan tillbud.

Segrare i Svensk Lösen blev Evelina igen! I konkurrens med elva andra. Segrare i TSBTR blev Britt-Marie i konkurrens med nio andra.

RESULTAT – TSBTR 2011

Plats	Båtnamn	Typ	Segel Nr	GYS	Starttid	Mål	Seglad tid	Beräknad	I mål
1	Britt-Marie	SK95	8	1,15	12:00:00	12:56:01	00:56:01	1:04:25	1
2	La Morena	SK95	10	1,13	12:00:00	12:58:53	00:58:53	1:06:32	2
3	Hexan	SK55	41	1,03	12:00:00	13:06:46	01:06:46	1:08:46	3
4	L'Aiglon II	SK55	45	1,02	12:00:00	13:09:58	01:09:58	1:11:22	5
5	Moana	R10	4	1,05	12:00:00	13:08:42	01:08:42	1:12:08	4
6	Irmelin	SK95	11	1,00	12:00:00	13:12:12	01:12:12	1:12:12	6
7	Winnie	Kustkr	KR S 120	1,01	12:00:00	13:12:46	01:12:46	1:13:30	7
8	Maritza	SK55	32	1,02	12:00:00	13:13:20	01:13:20	1:14:48	8
9	Alca	SK95 / Kubr		0,97	12:00:00	13:27:43	01:27:43	1:25:05	10
10	Beduin	SL-regeln	B	1,00	12:00:00	13:26:54	01:26:54	1:26:54	9

Starten för TSBTR skedde 12.00 i fina lite byiga vindar och härligt väder.

För vår del på Alca hamnade vi redan från början långt efter i startfältet eftersom vi orutinerat lyckades lägga oss i ett dåligt vindläge redan vid starten. Vi (Alca) och Beduin kom iväg rejält sent och höll oss där bak genom hela tävlingen. Kul att vi hade Beduin att tampas med under alla de tre varven så att det blev lite spännande även för oss eftersläntare. Vi seglade en aning långsammare än Beduin men gjorde några listiga (tursamma) vägval så vi lyckades ta ledningen efter ett varv men Beduin hann ständigt ikapp oss. Sista vändningen hamnade vi åter i ett hopplöst "vindhåll" och Beduin gled snabbt förbi och gick sedan i mål några minuter innan vi

lyckades pressa oss över mållinjen. Vi tackar GYS-talet för att vi slapp hamna sist i tabellen.

Trots skräligt resultat var det fantastiskt roligt att segla inne på Riddarfjärden och lite kul men frustrerande med de lite nyckiga och oberäkneliga vindarna. Detta var första men absolut inte sista gången.

Som ni konstaterat finns inget refererat från tätstriden eftersom vi befann oss långt bakom. Kunde bara konstatera att Britt-Marie körde snabbt.

Tävlingarna avslutades traditionsenligt med prisutdelning på söndag eftermiddag. Detta missade vi tyvärr eftersom båt och besättning skulle hem så vi kunde inte hämta ut vårt pris...



Gunnar Schrewelius, S/Y Alca



Var är publiken?

Foto: Nils Göran Larsson



Skepparen på Britt Marie tar emot den otroliga TSBTR-bucklan.

Foto: Lasse Porne



Bitvis riktigt härliga vindar. Foto: Linus Ek

PRELIMINÄRT RESULTAT – SVENSK LÖSEN 2011

Plats	Båtnamn	Typ	Segel Nr	GYS	Starttid	Mål	Seglad tid	Beräknad	I mål
1	Evelina	Int 5M	121	0,90	12:15:00	13:29:05	01:14:05	1:06:41	2
2	Gun	M22	133	0,88	12:15:00	13:34:36	01:19:36	1:10:03	4
3	Sunnanvind	M30	87	0,97	12:15:00	13:27:24	01:12:24	1:10:14	1
4	Tonita	Neptunkr	39	0,88	12:15:00	13:35:16	01:20:16	1:10:38	7
5	Tyra	Int 5m	120	0,90	12:15:00	13:33:53	01:18:53	1:11:00	3
6	Blåvinge	Int 5m	51	0,90	12:15:00	13:34:40	01:19:40	1:11:42	5
7	Triona	Int 5m	1	0,90	12:15:00	13:35:00	01:20:00	1:12:00	6
8	Caramba II	Neptunkr	114 (236Sp)	0,88	12:15:00	13:40:52	01:25:52	1:15:34	8
9	Liten Karin	Int 5m	89	0,90	12:15:00	13:47:13	01:32:13	1:23:00	9
DNS	Royne	A22	20	0,93					

Utanför Svensk Lösen

1(2)		Starbåt	8031	1,00	12:15:00	13:23:56	01:08:56	1:08:56	1
2(8)	Lyst	SK30	13	1,04	12:15:00	13:24:27	01:09:27	1:12:14	2



Moana. Foto: O Haugsman



Antikrundan i city!

Så hade då tiden kommit till att flytta starten för Gotland Runt till Stockholms City. Och givetvis vill man då visa vackrast och störst. Valet blir lätt, Classic Yacht och trimaraner.

Som sann entusiast fick man ju inte missa detta. Så vi packade en lunchkorg, bjöd in bekanta och tog oss ner till vår tidsenliga halvslangare. Kastade loss från bryggan i Västerbrohamnen och styrde ner mot Karl Johansslussen. Vi var i god tid men givetvis hade Stockholms hamn stängt slussen. Det blev Södermalm runt och det gick nog lite för fort men vi hann.

STARTEN

Väl framme kokade det av åskådarbåtar och det kändes riktigt spännande. Vädret på topp med en fin bris. Pang så gick första skottet och trimaranerna började positionera sig. Riktigt maffigt att få se en start på så nära håll.

Sedan gick starterna för de större enskrovsbåtarna och även det imponerande. Just att vara så nära och kunna följa besättningarnas teamarbete var imponerande.

Därefter var det så dags för Classic Yacht. Och nu blev det annorlunda. Helt

plötsligt så var det som att se riktiga segelbåtar där alla fick jobba väldigt mycket. Kontrasten var slående mot att se de effektiva moderna båtarna där allt gick som på räls med blixtnabba slag. Istället för höga fribord är allt på en classic yacht "close to the water". Det ger en speciell känsla ombord och absolut även när man är åskådare. När man ser någon jobba på läsidan med vinschen är det nära vattnet och farten.

DET ÄR PÅ ALLVAR!

Det var trångt i starten och det var en del incidenter, bland annat blev SK 55:an Miranda påseglad av SK 95:an Kerma. Trist men faktiskt saker som händer och som också visar att det är på allvar. En kappsegling inom Classic Yacht är inte en uppvisning utan här gäller det att vinna! Då måste man kunna sin regelbok. Detta händer då och då på regattor och ibland går det riktigt illa. En av de värre händelserna var 2007 under kappseglingen Tiedemann

Classic i New York då ketchen Sumurun rammade NY 30:an Amorita, som helt sonika sjönk.

PARKETTPLATS

Efterhand började 95:orna med Kerma, Britt-Marie, Gerdny med flera att dra ifrån och fältet blev mer utspritt. Det gick alldeles utmärkt att ta sig fram mellan kappseglarna. Det var gott om utrymme och en superb känsla att gasa på båten och följa besättningarna.

Utanför Djurgården är det ganska trångt och många gick långt in mot stränderna för att utnyttja kryssbenen. Detta till glädje för åskådarna som hade samlats runt stränderna. Men vi som var på sjön hade det suveränt, bästa parkettplatsen!

LUNCH PÅ FJÄDERHOLMARNÄ

Efterhand kom yachterna ut på Lilla Värtan där vinden tilltog och fältet blev än mer utspritt. Det vi saknade var ett spinnakerben. Varför inte lägga en boj



Miranda

i lovart någon distansminut upp så att åskådarna kunde bjudas på lite dramatisk och effektfull spinnakersegling? Så vi började känna oss sugna på lunch och vad kunde vara mer passande än att styra in i hamnen på Fjäderholmarna.

HUR GICK DET SEN?

Etappen från Stockholm till Sandhamn var den första delen i seglingen och en omstart skulle ske på kvällen i Sandhamn. Tyvärr räckte inte tiden till så banan fick kortas och man bestämde en provisorisk mållinje vid Oxdjupet. Här fick arrangörerna något att fundera på till nästa år.

YACHTERNA

Totalt startade cirka 15 yachter i klassen, från den minsta skärgårdskryssaren Miranda till de större som till exempel Refanut och R 10:an Itaka. Per Henricsson, skeppare på Carela, skrev tidigare i Segeljakten en artikel om förberedelser och kostnader för Gotland Runt och det ligger på minst 20 000 kronor för att bara klara de obligatoriska kraven. Och då har man inga nya segel

För att segla Gotland Runt måste mycket stämma. Det är öppet hav och mycket kan hända. Så årets startfält är bra. Många har jobbat hårt för detta

och speciellt de mindre båtarna med en mindre totalbudget.

VEM VANN?

Den officiella resultatlistan för Baltic Classic Race ger att totalsegraren var Volonté, en Sparkman & Stephensslup. Ett flertal mindre yachter placerade sig bra. Se tabellen på nästa sida som är klippt från KSSS hemsida. Här ser man till exempel att de snabba 95:orn seglade cirka 10 timmar fortare än de mindre yachterna. Tabellen visar resultatet med hänsyn tagen till det mätsystem som används, för att just kompensera för de olika förutsättningar som yachterna har.



Volonté med kvinnlig besättning



Kerma

I Sverige är vi vana vid SRS/LYS-talet som enkelt korrigerar seglad tid till en jämförbar tid. I Baltic Race används dock ORC Club motiverat av att KSSS anser att det ger rättvisare måtbrev. Det innebär att alla deltagare måste skaffa även detta måtbrev till en kostnad om 2700 kronor för en förstagsängsdelta-

gare. Att förnya det går på 1600 kronor. Till denna säsong har SCYT, en stiftelse som verkar för ett ökat intresse inom Classic Yacht runt Östersjön, presenterat ett nytt måtbrev som heter Baltic Rule, en ny regel som ska ge rättvisare handikaptal när klassiska båtar tävlar. Baltic Rule användes parallellt i årets

Antikrunda. För de båtar som hade mätt in blev resultatet enligt tabell på nästa sida. Man kan också fundera på hur resultatet skulle se ut om man hade använt SRS/LYS?

Men egentligen är inte intresset så stort för de flesta av att ha ett måtbrev som är det "perfekt rättvisa". De flesta

ÅF Offshore Race 2011			SLUTRESULTAT/FINAL RESULTS					Klass/Class: CLASSIC			
Arrangör/Organizing authority: KSSS								Starttid/Starting hour: 2011-07-06T21:20			
Bana/course: CLASSIC			Distans/Distance: 207 nautical miles								
Placerings Rank	Segelnr Sail No.	BÄTNAMN YACHT'S NAME	Rnr RNo	Skoppare/Team Skipper/Team	Klubb Club	Båttyp Yacht type	Dag och tid Day and time	Seglad tid Sailed tim	Korr tid Corr tim	Till 1:a båt To 1st yacht	Anmärksningar Comments
1	FRA 4396	VOLONTÉ	33	Team Star Clippers	KSSS	S&S Sloop	2011-07-08 21:33:55	48:13:55	40:28:52	0:00:00	Monaco
2	FIN 10421	MORGANA	36	Antti Etelämäki	BSS-FI	One off sloop	2011-07-08 22:29:30	49:09:30	40:59:00	0:30:08	Finland
3	XI 71	GUDRUN III	31	Johannes Ahrens	KYC-G	Gaff-rigged cu	2011-07-08 19:36:48	46:16:48	41:24:58	0:56:06	Hamburg
4	SWE 8	ITAKA	27	Ingemar Bergman	KSSS	10m R	2011-07-08 15:13:40	41:53:40	41:44:37	1:15:45	Lidingö
5	S 1	MIRANDA	21	Henrik Widstrand	SSK	SK 55	2011-07-08 20:56:34	47:36:34	41:52:21	1:23:29	Åkersberga
6	S 10	REGINA	28	Jacob Wallenberg	KSSS	One Off	2011-07-08 15:23:50	42:03:50	42:18:13	1:49:21	Stockholm
7	SWE 417	ANITRA	26	Henrik Kahm	KSSS	One Off	2011-07-08 19:32:06	46:12:06	43:28:33	2:59:41	Stockholm
8	SWE 1	PASHA	35	Gösta Leffler	KSSS	Bermuda Cutt	2011-07-08 20:52:04	47:32:04	44:14:08	3:45:16	SALTSJÖBA
9	SWE 118	ELSKE	25	Benet Hazander	KSSS	S&S 48, yawl	2011-07-08 20:43:59	47:23:59	44:16:51	3:47:59	Diurnholm
10	SWE 1	REFANUT	30	Fredrik Wallenberg	KSSS	H15	2011-07-08 16:43:00	43:23:00	44:59:50	4:30:58	Ineårö
11	SWE 319	VAGABONDE	29	Niklas Forsén	KSSS	One Off	2011-07-08 19:35:33	46:15:33	45:46:41	5:17:49	Dandervd
12	S 4	CLIPPER	24	Hans-Allan Eliasson	ÖBK	R12	2011-07-08 14:25:15	41:05:15	46:34:36	6:05:45	Öregrund
13	SWE 236	BALLAD	22	Christer Salén	KSSS	KR	2011-07-08 20:01:58	46:41:58	47:07:28	6:38:36	Verbier
14	SWE 1	KERMA	32	Claes Ahlin	KSSS	SK 95	2011-07-08 14:18:09	40:58:09	47:53:49	7:24:58	Saltsjöbaden
15	SVE 8	S/Y BRITT-MARIE	23	Thomas Ehrnström	SVIBK	SK 95	2011-07-08 12:46:14	39:26:14	48:28:34	7:59:43	Stockholm
16	SK9 4	GERDNY	34	Kristoffer Melinder	KSSS	SK 95	2011-07-08 14:12:55	40:52:55	50:54:22	10:25:30	Saltsjö-Duvnä



Refanut

AF Offshore results Baltic Rule Measurement (for yachts who have rated in)				
Boat	Sailed Time	Corrected Time ORC	Position	Points
MIRANDA	47:35:34	24:07:32	1	6
ITAKA	41:53:40	27:31:26	2	5
KERMA	40:58:09	29:01:43	3	4
ANITRA	46:12:06	30:00:30	4	3
GERDNY	40:52:55	30:09:45	5	2
ELSKE	47:23:59	30:14:31	6	1
REFANUT	43:23:00	30:26:19	7	1
REGINA	42:03:50	30:33:31	8	1
VAGABONDE	46:15:33	31:45:23	9	1
BALLAD	46:41:08	32:09:35	10	1
BRITT MARIE	39:26:14	38:58:20	11	1

är mest intresserade av att var med på någorlunda rättvisa vettiga villkor. Förmodligen är det många som tycker att flera tusen för ett måtbrev som man använder för en segling är väl dyrt. Dessutom vill man att själva inmätningen ska vara enkel att hantera. Om man lyckas uppfylla detta finns förutsättningarna för att få flera deltagare till kappseglingarna och lyckade arrangemang.

UTOMLANDS

Ofta är det bra att se sig om och se hur det går till i andra länder. Ett bra exempel är England. Där arrangerar varje år BCYC, British Classic Yacht Club, en Classic Week vid Cowes. I år deltog 72 båtar uppdelat på fyra olika klasser. Alla storleksklasser på yachter finns med, från 7 till 20 m. Arrangemanget pågår i en vecka med seglingar varje dag. För måtbreven används IRC, vilket administreras av RORC. Ett enkelt system som ger ett rättvist måtbrev till en låg kostnad. Något udda är dock att det är ett slutet system, motiverat av att man inte

ska kunna optimera sin yacht utefter hur måtbrevet räknas ut. IRC hanteras i Sverige av Seglarförbundet.

FRAMTIDA UTVECKLING?

Men åter tillbaka till Antikrundan/Gotland Runt, en av världens mest kända seglingstävlingar. Det är lite synd att det förmodligen aldrig bli en bredare tillströmning till just själva Antikrundan. Det är för kostbart, omständligt och krävande, att ta ut en genomsnittlig Classic Yacht på en kappsegling i Östersjön, så som det ser ut idag.

År 2005 arrangerades Classic Yacht Event av KSSS och Seglarförbundet i Saltsjöbaden/Sandhamn. Över 150 båtar deltog och det var uppdelat på fyra klasser. Och man använde ett enkelt korrigerat måtbrev.

Så hur ska Antikrundan utvecklas? Start i Stockholm är suveränt och ger Classic Yacht en kick där många kan delta. En idé kan vara att införa klasser och utöka seglingarna i Sandhamn, så att de mindre klasserna inte



seglar själva Antikrundan. Arrangeras en Classic Week i Sandhamn som en del av Gotland Runt, finns mycket att vinna. Vackra båtar som kappseglar på dagarna och fyller hamnen på kvällen. Det ger fler åskådare på plats och högre stämning!



Ulf Aronsson, S/Y Josephine
(även foto)



Start för klass Bravo i Classic Yacht Event 2005

Ordföranden har ordet



Jag blev alltså vald på årsmötet 2011 att överta rodret som ordförande i SYS efter Eva Karlson-Nordlöf. Ett årsmöte med mycket lågt deltagande. Endast 10 av föreningens c:a 150 medlemmar kom till mötet. Min ambition är att under det år jag är vald på, försöka ta reda på vad medlemmarna vill och förväntar sig av föreningen. En enkät i våras visade exempelvis att föreningens tidning är viktig för medlemmarna.

Vid årsmötet 2011 diskuterades bland annat vilka regler som skall gälla för medlemskap i föreningen. Frågan har diskuterats vid tidigare årsmöten och inom styrelsen. Vad är föreningens syfte, varför är vi medlemmar i SYS, och hur vill vi att föreningen skall utvecklas? Det är frågor jag vill ta itu med nu när båtarna ligger på land och segelsäsongen är över.

SYS grundades för drygt 20 år sedan med tanken att samla de klassiska segeljakter som inte hade någon annan förening att vända sig till. Så ser det

också ut i föreningen i dag. Havs- och kustkryssare, R-jakter, kostrar mm är den typ av jakter våra medlemmar är lyckliga ägare till.

Enligt våra stadgar skall man, för att bli medlem i SYS, äga eller vara delägare i en klassisk segeljakt. Vissa kriterier måste uppfyllas angående båtens ålder, segelyta och att båten ej är av entypsklass. Styrelsen har rätt att välja in båtar som ej uppfyller dessa krav, men även avslå ansökningar som uppfyller kraven. Exempelvis har inga äldre plastbåtar valts in under åren.

Jag vill lyfta frågan om hur vi vill att föreningen skall utvecklas. Är exempelvis frågan om båtens storlek viktig för att den skall få vara med i föreningen. Eller är det viktigt att båten är byggd i Sverige eller att den ägs av en svensk. Hur ser vi på om båten exempelvis är byggd i glasfiber eller om den är seriebyggd.

Detta är frågor som regleras i föreningens stadgar, och som bestäms av

medlemmarna på årsmötet. Lite krasst kan man uttrycka det; vill vi vara medlemmar i en mindre exklusiv förening med utvalda båtar, eller vill vi öppna upp för ett bredare medlemskap.

Fördelarna med ett bredare medlemskap som jag ser det, är att om vi blir fler, är det lättare att finansiera tidningen. För att få till en förnygring i föreningen är det sannolikt enklare om mindre båtar kan vara med, då ungdomarna sällan har råd att köpa en större segeljakt. Det kommer också att finnas ett större antal medlemmar att rekrytera från för arbetet i föreningen. Ett ökat medlemsantal medför även vissa nackdelar, exempelvis hur vi skall utforma vår matrikel om vi får in seriebyggda båtar. Jag kommer att återkomma i frågan.

Hoppas att alla har haft en riktigt skön segelsommar.

Hans Börjesson, ordförande i SYS

SYS Midsommar 2011

För tredje året i rad firades SYS midsommar på Härsö tillsammans med SSKF. Härsö ligger på Ingaröfjärden och är klubbholme för Nackas Förenade Båtklubbar (NFBK).

Fördelen med att träffas på en klubbholme är att det finns faciliteter som bryggor, toalett, dansbana och lekplats för de små barnen.

Nackdelen är att vi inte är själva (men var är man det på Midsommar?), utan måste dela platserna med andra. Personligen tycker jag att fördelarna överväger, och Bengt som sköter klubbholmen gjorde vad han kunde, och reserverade en del av bryggan åt oss.

REKORDFIRANDE

På programmet stod tillverkning och resning av Midsommarstång, dans kring denna till ackompanjemang av Hasse gånger två på gitarr, stödda av två fiolspelare som jag glömt namnet på. Alla i hamnen var inbjudna, och det blev



Hasse och Hasse leder dansen kring stången.



Ett pärlband av båtar i olika modeller.

rekord av deltagare som fyllde två ringar med skuttande Midsommarfirare.

Vår kassör Louise hade ordnat en tipspromenad av lite högre svårighetsgradgrad, som ingen lyckades få full pott på.

Vinnare av solstolen som var första pris blev ett par i motorbåt! som skrapat ihop flest poäng.

TÅRTA OCH DANS

På eftermiddagen samlades alla på dansbanan till saft och kaffe med nygjord jordgubbstårta som tillverkats på Natasja, 8 stycken!

Hasse Samuelsson i SSKF skötte fiskdammen med godispåse till alla barnen. Vid sjutiden var grillen klar, och vi åt en gemensam middag på dansbanan.

Till kvällen blev det dans på lövad bana: Ett gäng ungdomar anförda av Oskar från Gustavs i Dalarna såg till att stämningen var på topp till fram på småtimmarna då bensinen i elverket tog slut.

KAPPS EGLING

Efter att vi städat efter oss startade Midsommandagens kappsegling. I år gick banan med start utanför Härsö, runt en prick på Jungfrufjärden och tillbaka till målet utanför Napoleonviken. Det blev också kvällens natthamn.

Hans Börjesson, S/Y Natasja



MIDSOMMARREGATTAN 2011

			Lys/SSKF tal	Seglad tid	Beräknad tid
1	Jarramas	Sk 55 S-48	1,22	2:30:42	3:03:51
2	Lyst*	Sk 22 S-374	1,2	2:35:10	3:06:12
3	Spica	KR S-554	1,09	2:50:51	3:06:14
4	Natasja	KR S-64	1,12	2:53:33	3:14:23
5	Måsen	Sk 75 S-22	1,16	2:47:50	3:14:41
6	Deidre	Sk 30 S-223	1,16	2:48:05	3:14:59
7	Isola	Sk 30 S-217	1,16	2:50:50	3:18:10
8	Kyrena	KR S-126	1,11	2:59:20	3:19:04

* seglade med större rigg än 22:a riggen

Presentation av medlemmarna

Några inom SYS känner många av de andra SYS-arna väl medan andra känner få eller kanske oftare, känner igen ansiktet men kommer inte ihåg namnet och ännu mindre vilken båt vi seglar. Detta gäller i synnerhet mig själv. För att råda lite bot på detta påbörjar vi nu en presentation av medlemmarna i allmän ordning. Vi börjar förstås med styrelsen och vi har var och en fått i uppgift att presentera oss och vår båt och varför vi är med i SYS.

Nu är uppmaningen till er alla – skicka in mot-svarande text om er och er båt samt bilder (helst text i Word och bilder i jpg-format).



Namn: Christer Lundberg

Varför jag är medlem i SYS: Genom medlemskap i SYS såg jag en möjlighet att träffa andra ägare av träbåtar för utbyte av erfarenheter om vård, renovering och segling av gamla klassiska båtar.

Varför har jag träbåt/just denna båt:

När jag såg båten och köpte den 1968 blev jag hänförd över dess skönhet, det är ett litet skepp, och den enastående hantverksskicklighet med vilken båten är byggd. Mina känslor för båten har inte avtagit under de 43 år som gått.

Båtnamn: Privat O

Båttyp: Havskryssare

Båtfakta: Båten ritades 1951 av Knud Reimers enligt Bermuda regeln. L.ö.a . 10.70 m, bredd 2,65 m, displacement 5,0 ton och kryss-seglarearea 50 kvm.



Namn: Ulf Aronsson

Varför jag är medlem i SYS: Jag är medlem då jag vill vara med på träffar för de som delar mitt intresse av Classic Yacht, gällande såväl kappsegling som bevarandet av svenska Classic Yacht.

Varför har jag träbåt/just denna båt:

Josephine passar oss perfekt då den är havsgående och kan hanteras av 2 personer. Storleken gör också att den går in i många fina naturhamnar i Stockholms skärgård.



Båtnamn: Josephine

Båttyp: Havskryssare

Konstruktör Einar Ohlsson och byggd 1965 i Kungsviken/Orust. Masthead och 34 fot.



Namn: Anders Rosenkilde

OBS! Det är inte jag i segelbåten, tyvärr den enda bilden när båten seglar.

Varför jag är medlem i SYS: Är medlem i SYS för att träffa likasinnade och få inspiration, tips och idéer för mitt fortsatta renoveringsarbete. När väl båten är i sjön ser jag fram emot träffar till sjöss.

Varför har jag träbåt/just denna båt:

Tummelisa är min tredje segelbåt i trä. En äldre klassisk träbåt med vackra linjer gör mig glad och jag mår så härligt bra när jag sitter vid rodet och glider genom skärgården.



Båtnamn: Tummelisa

Båttyp: Tumlare

Båtfakta: Tummelisa är byggd i Oskarshamn 1942 av Arthur Lundberg, Kolberga.



Namn: Hans Börjesson

Varför jag är medlem i SYS: Sedan 1992 har jag varit medlem i SYS, och under många år har jag haft uppdrag i SYS styrelse både som ordförande, kassör och sekreterare.

Varför har jag träbåt/just denna båt:

Från början var valet av träbåt enkelt - man fick mycket båt för pengarna. Nu, 33 år senare, är min relation till båten en annan. Natasja är bekväm att leva ombord på, hon seglar bra, och jag kan vid behov segla henne själv. Trots att det inte finns dusch, mikrovågsugn, varmvatten och allt annat som vissa uppenbarligen inte klarar sig utan, är för mig njutningen att segla en vacker gammal träbåt vida överstigande dessa tingestar. Så jag lär nog putsa vidare så länge kroppen orkar med.



Båtnamn: Natasja

Båttyp: Havskryssare ketch

Natasja byggdes på beställning av Claes Carlström. Konstruktör var C.O. Liljengren och hon byggdes på Lundin och Johanssons varv på Långedrag i Göteborg 1921. Måtten är 12,0 m x 2,93 m med ett displacement på 6 ton.



Namn: Louise Berglund

Varför jag är medlem i SYS: Jag är medlem i SYS för att träffa andra träbåtsintresserade både på sjön och på land. Det blir en speciell atmosfär att umgås "träbåtar" emellan.

Varför har jag träbåt/just denna båt:

Jag har träbåt då vi för 20 år sedan blev "fodervärdar" för en SK22 ett par år. När vi sedan skulle skaffa egen båt gick det inte att välja något annat än trä. Kyrena, som vi har haft sedan -00, passar oss perfekt som semesterbåt för hela familjen, 5 pers.

Båtnamn: Kyrena

Båttyp: Kustkryssare baserad på Ö10 ritning



Båtfakta: 40 fot. Ritad av Iversen, byggd på Hisingen -48, samtidigt som systerbåten, SYS-jakten Eystra.



Namn: Gunnar Schrewelius

Varför jag är medlem i SYS: Det kändes helt naturligt och en chans att få träffa och utbyta erfarenheter och ljuga lite med likasinnade.

Varför har jag träbåt/just denna båt:

Jag har länge trängtat efter en vacker båt och ett lagom stort projekt. När jag upptäckte Alca blev jag "kär". Alca är perfekt i storlek, stor nog för att vara "häftig" och liten nog för att vara hanterbar på två stycken.

Båtnamn: Alca

Båttyp: Jakt, numera klassad som SK95:a

Båtfakta: Båten ritades av Axel Nygren och mättes in enligt kubregeln. Hon



byggdes av August Plym på Liljeholmsvarvet 1896. Längd 14 m, bredd 2,8 m och displacement 8 ton. Segelytan c:a 80 kvm men ska riggas om till gaffelrigg och får då 104 kvm.



Namn: Tor Malm

Varför jag är medlem i SYS: Jag gick med i SYS för samhörighet med liknande båtar, personer och evenemang. Det första evenemanget som jag var med på var 1991 på Skeppsholmen tillsam-

mans med MYS. Därefter har det blivit många träffar eskadrar som är ett minne för livet.

Varför har jag träbåt/just denna båt:

Det har alltid varit träbåtar. Anledningen till just Beduin är nog förtjusningen i linjerna till gamla tidens J-Båtar som såg ut som skepp. Beduin är ett skepp i miniatyr.

Båtnamn: Beduin

Båttyp: SL-regel

Båtfakta: Beduin är byggd i Danmark



1901, på Köpenhamns Skipsvarf och ritad av C.Bonnesen. Ursprungligen med en gaffelrigg på 199 kvm. Riggades om på 1930 talet. Väger c:a 15,5 ton och är 16,16 m. plus peke. Bredd 3,36.

I vindögat på en ruffhäxa

I början av sommaren fick jag en förfrågan av Kärleken om jag hade lust att hänga med ut på en veckas seglats med slutmål Mariehamn. "Gärna, vad trevligt" svarar jag och börjar nästan genast ångra mig. Jag? På en segelbåt? "Jag har noll segelvana med anlag för sjösjuka. Ska jag vara kuttersmycke eller kölsvin?". "Näe, vi behöver en ruffhäxa". Det är så historien börjar.

Ruffhäxa = mathållningstant. Jag har aldrig semestrat på en båt tidigare, knappt ens sett en segelbåt på vykort. Inte visste jag om matnivån skulle vara Mannerströmsk eller burkravioli över öppen eld. Matlista skrevs, antal portioner beräknades, mat ströks, mat tillkom, och så småningom inhandlades allt. Till slut hade vi mat för ett helt kompani. Synd att båten inte rymmer ett kompani.

På tisdagen gav vi oss av och körde "smörsegling", det vill säga vi gick för motor och så skulle det bli ett par dar. Jag tror det var för att vi landkrabbor, Ruffhäxan med hjälpredan Skeppsråttan, skulle vänja våra ostadiga ben vid att vägen var dåligt asfalterad och det krängde en aning.

ÄVENTYRET BÖRJAR

När torsdagen kom blev det dags för det stora äventyret! Det var nu som Ålands hav skulle korsas för att ta oss

till slutmålet Mariehamn. Seglen riggades, vi kastade loss och började hissa upp seglen. Förresten, vi och vi – snarare Kaptenen och Crew. Jag och Skeppsråttan stod mest förvirrade och tittade på, visste inte vad vi skulle göra och var antagligen mest i vägen.

Bara en liten parantes så här, anledningen till att vi (läs Kaptenen) valde att åka på torsdagen för att det på fredagen enligt Kaptenen skulle bli dåligt väder med regn och hård vind. Bättre att segla i bra väder och få en extradag att slöa på i Mariehamn innan alla begivenheter skulle börja på lördagen.

Äntligen kom vi iväg och lämnade sista utposten Tjärven. Ut på böljan den blå vi for. Vi hade bra tryck i seglen och tog oss framåt ett tag i alla fall. Ungefär halvvägs ut på the middle of Ålands hav tvärdog vinden. Enligt hastighetsmätaren med inbyggd karta skulle vi vara framme runt fyra. Nu fick vi beskedet



Ruffhäxan och Skeppsråttan.

av samma manick att överfarten skulle ta över ett dygn. Knapptast det man vill höra när man seglar.

GAMMAL SJÖ

Skeppsråttan som legat och läst, kom nu upp grön i ansiktet. Gammal sjö och en båt som rullar åt alla håll samtidigt för att det inte finns vind, kan få den tuffaste landkrabba att bli sjösjuk och mata fiskmåsar. Det var inte bara Skeppsråttan som vecknade, även jag ändrade ansiktsfärg något och vi beslöt enhälligt att dagens lunch fick bestå av Mariekex, dryck på burk och frisk luft. Något annat skulle jag inte klara av att fixa.

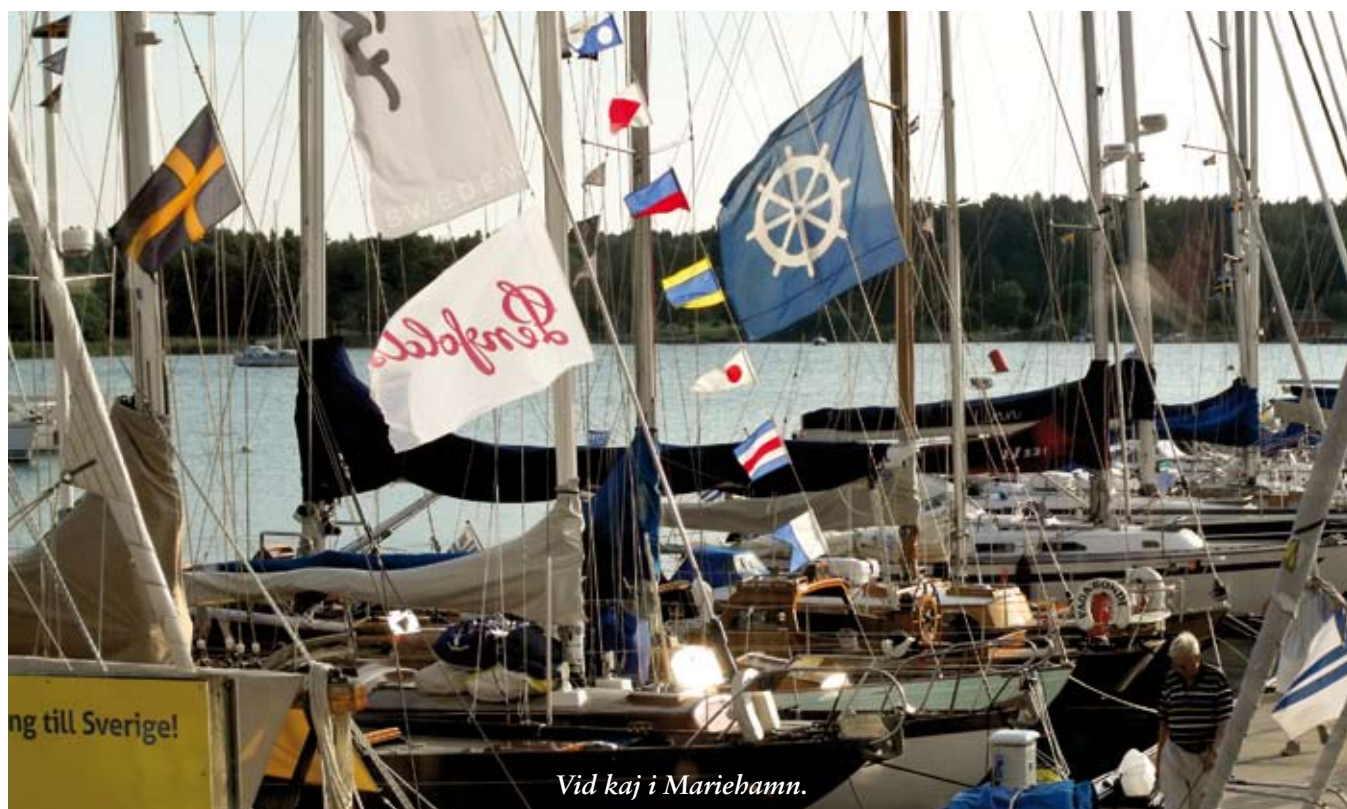
När fiskmåsarna fått sitt och däckets skurats och vi ätit de torra skeppsskorporna fick Kaptenen krypa till korset och rigga motorn. Att segla in i Mariehamn för fulla segel var bara att glömma.

I SÄKER HAMN

Väl framme i Mariehamn och med båten parkerad vid bryggan åt vi en mycket välförtjänt lunchmiddag, som tillagades av Ruffhäxan medan resten fixade det som fixas skulle. Båtgrannarna blev mäkta förvånade över att vi hunnit med middagen redan, när frågan om att följa med till restaurangen och äta kom.



Gäst Percy Lundin, Ruffhäxan, Kapten Tor Malm, Kärleken/Crew (bakom kameran Skeppsråttan)



Mätta och belåtna började Crew studera informationen om helgens begivenheter. Till vår förvåning får vi se att allt börjar redan på fredagen – något som Kaptenen tydligen hade missat att läsa. Det var bara för Ruffhäxan att kommandera alla till faciliteter för sanering och sen marsch pannkaka i säng. Här skulle det inte bli någon slapp och skön tillvaro under morgondagen inte, ej heller för resten av helgen.

REGATTA

Fredag och regattadax. Två race skulle köras. Vad mände detta sluta? Och vad är det som vi, Ruffhäxan och Skeppsråttan, givit oss in på? Nervositeten kryper sig närmre. Mest över alla långa snören som ska hållas reda på, och jag vet inte

vilket som är vilket och i vilket jag ska dra eller hur.

Pang! Tredje skottet kommer och vi ger oss iväg. Först är vi verkligen inte, men vi tuffar på bra ändå med alla segel på topp. Är det så här segling ska vara? Nice. Vi rundar märket och ojsan?! Det blev fullt tryck i seglen. Nu skulle det kryssas. Vid andra "rodret i lä" började jag få in tekniken att duka för bommen som kom farande samtidigt som jag hysteriskt drog i "mitt" snöre och höll ett krampaktigt tag i Skeppsråttan. Skeppsråttan var vid det här laget skräckslagen av att båten lutade så kraftigt. En riktig snedsegling, med vatten över relingen och 8,5 knop på manicken. Vi satte rekord! Och jag tyckte tillvaron var mer än toppen. Att halva inredningen och

packning låg spritt över hela båtens inre var något jag valde att blunda för, för än skulle vi ändå inte sova.

Andra racet var upplagt på samma vis, men denna gång fick Skeppsråttan egna snören att hålla ordning på. Att se den tidigare skräckslagna Skeppsråttan nu stå på baldakinen på egna ben och skrika till oss andra "sätt fart, nu slår vi, vi tar in på dem" var underbart! Hon var så inne i gamet.

Lördag och paradsegling. Även här en fin segling. Vi fick till fina 8:or och visade upp oss från vår bästa sida och S/Y Beduin. Om jag får vara med nästa gång så kommer S/Y Beduins besättning ha enhetliga kläder. Det är långt till nästa sommar och jag tycker om min symaskin.



VI HADE I ALLA FALL TUR MED VÄDRET

Det dåliga vädret då? Jo, strålende sol, ca 25 grader i snitt, blå himmel och minst två tropiska nätter. Vad jag tyckte om seglingen? Får jag frågan igen kommer jag att på stående fot säga ja-tack helt utan betänketid. För jag har redan nu en ny meny klar.

Ruffhäxan på S/Y Beduin

Tips & trix

En sak som jag tidigare saknat i denna tidning är råd och tips samt andras erfarenheter kring renovering. Vi ska försöka råda bot på detta och startar redan i detta nummer. Förhoppningen är att ni läsare återkommer med lite tips (idéer på saker ni vill läsa om eller helst förstås egna berättelser).

I detta nummer kan ni läsa om hur det går till att bygga en ny mast och erfarenheter av behandling med Coelan. Mer kommer i nästa nummer.

Coelan – mirakelmedicin eller dödsdyss

Många har säkert funderat på att lägga Coelan på däck och överbyggnad. Slut på läckaget och underhållsfritt i många år lovar tillverkaren. Kan detta verkligen vara sant? Vi skickade vår reporter att undersöka saken.

COELAN

Coelan är en polyuretanbaserad "fernissa" som kan ersätta den vanliga fernissan. Till skillnad mot denna bildar Coelan ett segt skikt som klarar mindre rörelser utan att spricka. Den är inte heller lufttät som en epoxibehandling utan skall kunna andas.

Resultatet blir en ytbehandling som påstås vara underhållsfri i tio år eller så.

Vad är då haken? (för det finns alltid en hake). En Coelanbehandling kostar rätt mycket och kräver också en hel del arbete. Men slår man ut detta på tio år kan det betraktas som billigt.

Kostnaden är uppskattningsvis 700 kr/kvm för primer och coating. Arbetet innebär att alla ytor som ska behandlas måste slipas trärena. Dåligt trä måste bytas ut medan mindre skador kan laskas i. Sedan lägger man på primer och därefter coatingen i flera omgångar tills man fått ett skikt som är 1 mm tjockt. Detta skall i princip göras med en strykning per dag under en vecka.

HUR BRA ÄR DET?

Jag har ringt runt och googlat för att lyssna av erfarenheter från de som provat inklusive mina egna. Omdömena skiftar: från katastrof till fantastiskt. De allra flesta är överlag positiva.

Katastroferna är två: en hade oturen att få en primer som det uppenbarligen

(enligt användaren) var något tekniskt fel på. När allt var klart började teakdäcket luckras upp och allt fick avlägsnas och hela däcket slipas om. Coelantillverkaren och användaren är inte överens om hur stor kompensation han skall få. Den andra "katastrofen" hittade jag på nätet. Här var det mer att färgen av någon anledning blev konstig och fick göras om. Primern är färgad och man använder olika färger till olika träslag för att få fram rätt nyans.

Min egen erfarenhet är att jag behandlade gångborden, mittfisk et cetera på däck, alltså inte själva teakribborna utan allt omkring. Syftet var att få det snyggt och underhållsfritt flera år men framförallt att få det tätt. Resultatet blev att det blev snyggt och fortfarande är snyggt efter två somrar. Men det sprack upp lite just där jag var mest angelägen om att få det tätt. Orsaken var att den underliggande nåten var lite för bred just där (ca 10 mm) för att Coelanens seghet skulle klara detta. Mycket irriterande.

En båtägare var nöjd med resultatet men lite missmodig med hur han skulle bära sig åt för att laga en skada. Han lyckades helt enkelt inte få bort coelanen runt om skadan för att komma åt. Slipa bort det var omöjligt, skrapa gick inte, värmepistol gick inte heller. Enligt tillverkaren är det just värmepistol som rekommenderas men den ska generera

Båtägare med misslyckad Coelan-behandling



600 grader värme. Vet inte vad en vanlig värmepistol ger.

En annan tidigare medarbetare på tidningen är inte heller riktigt nöjd. Hans behandlade däck håller inte tätt. Troligen pga för tunt skikt.

Det som väl ingen vet riktigt än är hur väl Coelans påstående om att skiktet andas stämmer och hur träet påverkas i längden.

Förvånansvärt många av dem jag kontaktade hade egna erfarenheter av Coelan eller hade någon båtgranne som använt det. Och som sagt, de allra flesta var nöjda. En del har haft det i 10 år och inte behövt göra något.

De båtar som behandlat däck, skrov eller andra delar är enl icke helt kontrollerade uppgifter: Moana, AlaAla, Falken, Anitra, Atena, Alca ...

SLUTSATS

Behandlingen är utmärkt om underlaget är helt friskt, utan breda nåtskarvar eller dylikt och att man följer instruktionerna till punkt och pricka.

Text: Gunnar Schrewelius, S/Y Alca

Att bygga ny mast

Läs om hur det kan gå till att låta tillverka en ny mast i Holland.

Hur många av oss har någonsin sett en nybyggd träbåt? En jolle på nå'n mäsas kanske, men en skärgårdskryssare? Visserligen har träbåtsbyggandet kommit igång igen efter att ha varit mer eller mindre utdött i ett par årtionden medan glasfiberbåtarnas lov har sjungits. Med all rätt, eftersom glasfiberplast öppnat för en utveckling av skrov och segling som varit omöjlig med trä. Men även om en fräsch träbåt har kvalitéer som är svåra att komma nära med andra material är nybyggda träbåtar fortfarande något mycket ovanligt.

Min pappas träbåt som jag nu förvaltar, var bara 12 år gammal när han blev hennes tredje ägare, något jag som vuxen med förvåning konstaterat. När jag var barn tyckte jag att det var en gammal båt vi seglade runt i varje sommar.

KULTURGÄRNING

En ny rigg gör ingen båt, men att ersätta en mastheadrigg från 60-talet (Fig 1)



Fig 1

med en ny tillverkad 3/4-rigg enligt Reimers originalritningar på en Albatross från 1941 är lite av en kulturgärning. Det var nåt som Jan Nordlund ville åta sej. Och då hade han ändå renskrapat, oljat och fernissat den gamla masten (den från 60-talet) efter alla konstens regler. Jättefin hade den blivit, men helt enkelt inte rätt för en sann vän av klassiska båtar.

Den gamla riggen annonserades ut på Marktplats.nl som är den nederländska versionen av Blocket.se, och efter ett tag var den såld med stående och löpande rigg, segel, spridare, bom, block och winschar. Köpare var en herre som var mycket nöjd att få en välskött rigg till ett förmånligt pris, 2.500 Euro. För det priset kan man få en hel träbåt i Sverige, men här är klassiska båtar ofta lite dyrare och ibland mycket dyrare. Nu pryder den gamla riggen en Rassy 30. (Fig 2)

En ny mast eller snarare hela riggen beställdes hos F. van der Doe i Sloodorp, <http://www.leospar.nl>, som även ombesörjde kontakten med Zeilmakerij Molenaar, <http://www.zeilmakerijmolenaar.nl>.

Beslag av rostfritt kan man skaffa på Biltema numera, men de fanns ju inte 1941, så man var hänvisad till varmgalvaniserat stål eller någon gjutlegering. I det här fallet föll valet på brons, tillverkat av GD Boote Dauelsberg.

JOBBIGA TRANSPORTER

Logistiken är ofta ett viktigt kapitel i all mänsklig verksamhet. Som att båten måste transporteras till mastbyggaren som skulle ta upp ett hål för masten i däck och montera en mastfot för att återställa den ursprungliga konstruktionen med genomgående mast.

Så när det äntligen blev vår och båten sjösatts startades motorn inför resan norrut från Den Haag i Nederländerna. Under två härligt soliga dagar i maj färdades vi längs kanalerna genom bl a Leiden och Haarlem. De flesta broar kan man passera under när man inte har nån mast stående, men det

Fortsättning nästa sida



Fig 2



Fig 3



Fig 4



Fig 5



Fig 6



Fig 7

finns en och annan som är extra låg. En järnvägsbro öppnades sista gången för dagen kl. 16.10 dit vi hann med bara några minuters marginal. Alla broar och slussar utom den sista öppnades medan vi närmade oss och det var inte trångt någonstans. Så tidigt på säsongen är det inte så hårt trafikerat, men en vacker lördag i juli är det en annan sak.

Så kom vi ut på lilla Amstelmeer och vidare genom Haukessluis som bara är igång en timme på förmiddagen och en timme på eftermiddagen, sön- och helgdagar har den stängt. Det känns konstigt att slussa 5 meter neråt när man befinner sej vid havsytan, men så kan det gå till i Nederländerna. De sista sjömilerna till Slootdorp kändes det som om vi släpade kölen i bottenleran i den 1,5 m djupa kanalen, men fram kom vi.

PATENTERAD MASTKONSTRUKTION

Masten är ihoplimmad av åtta fyrhörniga element, ihållig utom i ändarna, vid spridarna och eventuella winschar. Fogytorna är utformade för maximal hållfasthet genom att de sinkats. Efter sammanfogningen hyvlas och slipas masten ner tills den är rund eller oval. Konstruktionen är patenterad. Bilden visar en provbit med plugg, försedd med våghål för kondensvatten. På bilden är ungefär halva omkretsen rundad. (Fig 3)

Naturligtvis är det inte gratis med en specialbyggd mast och bom. Och när man går från masthead till $\frac{3}{4}$ -rigg kan man inte använda vare sej de gamla beslagen, den stående riggen eller seglen, eftersom alla dessa delar och tillbehör får andra dimensioner. Därför måste allting skaffas nytt, samtidigt. Själva masten, av oregon pine, 13,7 meter lång, med en största diameter av 135 mm och 67 kg tung, har ett utrymme fräst i nedre ändan för ett femcentsmynt som traditionen föreskriver. Trämasten gick på 4.750 Euro. Med alla beslag, bom, stående och löpande rigg, knapar, rullfocksprofil, lackering, montering och slutligen stor och fock, hamnade slutnotan på 22.000 Euro.

ALBATROSSEN

Knud Reimers tycks ha gjort lite olika varianter av riggritningen till Albatrossen, eller Stortummlaren, som den här vackra båten också kallas. (Fig Ritning)

Det dot därför en hel del funderande



Fig 8

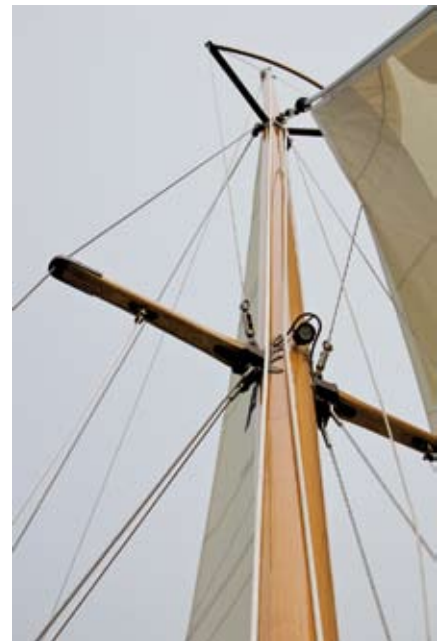


Fig 9

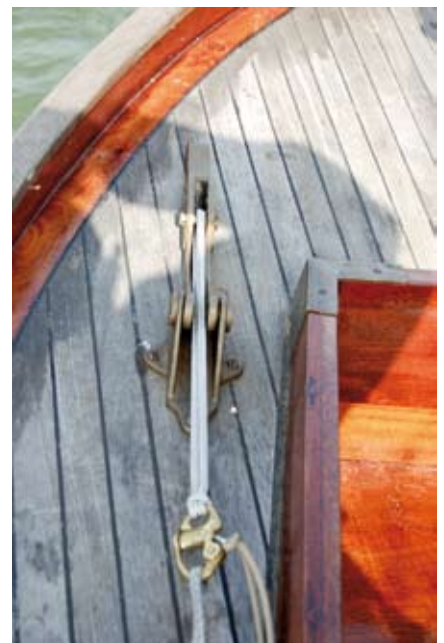


Fig 10

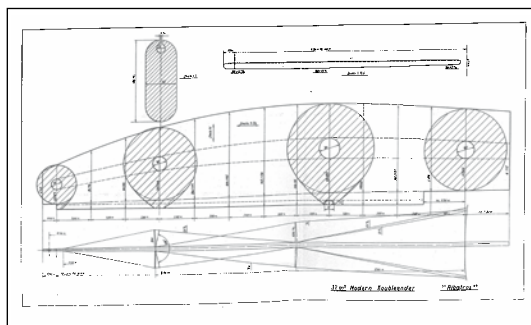


Fig Ritning

innan Jan accepterade 600 mm långa spridare och 150 graders vinkel mellan de övre spridarna. En båge av mässing mellan de övre spridarnas nockar fixerar vinkeln. Masttoppsbeslaget, som trätts över masttoppen, består av ett rostfritt rör som är förslutet i övre ändan för att förhindra vatteninträngning. Det är komplett med skivgatt för storfall, fästen för stängvant, akterstag, masttoppslarnerna, dirckblock och windex. (Fig 4)

De eleganta spridarbeslagen är fastskruvade och sitter dessutom med en genomgående bult för att ta upp krafterna från vanten. Undervanten fick lite för liten vinkel över de undre spridarna som troligen kommer att förlängas 15–20 cm till nästa säsong. (Fig 5)

De lätt gultonade seglen för tanken till egyptisk bomull som segel var gjorda av ända in på 60-talet, (Fig 6) och gör sej bra mot fernissad mahogny och teakdäck. Halsbeslag med krokarna för första och andra revet. (Fig 8)

Backstagssträckarna från GD Boote måste man från och med nu komma ihåg att lägga om vid stagvändningar och gippar. (Fig 10)

Lars Pipping

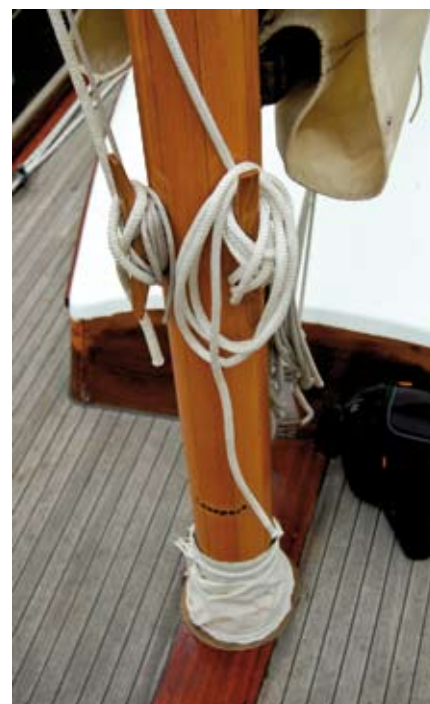


Fig 11

Gåsen har lyft

Nu får den amerikanska veteranbåtstidningen Classic Yacht konkurrens av en tysk dito. Den 1 september lyfte Goose, en tidning på både tyska och engelska om klassiska båtar från Robbe & Berking. Trots att bägge tidningarna går att läsa på nätet och trots att de handlar om klassiska segel- och motorbåtar är de så väsensskilda något kan bli.

Goose, vars titel både syftar på Olin Stephens berömda sexa och på fågeln, vill likt gåskarlen i Nils Holgersson ta med läsarna på sin rygg för en färd till spännande platser. Goose känns dock mer som ett livsstilsmagasin för personer som inte tittar på prislappen innan de handlar något än som en typisk båt-tidning.

Visserligen är de flesta båtarna i Classic Yacht inte heller något för svenska inkomstlägen men tidningen har ett traditionellt upplägg med annonser för lacker, reparationsvarv och båttillbehör. Goose saknar den typen av annonsörer,

de oerhört vackra uppslagen varvas med annonser för lyxvaror som smycken, champagne och silverbestick. Det senare är inte så konstigt, Robbe & Berking tillverkar bland annat bestick i den högre prisklassen.

Företaget har också startat ett reparationsvarv där 12:an Sphinx fått ett andra liv, man erbjuder även replikor av klassiska jakter i det större formatet och så övertog man nyligen båtmäklaren Baum & König.

Goose kommer med fyra gånger per år och är gratis på nätet precis som Classic Yacht som är något frekventa med



sin sex nummer per år. Den som hellre vill höra pappersprassel kan beställa den tryckta versionen av Goose för 40 euro. Och när du tröttnat på båtarna kan du spana in några av de udda öarna som bjuds ut i slutet av tidningen. Vissa av dem verkar dock inte riktigt vara kompatibla med segelbåtar.

Per Henriksson, S/Y Carela

<http://classics.robbeberking.de>
<http://classicyachtmag.com>

Bli stödmedlem i Sail Yacht Society – föreningen för klassiska segeljakter

Är du intresserad av våra gamla segeljakter men inte själv är ägare av en, kan du bli stödmedlem i föreningen.

Som stödmedlem får du bland annat föreningens tidning Segeljakten hemskickad i brevlådan (tre nummer per år).

Du är välkommen att delta i våra arrangemang och träffar, och du skall veta att när det drar ihop sig till kappsling behövs det alltid gasta!

Medlemsavgiften som stödmedlem är 150 kr per år.

Anmäl dig på www.sailyachtsociety.se eller skicka ett mail till 1@sailyachtsociety.se med dina kontaktuppgifter.

*Med vänlig hälsning
Sail Yacht Society*

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

Stora dimensioner, både längder och brädder. Vuxna krökar till stävar och spant.

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

TESTRUM AB

PONDUS SNICKERI & BUTIK

BÅT & INREDNINGSSNICKERIER

Försäljning av båtplywood, massivt trä, träpropp, kopparnit, slipmaterial, epoxilim



Besök oss på www.pondussnickeri.se

eller i butiken: Pipersgatan 6 STHLM. Tel.08-6515400

Vi utför alla slags snickeritjänster för båt, hem och offentlig miljö.

Classic yachts till salu

I förra numret listade vi ett antal Classic Yachts som var till salu. Vi har gjort en uppföljning och kommit fram till följande:

Hos Baum & König i Hamburg har vi en något mindre representation av båtar med svenska konstruktörer.

- ◆ Olle Enderlein 28 fots. 148 000 Euro. Ny.
- ◆ Eol SK 75, signerad Albert Anderson. 55 000 Euro. Kvarstår.

Sandeman Yacht Company

- ◆ Einar Ohlsson 41 fot. Såld.
- ◆ Boheme SK 75. 40 000 Euro. Kvarstår. Boheme finns även på Blocket för 290 000 SEK.
- ◆ Ketchen Wandra är tydligen såld. Wandra var i mycket fint skick.
- ◆ Circe, S&S-ritad yawl byggd på Neglinge 1950. 485 000 dollar.
- ◆ Herlinketch från 1937, 32 fot. 75 000 pund.

En sökning på **Blocket** ger resultatet

- ◆ Havsörn till priset 140 000 SEK. Ny.
- ◆ Komet, en SK 40, till priset 250 000 SEK. Ny.
- ◆ Kustkryssare Tore Holm, 175 000 SEK. Kvarstår.
- ◆ Tesla, SK55, 525 000 SEK.
- ◆ Fermita, havskryssare från 1965, 31 fot, 225 000 SEK.
- ◆ Gullmarskryssare från 1967, 31 fot, 265 000 SEK.
- ◆ Zephyrkryssare från 1947, 36 fot, 165 000 SEK.
- ◆ Sundenkryssare från 1972, 26 fot, 28 000 SEK.
- ◆ Herlinritad dagseglare från 1986, 50 000 SEK.
- ◆ Felicia, kustkryssare från 1974, 26 fot, 34 000 SEK.
- ◆ Laurinkryssare 29 fot, 35 000 SEK.
- ◆ Havskryssare från 1963, 32 fot, 350 000 SEK.
- ◆ Finest, klipper från 1886, 39 fot, 545 000 SEK.

- ◆ Pingvinkryssare från 1946, 32 fot, 25 000 SEK.
- ◆ Ossiva, 32 fots havskryssare från 1975, 110 000 SEK.
- ◆ Ketchriggad motorseglare från 1962, 31 fot, 250 000 SEK.
- ◆ Kustkryssare från 1954, 27 fot, 19 000 SEK.
- ◆ Kustkryssare från 1948, 30 fot, 50 000 SEK.
- ◆ Havsörn från 1963, 30 fot, 250 000 SEK.

På **SYS hemsida** finner vi

- ◆ Moana en R10 för 1 650 000 SEK. Kvarstår.
- ◆ Astarte. Pris 700 000 SEK. Kvarstår.
- ◆ Havskryssaren Anna Kajsa, ritad av Åke Ameen. Pris 420 000 SEK. Kvarstår.
- ◆ En Seldenkoster, Xantippa, till priset 250 000 SEK. Kvarstår.

På **övriga** listan hade vi

- ◆ Knud Reimers yawl Agneta. Pris runt 900 000 Euro. Kvarstår.
- ◆ SK75:an Baccant förefaller dock vara såld.
- ◆ På ett varv i Klagshamn söder om Malmö står en 33-fots havs-/kustkryssare som är gratis.



Astarte



Anna Kajsa



Xantippa



Moana



Agneta

Handsydda kapell, dynor & segeltak i högsta kvalitet

KAPELL som vi skräddasyr till din ögonsten. Kapellen ska både skydda din båt och vara en snygg detalj. Vi använder Sunbrella Plus, spinnfärdig acrylväv av högsta kvalitet.

DYNOR Nyttillverkning och omklädning av gamla.

SEGELTAK Måtttillverkade efter era önskemål. Fungerar både som regnskydd och solskydd.

**Storholmens
Kapell- och
Segelmakeri**
1952 FÖRENINGEN SÖDER ÖSTRA, RÖDSTRÅT GÅRDEN

Tel: 070-418 52 59
Mail: info@storholmenkapellosegel.se
Storholmen.
N59°23'40" • E18°08'35"

R10, Itaka



Rylards fernissor, färger och betser

Omega penslar

Sunbrella kapellvävar

Stor sortering av gjutna beslag

Feuerhand Stormlyktor

Däcks- och segeldukar

Välkomna!

Importör:

Distributör:

Råseglarhuset AB
Råseglarhuset
Skeppsholmen
111 49 Stockholm
Tel: 08-611 82 92

Båtvårdsvarvet
Svineviken 2828
S-473 95 Henån
Tel: 0304-593 06
Fax: 0304-595 80