

SEGELJAKTEN

MEDLEMSTIDNING FÖR SAIL YACHT SOCIETY

Nr 2 · 2013 PRIS 50 KR

Klassisk **seglarklädsel**

Antigua classic

Eols **gaffelrigg**



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 BESTÄMMELSENA

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

Äntligen!

Förra numret inledde jag med "Äntligen" (inför sommaren). Jag skulle kunna inleda med "Äntligen" igen. För nu får man äntligen ta upp båten på land och göra alla dessa små eller stora roliga renoveringar, förbättringsprojekt eller bara invänta vårustningen. Nåväl sommaren blev fantastisk och har fortsatt vara fantastisk ända in på hösten med många trevliga seglingar.

Vi i redaktionskommittén har tre nummer att trixa ihop under vinterhalvåret (detta nummer, julnumret och mässnumret). Som ni förstår, men förhoppningsvis inte märker, så har vi lite svårt att vara kreativa hela tiden och att ständigt hitta på nya saker att skriva om. Jag ber er därför att höra av er med tips på saker ni vill läsa om och allra helst skriva själva. Det kan vara en båt med intressant historia eller spännande upplevelser ni varit med om eller en vanlig renovering som kan ge uppslag till någon annan. Jag har ju insett att träbåtsägarna är en väldigt heterogen samling. Det som är självklart för den ena är rena vetenskapen för en annan. Dessutom finns det ju som alltid väldigt många och väldigt olika uppfattningar vad som är rätt och fel renoveringsmetod eller segelteknik eller vilka båtar som är bäst eller...

För övrigt gläds redaktionen åt att ett par personer hörsammat uppmaningen att skriva i tidningen. Jättekul! Och stort tack till Kalle, Henrik, Rutger och Fredrik. Vi är också glada att 5m förbundet hänger på Segeljakten och skriver en sida till varje nummer. Tack Magnus.

Själv har jag mitt eviga dilemma (får man skriva sådant här i ett förord?) huruvida jag ska återskapa Alcas gaffelrigg, byta till vanlig Bermudarigg med en mast eller ha kvar dagens Yawlrigg och bara byta segel. Svår fråga. Har ni tips på var jag kan hitta bättre begagnade ämnen för mast, bom, gaffel etc och gaffelklo och annat så hör av er eller över huvud taget om ni har synpunkter på valet av rigg. Den diskussionen förs annars bäst på Facebook. Gå med i Facebook, och bli med i Sail Yacht Societys sida om ni inte redan är med. Diskussionerna kan må bra av fler inlägg.

Gunnar Schrewelius, S/Y Alca

Chefredaktör



Nionde gången gillt – 4

5m – 7

Den flygande holländaren... – 8

Klassisk klädsel – 10

Antigua Classic – 13

Medlemssidan – 16

Ström ombord – 18

BHRF – 19

Samtal med Jacob Wallenberg – 20

Annonser – 21

Gaffelriggprojekt – 22

Segeljakten nr 2 2013

Medlemstidning för
Sail Yacht Society

UTGIVARE
Sail Yacht Society

REDAKTION
Gunnar Schrewelius (chefred),
Ulf Aronsson, Per Henriksen,
Lasse Pipping (kontinentkorrespondent),
Olle Appelberg (evenemangsreporter)
och Tör Malm (annonschef).

ANSVARIG UTGIVARE
Hans Börjesson

GRAFISK FORM
Susan Westin

OMSLAGSBILD, FOTO
Olav Haugland

MATERIAL TILL SEGELJAKTEN
E-post: gunnar@schrewelius.se
Tfn: 0706-248366
Snigelpost: GSA, Box 703,
184 28 Åkersberga

ANNONSER
e-post: tor.malm@telia.com
08-732 88 20, 0708-58 32 35

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 eskadrar och träffar. Dessutom ger SYS ut en matrikel innehållande historik, bilder och ritningar över medlemmarnas båtar.
www.sailboatsociety.se
webmaster@sailboatsociety.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.

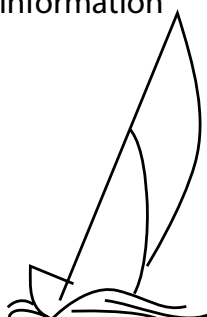


NM Båtepoxi
för reparation av polyester, trä,
stål och betong
One Off byggen
Laminering • Kallbakning
Spackling • Böldspärr
Limning • Gjutning

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

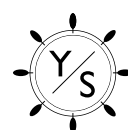


Yacht
SNICKERIET

- 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



Nionde gången gillt

Henrik Kahm skriver om årets ÅF Offshore race utifrån sitt perspektiv från Anitra



Undanvindsegel från Visby i 10 knop

Dagarna innan start är vi på väg från Winbergs Båttvarv mot Skeppsholmen i en frisk slör på Älgö-fjärd då sekond Thorsson utbrister: "Jag har vinstkänning i år grabbar...". Ombord är han mest känd för sin kreativitet samt känsla för trim, men numera även som orakel...

S/Y Anitra är en 48,5 fots Sparkman & Stephens havskryssare, byggd 1958 på Plyms varv. Hon var den första svenska båt någonsin att totalsegra i Fastnet Race år 1959. Sju systerbåtar byggdes efter hennes ritningar, varav en, Elske, seglas idag i svenska farvatten.

Anitra köptes tillbaka till Sverige från USA i slutet på 80-talet. Då var hon i dåligt skick men efter omfattande renoveringar är hon tillbaka vid sin forna glans. Båten har kappseglat flitigt under årens lopp i Östersjön och har många Gotland Runt bakom sig. Vid KSSS 175-års jubileum storsatsades det på Gotland Runt Classic klassen, eller Antikrundan, som den kom att kallas i folk-

mun. Det blev stor succé och en liten men bestämd kärntrupp byggde tillsammans med KSSS upp Classicdeltagandet från fem båtar till fler än 15 idag. "Ungtupparna" på Anitra slet under kommando nio år mot rutinerade OS-seglare, segelmakare och övriga oceanseglande ess. I år talade oraklet. I år var det vinstkänning...

Söndagen 30 juni var en strålande vacker sommar dag men med svaga vindprognoser så såg det ut att bli en lång utsegling genom skärgården. När startskottet gått så frågade min taktiker Johan Q om han skulle ta och simma i land...? Vi hade just tjuvat för andra året i rad inför tiotusentals-tals åskådare... Vi var sista båt över startlinjen i sista startande klass. Men det krävs mer än så för att knäcka Team Anitra. Vi började genast jaga och strax innan Oxdjupet lyckades vi segla om vår värsta konkurrent och systerbåt, Elske. Skymningen kom och vinden mojnade och till sist låg vi i bleke norr om Sollenkroka. Tävlingsledningen valde att inte blåsa av tävlingen och utlysa

omstart till havs, varför vi plockade fram skeppsgitarren och bjöd övriga planlöst guppande båtar på "Vem kan segla förutan vind?". Väl på Kanan fick vi korn på Regina och humöret var åter på topp. Vi föll av in i Sandhamnsleden och satte spinnakern och gjorde stadiga 7,5 knop i smult vatten med mänsken som ficklampa. Magiskt vackert!

Passerade Skanskobb på en nionde plats långt efter SK95orna Britt-Marie och Kerma som kopplat grepp om ledningen och lämnat de tunga havskryssarna bakom sig. Väl ute på havet så ökade vinden och den långa kryssen ned mot Visby började. Då KSSS bestämt att alla båtarna i år skulle segla motsols hade vi en mängd båtar kring oss som referens, så AIS:en användes flitigt. Vi, tillsammans med Regina och Elske, valde att gå nära land medan den stora klungan gick på rhumb-line. Vi låg stora delar av kryssen och seglade 1 knop snabbare än konkurrenterna i klungan, fastän vi på måtetalet sett är 5-10 procent långsammare. Besättningen var på helspänn för vi visste att vi



Helvete vi är för tidiga -taktikern sekunderna innan start.

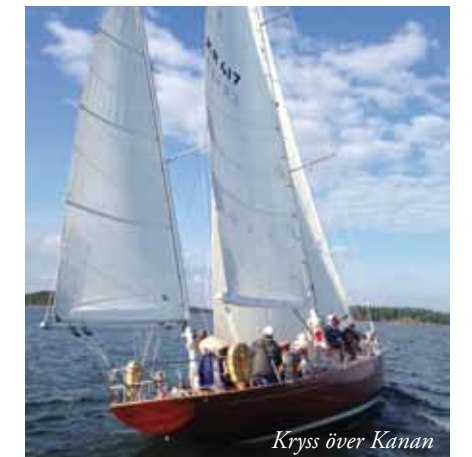
plockade placeringar. Tvärs Gotska var vi sju och Kerma, Ballad och Refanut hade nu tagit täten. När vi närmade oss Gotlands norra så dök en mäktig och välbekant båt upp. Vi slog in framför ingen mindre än Clipper, enda 12:an som fortfarande seglar Gotland Runt. Vi höll bra fart i båten och hade ögonkontakt med konkurrenter som normalt sett är bortom horisonten.

Äntligen rundningen utanför Visby hamn. Det var ännu långt kvar men nu hade vi Anitras favoritbog kvar. 100 distans med hård undanvindsegling! Upp med mesan, mesanstagsegel, stor och spinnaker och surfa iväg. När alla båtar rundat insåg vi att vi legat tvåa vid Visbyrundningen. Kerma fortfarande i täten. Är de oslagbara?! Enligt

mången Classic seglare, JA! Sjön byggde på och med vår nya 150 kvm spinnaker (tack Tobbe och Micke) låg vi och surfade i 9-10 knop mot Alma. När vi loggade 11,7 knop slutade vi att titta på knopmätaren då broachen låg hela tiden nära till hands. Från Alma in till Skanskobb så satte jag mina skarpaste hjärnor på att räkna ut exakt hur vi låg till. Det blev spridda skurar till svar men ett var säkert. Pallplatsen var klar!

Väl i Sandhamn mottogs vi av två dalkullor (eller såg vi i syne?) samt Oskar Kihlberg. Det var ett mycket gott tecken. Efter nio års slit lyckades vi äntligen ta hem Visbypokalen. Festen kunde börja.

Dagen efter vid frukosten kunde vi läsa i SvD:



Kryss över Kanan

"Cirka 03.30 på tisdagsmorgonen nådde Esimit Europa som första båt mållinjen i Sandhamn, vid tävlingen Offshore Race (tidigare Gotland Runt). Men någon seger räckte det inte till. I stället var det den 48 fot långa havskryssaren S/Y Anitra med skepparen Henrik Kahm som tog hem tävlingen, 16 minuter före Ballad och ytterligare nio före Refanut.

Enligt arrangören Kungliga svenska segelsällskapets hemsida gjorde besättningen ett viktigt val när man vid ett tillfälle gick väster om det övriga fältet, närmast den gotländska kusten. Efter att ha passerat Visby fick man också vinden med sig vilken bar Anitra hela vägen till seger."

/Henrik Kahm, text och foto, Lever för Classic!



Blytunga Visbypokalen!



EN 109-ÅRIG
KÄRLEKSHISTORIA
MED TRÄ...

EPIFANES
Yacht Coatings

www.epifanes.se

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



Saltsjöbadssegel
"snabbsegel"

Rullsystem för din båt

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



MIROSLAW SIENKIEWICZ
MIREK BÅT & HUSSNICKERI

Rydboholms Gärd
c/o Godskontornet
18 494 Åkersberga

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

Båtbyggare
Bobby Cyrus

Verkstad:
Strandallén 37 • 135 62

5m

Kappseglingsåret 2013 är till ända, i varje fall för flertalet av femmaseglarna och det är väl på sin plats med en tillbakablick över sommarens regattor. Under årsmötet 2012 beslöts det att utöka antalet cupseglingar från fyra till sex och att fokus till viss del skulle hamna på regattor som seglas under en dag eller under helger för att på så vis göra kappseglandet mer lättillgängligt. Denna strategi har väl till viss del visat sig vara lyckosam även om delseglingarna 1 och 2 i cupen skulle visa sig krocka med varandra. Orsaken till detta är att årsmötet endast hade preliminär information om vilka datum som skulle gälla, men då den ena av kappseglingarna ställdes in så löste sig det problemet av sig självt.

Kappseglingarna som ingick i cupen var Saltsjöbadsregattan, Sjögårdsregattan, Vikingaregattan, Runmarö Runt samt Riddarfjärdsregattan. Saltisregattan som skulle ha seglats runt fasta märken blev inställd, istället seglades Sjögårdsregattan och först över mållinjen var int5m S91 Arvids Sista med Bo Berg vid rodet, följt av 10mR Itaka vars besättning applåderade femmaseglarna. Det får väl räknas som en bedrift att slå en så pass stor och erkänt snabb båt, särskilt som man seglade utan spinnaker och att det bitvis blåste så pass hårt att man seglade in vatten över sittbrunnssargen. Int5m S91 korades inledningsvis som segrare men efter en omräkning av SRS-talen blev istället Itaka utsedd som segrare. Nåväl, S91 Arvids Sistas segling framstår inte som mindre imponerande för det, dessutom har de genom sin fina placering tagit en viktig poäng i 5m-cupen 2013. Extra kul var det eftersom besättningen är relativa nykomlingar i klassen - Grattis!

Vikingaregattan som brukar vara en av de regattor som lockar flest femmor såg bara ett startande ekipage i år – S91 Arvids Sista, som trots att de inte fullföljde alla delseglingar tog ytterligare poäng i cupen. 5m cupens poängberäkning premierar deltagande. En liten passus – om någon undrat över namnet på S91 Arvids sista så är det helt enkelt den sista/senaste femman som Arvid Laurin ritade.

Runmarö Runt vanns av S59 Ingun III med Gunnar Lindberg vid rodet, följt av S1 Triona styrd av Karl-Gustav Jönsson. Triona har förresten fått ett nytt däck och nytt roder i år och har för övrigt vässat både



fart och höjd de senaste åren. Nästa cupsegling var det mycket trevliga och uppskattade Kräftköret som arrangeras av Stockholm Yacht Klubb SYK. Det är en distanssegling med start utanför Älgö på Ingaröfjärden. Seglingen brukar samla ett stort antal klassiska båtar samt en del andra roliga farkoster, så också i år. I klassen SRS/LYS 3 fanns 12 båtar varav hälften var femmor. Resultatet bland femmorna blev att 1:a platsen kneps förtjänstfullt av S59 Ingun III som även vunnit denna regatta tidigare, 2:a blev S91 Arvids Sista som tog ännu en viktig poäng i cupen, 3:a blev S72 Yvonne med Carl Hirsch vid rodet. 4:a blev den nye medlemmen KG Hällqvist med S120 Tyra. Grattis och välkommen! 5:a blev S45 Dotte med Mats Jälvig. Dotte som för övrigt fått nya fina bottenstockar. Kul! S1 Triona var anmäld men kom aldrig till start tyvärr.

Så till den sista delseglingen i cupen, Riddarfjärdsregattan eller Segelbåtens dag som det kanske ska heta. I år flyttades den till Saltsjön eftersom Danvikstullsbron var under renovering och broöppning inte kunde ske. Istället för Riddarfjärdens luriga vindvrid bjöds det istället på en hel del skvalpsjö och bitvis svaga vindar utanför Wasa-

hamnen och Fjäderholmarna som var bannans start respektive rundningsmärke. Angående resultatet så har jag saxat följande från arrangören GYS's hemsida: "Roligt var att ett startfält om sju stycken Internationella femmor deltog. Varav Evelina blev segrare. Förutom någon mindre grundstötning vid rundandet av Fjäderholmarna så förekom inga andra incidenter." Grattis till S121 Evelina för segern samt till alla de andra deltagarna som var S1 Triona, S45 Dotte, S51 Blåvinge, S59 Ingun III, S89 Liten Karin samt S91 Arvids Sista. I samband med regattan genomförde vi även en lyckad medlemsträff där Janne Gustavsson med S80 Rödnäbba förtjänstfullt ordnat med mat och dryck. Ett stort tack till Janne för detta! Utanför cupen har bland annat S48 Saga II med P-O Lindqvist visat var skåpet ska stå genom att bli totalsegrare i Norrtälje SS skärgårdsregatta. Grattis! Vem som är vinnare av 5m cupen 2013 – ja det avslöjar vi inte förrän till årsmötet, väl mött då!



Magnus Eklöf,
ordförande
Sv. 5m förbundet



Den flygande holländaren möter Screaming Lady!



Foto: Ulf Aronsson och Anna Engström

Ulf Aronsson på Josephine berättar om årets Trosa – Arkö race. Olle sa att vi skulle slippa att runda Gustaf Dahlen. Förra gången höll några på att sjunka därute! Tyckte det lät som rätt inställning och snart var vi med på deltagarlistan för racet Trosa

Och som vanligt behövdes en gast. Robert hade tröttnat på de lata dagarna i Ljugarn, hängde på och vi bestämde att vi ses i Nynäs. Då blev vi i alla fall tre och det brukar ju räcka för att även få upp spinnakern. Så på onsdagskvällen satt vi tillsammans med några andra classicveteraner på puben i Nynäs med en Landsort Lager och funderade på hur vi skulle kryssa igenom passagen vid Stendörren!

Nästa dag gällde 30 distans ner till Trosa. Kryss som vanligt och motvinden genom Herrhamraleden gav många korta slag. Bra träning visade det sig senare!

Så småningom närmar vi oss Trosa och det är samling vid Olles brygga strax utanför Trosa. Lite svårt att hitta men snart ser vi de karaktäristiska höga masterna hos Kerma och La Morena. Vi glider in i lagunen och förtöjer bredvid Eol, SK 75. Drar mig till minnes att just Eol legat på försäljning ett tag och har tydligen fått en ny ägare. Kul!

Totalt är vi 12 yachter som ligger samlade, alltifrån mindre kustkryssare till SK95:or. Stämningen är på topp, kalla öl kommer fram, bastun är på och doppet känns helt rätt. Många blickar riktas mot Eol som faktiskt har fått en helt ny gaffelrigg! Och det

blir flera frågor, så klart. Det är ju så många som funderar på att återskapa originalet, skönheten, men det är ett projekt som kostar på och kräver engagemang för att det ska bli rätt. Där Eol är en fullträff!

Snart glöder grillkolen och alla drar sig upp i Olles trädgård. Så där sitter vi i solskenet, njuter av våra yachter och snackar taktik inför morgondagens segling. Hur kommer det bli? Vilken väg ska man ta? Får man segla hur som helst? Det blir sent. Helt ofrånkomligt när det är så kul och en sådan härlig start på några dagars segling med likasinnade.

Nästa morgon hålls skepparmöte av Norrköpings Segelsällskap. Klart rutinerade herrar drar effektivt och tydligt igenom upplägget. Medvindstart ute på fjärden med jaktstart. 95:orna får starta en timme tidigare än de borde och sedan får de lägga på en timme på seglad tid. Bra idé!

Banan går alltså genom Sävesundet, Stendörren och sedan över fjärden ned mot Oxelösund. Därefter över Bråviken och rakt in mot Arkösund och målgång precis utanför klubbhuset. Är det motvind i de trånga passagera Sävsundet och Stendörren får vi

gå igenom med järngenuan. Återigen bra upplägg.

S/Y Josephine startar som fjärde båt och prognosen är nordväst, behaglig segling hela vägen alltså. Trodde vi. Men vilken start! Det blåser 1-2 m/s och vi driver sakta söderut. Så kommer då misstag nummer ett. På typiskt svenskt maner diskuterar vi i en halvtimme om vi ska sätta spinnaker och när vi har blivit omseglade av en ettrig M25:a lyfter vi spinnakern. Farten ökar en halv knop. Sedan dör vinden helt. Alla ligger och guppar. Och då kommer Eol! Med en nästan magisk bris runt sig forsar hon igenom hela fältet! Det känns helt overkligt.

De otrevliga stiltjeflugorna surrar och det är varmt. De enda som rör sig är Kerma och La Morena med 22 m höga master! En kvart sedan kommer sydvästen och nu blir det bättre fart. Vi har ju satt på största genuan eftersom det skulle vara öppen vind och den drar bra. Ner mot Sävsundet och såklart blir det motvind. Så vi kör på tills vinden ligger rakt i näbben och sedan drar vi igenom med motorn. Funkade helt OK och verkligen lika för alla. Återigen bra upplägg. Över Tvären och ner mot Stendörren. Samma sak där, på med motorn.

Det slår mig att egentligen kunde det varit en speaker på plats. Det måste varit en fantastisk syn för alla som satt på klipporna vid Stendörren. Vackra kulturskatter som passerar!

Efterhand börjar det bli lite mer öppna fjärdar och S/Y Josephine ligger perfekt mot vinden, vi tar bra höjd och loggar 6,5 knop. Seglar förbi några och det känns bra. Men vår genua börjar bli tung att vinscha in. Robert får slita ordentligt och börjar längta tillbaka till hängmattan i Ljugarn. Och värre ska det bli.

Nu börjar vi också lägga mer och mer märke till den ettrige M25:an. I deltagarlistan ser vi att det är en holländare vid rodret. Flera gånger seglar vi ifrån M25:an men efter ett tag ligger hon där igen. Det börjar bli ett race i racet! Den flygande holländaren.

Så börjar kryssen kännas tuff. Vi har väl ungefär 7-8 m/s och genuan känns lite för tung. Men man vill ju inte gärna rulla in. Det ger så dåliga seglingssegenskaper. Så vi fortsätter med slitet. Vinschen tjuter när vi tar in det sista vid varje slag. Vi lyfter in genuan över mantåget och använder den inre skotskenan. Det ger ett perfekt drag och så småningom har vi kommit ikapp Eol och vi märker också att hon tar betydligt lägre höjd. Lite kvar att justera på den nya gaffelriggen.

Så kommer då Bråviken och vi tampas nu med Atena och M25:an. De andra är bakom. Förutom 95:orna som förstås förmodligen redan är framme i Arkösund. Hitintills har vägvalet varit ganska givet. Man har kunnat köra lite olika varianter men inga radikala grepp. Men nu blir det annorlunda. Bråviken kan tas på olika sätt och likaså skärgården in mot Arkösund. Jag håller på taktiken att segla rakt på och utnyttja vindvriden om de kommer. Likadant gör M25:an som fortfarande har kontakt. Vi ser att Atena väljer en annan väg och tappar kontakten. Snart lämnar vi öppet vattnet och kommer in bland öarna. Nu gäller det att lägga några effektiva slag så vi inte förlorar höjd. Robert och Anna dubbelkollar vårt val och vi seglar på längs en smal men vinnande väg. Lite grunt men det är kappsegling. Och givetvis ligger M25:an och jagar oss!

Så når vi en rundningspunkt och där möter segelsällskapet upp med glada tillrop. – Kom igen! – Några slag till sen är ni framme! Vi kämpar på och Roberts händer har börjat bli lite frasila och röda. Snart rundar vi de sista öarna och ser målet. Nu gäller det att bara hålla uppe farten och se till att inte

M25:an kommer ikapp. Vi passerar sista nålsögat, rundar udden och faller av på fjärden in mot målet. Flygande holländaren gjorde några superslag och är otäckt nära. Men kommer inte ikapp och vi glider över linjen cirka 300 m före M25:an. Totalt 35 distans och det tog 7 timmar! Och så skiljer det 300 m!

Segelsällskapets paradbrygga är reserverad för oss. Där ligger förstas Kerma och La Morena. Men vi kommer in som tredje båt! Wow - vi kom alltså trea! När vi fått ordning på tamparna så möter jag holländaren på bryggan.

– What a race! Really great sailing. And our iPad run out of battery so we didn't know where we were. Had to follow you through all the small islands. Crazy guys! We could hear your winsch, so we gave you the nickname Screaming Lady. Karel Beer berättar att han köpte M25:an för något år sedan och älskar att segla med henne i svenska vatten. Annars driver han ett varv i Holland och har tidigare kappseglat R6 och vunnit flera race. Härlig kille!

Efter ett tag har alla kommit i mål. Lång dag till sjöss men alla är överens, superkul. Efter aftersail blir det grillmiddag som segelsällskapet ordnar. Återigen en underbar kväll som förstås handlar mycket om dagens segling. En stor eloge till Norrköpingssegelsällskap som arrangerade racet. Samt förstås ett varmt tack till Olle Appelberg som arrangerade hela tillställningen. Det blir race

även på lördagen men Robert ska jobba på måndag så vi vänder norröver.

Summa summarum, det här var riktigt kul! Kustnära segling är spännande. Man har bra koll på var de andra båtarna är och man behöver välja väg. Det ställs krav på snabba manövrar och man måste förstå hur vindarna vrider. Kustnära segling passar classic yacht bra och vi kan lägga pengarna på att renovera båten och köpa nya segel istället för att investera i räddningsflottar, AIS-system etc som behövs för havsegling i alla förhållanden. Att vi gick för motor några hundra meter nära land var egentligen bara en fördel. Annonsera att kappseglande båtar kommer passera Stendörren och att en speaker finns på plats. En perfekt utflykt för den intresserade!

Ulf Aronsson S/Y Josephine



Screaming Lady. Notera att besättningen bär Trosa Seglar Vackert kepsar.

Något sagt om korviga sockor och klädselråd till dem som vill respektera båtarnas skönhet

Visst är det härligt att se världens vackraste båtar med sköna linjer, blänkande mahogny, fantastisk design och elegant besättning... Men ojdå här är det något som inte stämmer! Inte sällan ser besättningarna ut som om de sovit på gatan i gamla kläder från Dressman. I Sverige tycks vi dessutom ha en särskild förkärlek för sandaler, korviga ankelsockor och slitna tröjor med bleknade företagsloggor från branscher som Bil & Plåt.



Brunnsviksnajaderna 1923 i SK22.

För dem som vill respektera den klassiska båtens skönhetsvärden genom att satsa på en mer välskräddad ekipering och harmoni mellan kläder och båt följer här en kort genomgång av seglarklädsel under det senaste århundradet. Klädseln varierar naturligtvis och vad som är klassisk klädsel kan skilja en

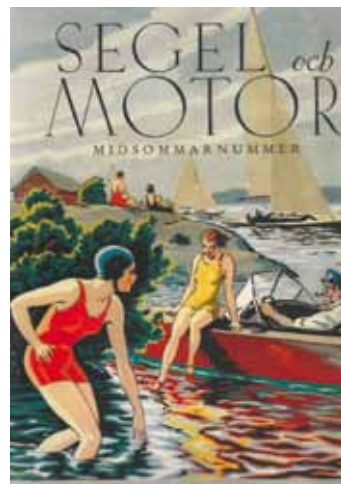
hel del mellan antikrundans havskryssare och en folkbåt. Men när det gäller klädsel försvann nog de största klyftorna redan något årtionde efter Karl Gerhard år 1954 framfört sin kuplett En katt bland hermelinerna:

*Varje gång en simpel folkbåt
Försökte att kasta linerna
Mot klubbhusets bojar så hördes ett rop
KSSS släpper inte
En katt in bland hermelinerna
Ty segling och klasskillnad hör ihop*

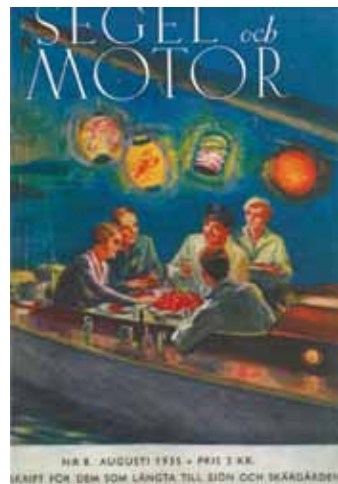
Sedan dess har KSSS-båtarna i stort sett tappat bort sin eleganta klädkod. Sinne för stil saknas lika ofta där som bland andra klassiksegelare i Sverige. Det finns sällan en koppling mellan besättningen ekipering och båtens estetik i övrigt.

Låt oss börja med att konstatera att det finns många svar på vad klassisk seglarklädsel kan vara. Svaren hör ihop med båten och den tid den byggdes.

Numera är det ofta i Finland som vi hittar förebilder när det gäller klassiska båtar och visst syns många fler snygga outfits i Hangö och Helsingfors än vid klassikerseglingarna i Stockholm. Till en del beror det nog på att det bland de kappseglande meterbåtarna som ju dominerar i Finland, funnits en internationell tradition att klä sig i klubbens racing colors. Det är en tradition som är på väg tillbaka och nu tar sig nya uttryck. Det behöver ju inte heller vara så opraktiskt att klä sig elegant för några korta race med



Badmodet gör sitt intåg, 30-tal.



Praktisk klädsel på Skärgårdskryssare.



1923 Pälsmode?



*Bröderna Wising
lite mer uppsnofsade i sittbrunnen på
Camelia för mer än
100 år sedan.*

efterföljande bastu, ombyte och middag i klubbhuset eller vandring längs kajerna i Helsingfors till den egna sköna sängen.

Skärgårdskryssarna som dominerar i Sverige har nog alltid klätt sig mer praktiskt för sina färder på kryss med campingliv på öarna.

I Medelhavets klassiska regattor kan klädseln ha betydelse för kappseglingsresultaten. Är besättningens klädsel för slarvig blir det straffpoäng. Det är än så länge en omöjlig tanke i vårt land, men vad skulle hända om någon i en sport med stark och allmänt accepterad klädprofil skulle klä sig helt avvikande? Ryttare klädda som cyklister eller strandvolleybollspelare som fotbollsspelare eller tvärtom? Seglarnas förhållande till seglarklädsel verkar numera vara mycket bortkommet. Till och med i SM-sammanhang där det i andra sporter är självklart med klubbkläder och klubbfärger, kommer seglarna och ser ut lite hur som helst.

Klassisk seglarklädsel får nog de flesta av oss att först tänka på något tidlös elegant men tämligen fantasilöst, en blå kavaj för herrar och damer, samt vita byxor eller kjol. Men varför är just det klassiskt? Ska inte klädseln snarare spegla den tid då båten var ung? För min jakt Atenas del blir det i så fall båtmös-

sa, mönstrad maskinstickad islandströja i beige och brunt med svart skinnjacka eller seglaroverall av bilmekanikersnitt. Bilmekaroverallen lär förresten ha införts av självaste Sven Salén.

Uniform för de inhyrda

Men låt oss börja från början med tiden kring år 1900. I gamla båttidningar hittar man många herrar i mörk lite säckig cheviotkostym, stärkkrage, slips och naturligtvis kaptensmössa med skärm. Cheviot är en färras och tyget var antingen blått eller svart.

Damerna var ungefär lika lite sportklädda med vida klänningar och annat som hörde tiden till. Vi kan tycka det här var tokigt, men det är inte fullt så dumt som det verkar, för herrskapet höll på sin höjd i rorkulten. Seglade, svettades, frös och smutsade ner sig på ankare och tross det gjorde gastarna som ju bodde i förpiken och bara skymtar i bakgrunden på tidens bilder.

Ibland hittar man i familjealbumen helt annorlunda bilder än de strama allvarliga mörklädda brukspatronerna eller justitieråden. Där finns glada skäggiga herrar barfota i breda hängselbyxor, skjorta utan

stärkkrage och vidbrättade hattar. Detta kunde också vara en markering att man inte tillhörde tjänstefolket och man därför inte bar uniformsliknande plagg, som kunde signalera att man var del av en inhyrd besättning.

Det finns ytterst få damer på bild från tidigt 1900-tal, men i Finlands Frisk Bris från 1905 hittar vi fröken Agda Ekroos som vunnit damernas challengepokal och stolt poserar i en stor härlig keps och lång vit klänning.

Sedan blev det mer militärt snitt på seglarnas klädsel.

Klädseln avspeglar samhället och i och med kriget så gick flottans uniform igen i kläderna, menar Peter Blom som ägnat en stor del av sitt liv åt fritids- och sportkläder. Han grundade företaget Peak Performance och är nu ägare till Snoot.

Överklassen och militären var ofta aktiva i idrotter och då spelade naturligtvis deras klädsel en roll i hur de olika sportkläderna kom att se ut.

Det första långa kriget tog slut men uniformstuket lever i mellankrigstiden kvar i gruppbilder av officiell karaktär. I Frisk Bris annonseras amerikanska seglarskor, sweaters & segelskjorta och benkläder hos Husqvarna på Alexandergatan i Helsingfors. Hos Maritim på Västra Kajen 20 säljs hellånga oljekappor för damer. De eleganta seglarna i Vasa syns utanför seglarpaviljongen i vita byxor och skepparmössor med vita kapell.

Det glada 20-talet

Med 20- och framför allt 30-talet gör badmodet sitt intåg i seglingen samtidigt som utstyrseln i övrig blir alltmer "casual". Nu är det ganska läckra baddräkter, vida vita



Lättsamt mode i början av förra seklet. Vit klädsel gäller!





Erik Salander kanske mer stadsklädd än sjöklädd.



Tore Holm i tröja typisk för 40-talet.



Atenas förste ägare i båtmössa.



Gotland Runt 1957.

bomullsbyxor, för både damer och herrar, uppkavlade långärmade skjortor och en och annan V-ringad tröja eller väst som syns.

Redan i Vecko-Journalens Praktupplaga och Seglingsnummer från Göteborgs-Regattan 1923 finns härliga bilder på snabbseglande båtar med kvinnliga besättningar. Rubriken lyder: ”Det evigt kvinnliga och segling” och med på bild finns fröken Magda Holm och fröken Selldin till rors i varsin skärgårdskryssare. Selldins Brunnsviksnejader är sjömansklädda medan Magda har käck smäck på huvudet och verkar ha päls på sig.

Teaterdirektören och revyartisten Karl Gerhard avbildas 1930 i Sandhamn i elegant pikétröja, det nu vanligaste seglarplagget. Karl Gerhard måste ha varit långt före sin tid. Den brittiske mästarseglaren och konstruktören Uffa Fox stiger på en bild iland i Sandhamn för KSSS 100-årsjubileum införd vita byxor, vit skjorta, elegant halsduk. Vi får förmoda att han hade strykjärnet med sig under den 16 dagar långa seglatsen från Cowes i England i lilla Vigilant. Det kanske också förklarar varför Uffa var naken på flera av seglingsbilderna. Det gällde att spara på den vita stassen.

I Till Rors annonserade Trelleborg Gummikläder i ljusgrått, mörkgrått och svart. När jag växte upp fanns de i grönt och såldes som mopedställ till gamla gubbar.

Trettioalets seglarmode varar till mitten på 40-talet då det blir väldigt praktiskt och man nog kan säga att elegansen förvinns till förmån för skinnjackor, seglaroveraller och ylletröjor som regerar 50-talet.

Seglarflickor barfota

I Till Rors år 1950 ger Åke Janhem rådet att för segling köpa kraftigt dimensionerade gummiskor med punktmönster på sulorna, men, påpekar Janhem, seglarflickor i Sandhamn brukar vara barfota. På huvudet rekommenderade Janhem båtmössa eller luva och celluloidskärm hellre än skärmössan

som är för tung och för tät. På händerna har man fodrade gummivantar av samma typ som grovarbetare hade, men med avklippta fingrar. Arbetsvantar av ogarvad älghud går också an.

I början av säsongen håller man sig till byxor i gabardin, en tåligt tät väv eller annat tätt tyg utanpå långkalsongerna. Senare grå flanelbyxor, ett ruggat tåligt tyg i ylle eller bomull. Amerikanska flygaroveraller med alltför många blixtlås rekommenderas inte, men däremot amerikanska oljeställ och amerikansk färskinnspäls som är ett härligt plagg för rorsman. För landbruk anbefalls snygga flanelbyxor med en skjorta, en blazer och läderskor om seglaren blir danssugen. I båten bör också finnas ett gammalt strykjärn i mässing som värms på köket. Så kommer den verkliga sensationen. Janhem rekommenderar flytväst – i kapok. Det är första gången flytväst nämns i de tidningar jag gått igenom. Materialet är fibrer från ett bomullsträd som pressats och har goda flytegenskaper.

År 1954 när min båt sjösattes så poserar ägaren i kostym och hans fru i mycket tångdräkt, så gränserna är hela tiden glidande mellan de olika epokerna. När Paul Rönnkvist och hans söner och brorsöner seglar Gotland Runt 1957 har kapten båtmössa, vilket är ovanligt på svenska bilder. De andra har skepparmössor och skinnpaj.

Mot slutet av 50-talet dyker det upp en och annan blixtlåsförsedd midjelång lätt sportjacka och därefter kommer nylon, regnställ och goretex i alla möjliga och omöjliga starka färger. Flytvästar och seglarställ i 100 procent nylon. Det är bara snittet och kvaliteten som egentligen skiljer det från nutid.

Under 70 och 80-talet blev det en explosion med otroligt mycket tekniska material och kläder som är extremt funktionella, men sådana sjöställ representerar bara en mycket liten marknad, berättar Peter Blom.

Banaliseringens sextiotal

Helsingfors Segelsällskap förre Kommendör Kim Weckström lyfter åter fram att seglarernas klädsel avspeglar samhället.

På sextioalet började banaliseringen av seglingens klädkod, inklusive dräkt på HSS och andra segelsällskap. Det kan man tydligt se från bilderna från den tiden. Man började segla och uppträda på land i ofta uttjanta fritidskläder. Speciellt intressant var den brokiga floran av illa sittande reklam-mössor med företagsnamn som Caterpillar och Sparbanken.

Det var nog en reaktion mot en tradition som betraktades, helt riktigt, som militaristisk och i sista hand osportslig. Den enda dedikerade seglingsmunderingen var sjöställen, gjorda av först i gummi, senare av plastbekladd duk. De ersatte oljedräkterna som jag hann uppleva som barn på 50-talet.

På 70- och 80-talen kom de specialiserade seglingskläderna ofta i skrikande granna färger, som vi ännu har ett lager av på HSS. De var mycket slitstarka och våra trendiga unga Match Race seglare tycker att de är cool retro och seglar ofta iklädda dem när de egna plaggen glömts hemma, berättar Kim.

Kläderna blev av konstmaterial liksom båtarna och klassikerepoken brukar vi väl räkna som helt slut vid 60-talets utgång. Samtidigt dör skepparmössan i Sverige, utom i KSSS uniformsreglemente från 1984 som ännu är gällande men bortglömt. Ett värdigt slut på epoken classic hittar vi i På Kryss, med hamnvärdinnan i Västervik i veckad kort vit kjol och marinblå seglarkavaj.



Olle Appelberg
S/Y Atena

The 26th Annual Antigua Classic Yacht Regatta April 2013



Endeavour putsas non-stop

Jag anländer till Saint John's sent på eftermiddagen i mitten av april från ett regnigt New York där jag besökt min bror. Inflygningen sker i en vid gir ned genom höga stackmoln och när jag går nedför stegen från planet strålar värmen upp från den glödheta landningsbanan. Det måste ha varit kanonväder under dagen och kontrasten mot det Sverige jag lämnade är påtaglig. Flygplatsen invid Saint John's på Antigas västkust är öns internationella flygplats och kantas av palmer och snårigt beväxna stängsel.

Framför mig vet jag att jag har ett spännande äventyr, men först ska jag traggla mig fram till ett hotell på öns Sydsida. Hotellet ska ligga i anslutning till English Harbour och Nelson's Dockyard som kommer fungera som värddammar för ett stort antal av världens vackraste båtar kommande vecka.

Jag hamnar i en taxi med tre andra resenärer varav ett par som hoppar ur ganska snart. Kvar är en söt brittiska som ingår i den seglande besättningen på en av J-Classjakterna som redan ligger i bukten som är vår taxis

mål. Om ett par dagar anländer Troubadour, en dåtidens kappseglingsmaskin som ritades av John Alden i Boston 1926 inför Newport-Bermuda Race. Båten har två master och peken; är ganska bred, förhållandevis flatbottnad och grundgående. De bilder jag sett visar att man har en hel del segel att hantera och planen är att jag ska göra det under c:a 5000 nautiska mil härifrån med mål Djursvik i Småland. Men först ska vi köra ett Classic Boat Race här nere.

Nästföljande dagar ägnas åt att kolla geografin i denna södra del av Antigua. I synnerhet lokaliseras de viktiga hamnarna med tillhörande vattenhål för alla seglare som flockas här. Det är alla sorter: professional crew, ensamseglare, storfräsare och sail bums. För mig som relativt oerfaren av internationell kappsegling är detta fantastiskt. Ett Mecka för såna som mig liksom. Överallt segling. Längs bryggor och kajer ligger enorma super yachts över hundra meter långa, enormt vackra Classics, lokala (snabba visar det sig) färgglada jakter, och även ett antal J-Class... Jag skrotar längs kajer, myser, häpnar och suget att få komma ut på plurret stiger för varje steg jag tar.

Så håller jag, mellan denna sightseeing och några sociala samkväm med nyfunna bekantskaper, kontakt med skepparen på Troubadour. De kastar i dagarna loss från Guadeloupe och undrar om jag inte vill flyga ned för att bistå i överseglingen men jag överlägger snabbt med mig själv och konstaterar att - varför Kalle denna iver, du skall snart få aptiten stillad så att det sprutar segling genom örönen. Jag stannar.

Dagen innan Trobadour anländer kan jag dock göra nytta genom att ordna plats i



Salt och varmt vatten på fördäck var nytt.

hamnen, detta eftersom jakten anländer ett par dagar innan officiellt startdatum 18 april för The 26th Annual Antigua Classic Yacht Regatta. Jag får genom Race Comitee's ordförande tag på hamnkaptenen

som visar sig vara en mycket trevlig Amerikansk sjöbuse. Efter mina sju år i USA har jag lätt att umgås med amerikaner; jag får en kunglig guidning runt i the Antigua Yacht Club's faciliteter.



Blue Peter efter en av de blåsigare racen när flera jakter mastade av.



Troubadour med Bolero åt babord och Aurelius om styrbord.



English Harbor och Nelson's Dockyard.



Så kommer dagen då jag ska få möta den snabba, gamla, vita skonare från New England. Det ska inte stickas under stol med att hjärtat pumpar lite extra då jag ser båten söka sig förbi svajliggarna mot Antigua YC där vi kommer ligga förtöjda under race-dagarna.

Feergus Bryan, Troubadours skeppare och ägare, som jag bara träffat flyktigt vid kappseglingar i Baltic Classic Circuit välkomnar mig ombord med ett stort varmt leende och tillika stor varm hand. Båten ser, som efter de flesta transportseglingar, ut att behöva fräschas till lite för att vi ska kunna segla i god stil. Efterhand växer båten i mitt hjärta och de stora linjerna är odiskutabelt mycket vackra.

Härefter följer fem hiskeligt fina dagars kappsegling följda av lika, om inte ännu trevligare aftnar i gott sällskap. Ett par av

dagarna får vi ganska bra med vind och Troubadour får bekänna färg. Vid två tillfällen intill oss ser vi riggar som havererar. Vi seglar ordentligt revat men går förvånansvärt snabbt. Besättningen som kommit hit för att segla svetsas samman under dagar och kvällar. En kväll sponsras av den amerikanska delstaten Maine: det bjuds på humrar och superb soppa. En annan kväll är det Mount Gay Rums. Det hela är utomordentligt trevligt och man tycker inte det borde behöva ta slut. Jag lär känna Troubadours peke ganska väl här under seglingarna, vid flertalet sättningar/nedtagningar av klyvare/jagare dyker jag tillsammans med peket och det är bara att suga tag i pekets i sidstagnig, jag spolas som stålmannen genom vattnet även om han flyger med en arm över huvudet istället för jag som måste använda båda för att hålla mig kvar.

Vi träffar under veckan många nya människor, några som jag faktiskt tror kommer vara vänner för livet. De senare har jag mest den efterföljande Atlantöverseglingen att tacka för: vi går rakt upp till Bermuda, sträcker sen ut åt ost och Azorerna, vidare in i Bretagne för att efter att ta ha tagit mod till oss segla ur Biscaya upp mot Normandie, in i Engelska kanalen, passerar sedermera Kiel.

På midsommardagens natt klockan tre går jag iland i Ystad för att återuppta mitt ordinarie förvärsarbetande ett drygt dygn senare. Berättelser från överseglingen kan jag ta en annan gång.

Berättat och fotograferat av Kalle Pettersson, SK95, Ala-Ala och gast på 10mR, Itaka.

Ordföranden har ordet

Så kan vi pricka av sommaren 2013 som en fin sommar med lite regn. Vi hade sen semester i år - från mitten av juli till mitten av augusti. Det blev Åland och Finska Utö - en fantastisk plats mitt ute i havet. Trots det fina vädret upplevde vi ganska många kalla dagar. Det blir gärna så när man envisas med att segla i frisk motvind på öppet hav. Var det någon annan än vi som upplevde den skiftande kvaliteten i väderprognoserna? En dag lovade t ex SMHI

sydlig vind medan YR spådde nordlig! I styrelsen har vi haft vårt första möte efter sommaren, och jag meddelade då att jag inte tänker ställa upp för omval vid nästa årsmöte. Jag har suttit med i SYS styrelse långt över tio år, som kassör, sekreterare, webbmaster, producerat matrikel, och nu senast som ordförande. Det har varit väldigt kul att jobba med SYS, och jag har lärt känna många trevliga människor med samma intresse för våra äldre segeljakter.



Anledningen till att jag bestämt mig för att lämna styrelsen, är förutom att mitt företag kräver allt mer arbete, är att det nu är dags att låta någon ny kraft ta över rodret. Vill du själv- eller föreslå någon annan som känner för att hjälpa till i föreningen, kontakta gärna mig eller någon annan i styrelsen.

Mig når du på 070-747 07 46 eller hans@seriline.se.

Hans Börjesson, ordförande i SYS



SYS Midsommar 2013

Traditionsenligt träffades ett antal båtar från SYS, SSKF och GYS för att fira midsommar tillsammans. I år blev det inte Härsö som tidigare år, utan på Ornö Varv som ligger längst in i Brunnsviken på sydvästra Ornö dit Sven Matton med X:et bjöd in oss till gemensamt midsommarfirande.

Varvet har gästhamn och faciliteter som duschar och toalett, stugor att hyra för de som kom utan båt samt en liten butik. Vädret var fint så firandet kunde ske utomhus. Det blev som traditionen bjuder, dans kring Midsommarstången till levande musik, eftermiddagsfika med jordgubbstårta, fiskdamm för barnen samt gemensam grill och mingel.

På midsommardagen startade Ornö Grand Prix - kappsegling för hugade midsommarfirare. Vädret hade slagit om till mulet

med frisk vind. Själv vaknade jag när det började tjuta i riggen. Tittade upp genom skyligheten och konstaterade att Vindexen på grannbåten pekade rakt föröver. Perfekt, då hänger vi säkert i bryggan tänkte jag och somnade om. När jag vaknade nästa gång kom jag på att grannbåten låg akterförtöjd. Inga problem, ankaret satt bra. Själva valde vi att hoppa över kappseglingen till förmån för en lång promenad i det fantastiska kulturlandskapet.

Här kommer i alla fall resultatet av seglingarna:

Vann gjorde 30:an Vindil följt av 55:an Ninni och därefter F Saga. På 4:e plats kom 22:an Refug, 5:a blev 75:an Måsen och 6:a Joule 44:an Sun Rise. Ett varmt tack till Inger och Sven för ett trevligt arrangemang.

SYS 25 år

2015 planerar vi ge ut en ny matrikel med alla jakter (ca 300 st).

Se till att din är med och med aktuella uppgifter.

Filmafton

20 november visar vi film någonstans, Titta på hemsidan,

Pub

2 oktober (om ni nu hinner få tidningen till dess) avslutar vi styrelsemötet på lämplig pub på söder.

Alla välkomna! Se på hemsidan var vi sitter.



Förstagsflaggor

10 st är införskaffade. Ska pryda våra jakter när vi är ute på olika evenemang.

SYS på Facebook

Gå med du också så vi får lite fler diskussioner. Dessutom en bra källa till färsk information.



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.



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

Trygg ström ombord

Några viktiga saker att tänka på för att alltid ha minst ett bra batteri ombord. En eller flera batteribankar? Det finns för och nackdelar med de tre metoder som beskrivs nedan. Det är svårt att säga vad som är bäst, utan välj det som passar i din båt.

1. En batteribank kombinerat med underspänningsskydd

Om man väljer att parallellkoppla alla batterierna till en stor batteribank, så är det mycket lämpligt att ha ett skydd mot underspänning. Om man saknar detta skydd och glömmar några lampor på en hel dag så kan det få till följd att det inte går att starta motorn. Det finns flera liknande fabrikat av underspänningsskydd på marknaden. Motsvarande skydd sitter i Isotermis kylskåp, där kopplas kylskåpet bort om batterispänningen blir för låg, en bra säkerhetsdetalj.

En fördel med en batteribank är att man har tillgång till alla Ah i batterierna, medan i fallen med skiljerelä/diod så finns det oanvänd kapacitet i startbatteriet.

2. Två batteribankar med skiljerelä

Detta är en vanlig metod. Ett relä som kopplar ihop alla batterierna när generatoren laddar. En fördel med denna metod är att man alltid har ett fulladdat startbatteri. Det finns två vanliga sätt att styra skiljereläet.

– Reläet styrs av D+ signalen på generatoren. Det betyder att batterierna kopplas ihop när generatoren börjar arbeta. Skyllemarks har en bra beskrivning.

– Elektronik som känner av att generatoren lämnar en spänning på mer än 13 Volt, och då dras reläet. Ungefär samma funktion som på Isotermis kylskåp som slår om till högre effekt när generatoren laddar.

3. Två batteribankar med skiljediod

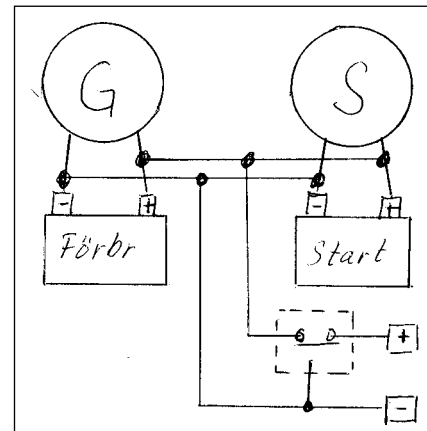
Skiljereläet kan ersättas av en diod. Vanliga kiseldioder har ett spänningsfall på 0,7 V. Det finns en annan sorts diod som heter Schottky som är dyrare men betydligt lämpligare, och har ett spänningsfall på 0,2-0,5 V. Startbatteriet laddas via diod vilket medför att startbatteriet laddas långsammare. Startmotorn drar vid en normal start mindre än 1 Ah, d.v.s. du kan antagligen starta motorn 30 gånger utan, att ladda batteriet. Det har igen betydelse om startbatteriet laddas långsammare, utan det viktiga är att förbrukningsbatteriet laddas fullt i första hand.

Själv tycker jag att det är roligt att experimentera lite, och har valt tre batteribankar: Start, Förbrukning och Instrument. Instrumentbatteriet används till plotter, radio, ekolod, logg mm. som på detta sätt alltid har stabil strömförsörjning med 12,5 - 13,0 V.

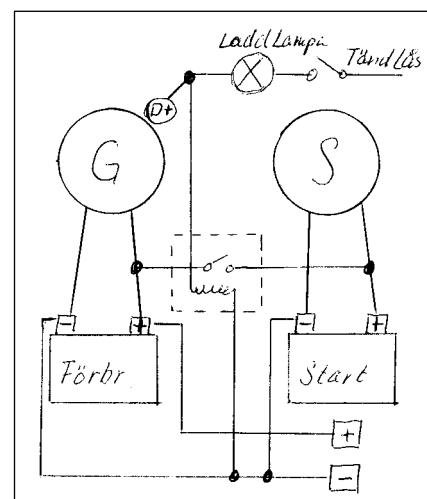
Vinterförvaring av batteri

Ladda batteriet fullt. Ett halvfulladdat batteri tar tydlig skada av långtidsförvaring. I ett fulladdat batteri fryser inte vattnet. Underhållsladda en eller två gånger under vintern, för att kompensera för självurladdning. Förvara svalt. Försäkringsbolaget gillar om du kopplar bort Pluspolen från alla batterier, för att minska brandrisken vid kabelskada.

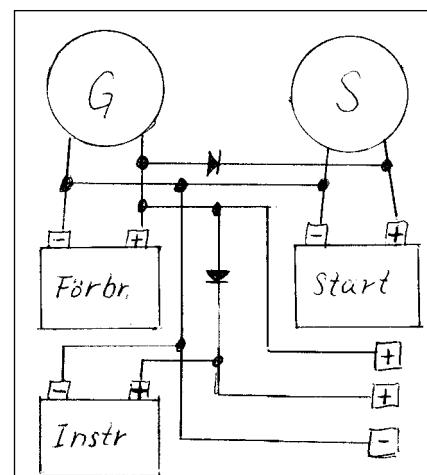
Jan-Peter Falk, S/Y Galère



1. Gemensam batteribank



2. Två batteribankar med skiljerelä



3. Tre batteribankar med kiljediod

Stärk lagskyddet för det rörliga kulturarvet!



Ord som "bränn skiten", "riv skiten" eller "släng skiten" används så ofta att jag tror att denna inställning till gamla saker är en del av svenskt kulturarv. Och detta gäller särskilt det rörliga kulturarvet: alla gamla båtar, bilar, flygplan och tåg.

Och ändå:

När Calle Moraeus på söndagskvällarna arrangerar sin variant av Musik vid Siljan, ligger en liten ångare vackert förtöjd i stämningssbilderna.

På turistaffischer för Stockholm förhöjer två kappseglande båtar framför Stadshuset stadens attraktion.

Och på nationaldagen förhöjer gamla bilar – oaktat nationellt ursprung - den nationella feststämningen.

Vi alla vill nog helt enkelt att det rörliga kulturarvet ska finnas kvar. Till och med regeringen vill det, vilket jag har sett i skrivelser till Transportstyrelsen. Ändå gör statliga myndigheter vad de kan för att sabotera förutsättningarna att bevara det rörliga kulturarvet.

Första gången vi såg det i Båthistoriska Riksförbundet var 2009/10. Frågan gällde Transportstyrelsens tillämpning av EU:s läckstabilitetsdirektiv på de gamla ångbåtarna. De fick inte längre gå kvar i de farvatten de trafikerat i ett sekel, om de inte byggdes om på ett sätt som innebar att viktiga delar av den gamla tekniken saboterades. Ändå medgav EU möjligheten av undantag för fartyg byggda före 1965. Det hela verkade obegripligt, om man inte tror på myndigheternas inneboende ondska.

Lösningen på denna gåta visade sig döljas i förarbetena till 1960 års Byggnadsminneslag. I propositionen till denna lag skrev Kgl. Majt. att lagens omfattning utökas till flyttbart föremål som hänföres till byggnad och har "viss förankring vid marken" (möb-

ler, konstföremål, numera också maskiner), dock inte "ting, som varit eller är avsedda för rörligt bruk" (d.v.s. transportmedel). Göta Kanal kunde alltså K-märkas, men inget skydd finns för fartygen byggda för att trafikera den. Detta står inte i lagtexten, men det har kommit att prägla all därefter följande kulturarvslagstiftning. Det enda skyddet denna lagstiftning erbjuder för det rörliga kulturarvet är att inte få exporteras om det är tillräckligt gammalt. Och dyrt...

Så när regeringen vill få något uträttat och säger att detta inte får drabba det rörliga kulturarvet, har myndigheterna ingen lag de kan luta sig mot, när det också handlar om undantag från regeringens generella myndighetsföreskrifter.

Konflikt mellan arv och miljö

När det blir en konflikt mellan arv och miljö, måste myndigheten alltså prioritera miljön. Transportstyrelsen kunde därför inte göra det undantag för fartyg byggda före 1965 som Läckstabilitetsdirektivet medger, utan utnyttjade i stället dess andra möjlighet för nationella undantag - att skärpa säkerhetskraven. Resultatet blev att Motala Express inte längre kan trafikera sitt hemnavatten i Vättern.

Ett färskare exempel är Transportstyrelsens förbud för fritidsbåtar att tömma toalettavfall i Östersjön, som träder i kraft 2015. I utredningar hade fastslagits att utsläppen från fritidsbåtar var marginella (i själva verket 0,07 resp. 0,02 % av totala utsläppen av fosfor och kväve i Östersjön), och utgjorde problem bara i trängre vatten; med hänvisning till tyska och danska undantagsmöjligheter skulle sådana kunna göras också i Sverige för äldre fritidsbåtar "av tekniska skäl".

Det undantag som det till slut blev avser K-märkta båtar, på samma sätt som man gör vissa undantag för K-märkta ång- och segel-

fartyg. Detta låter bra på pappret, men är skrattretande i verkligheten. Medan 30-40 % av några hundra ång- och segelfartyg är K-märkta, är det endast ett 70-tal fritidsbåtar, av några tusental möjliga. Och av dem som är K-märkta är det kanske ett tiotal som har septiktank. Vi ser alltså en stor risk för de äldre fritidsbåtarna i att K-märkningen, som aldrig kommer att täcka mer än kanske drygt hundratalet båtar, blir kriterium för undantag av kulturarvsskäl. Men i brist på relevant lagstiftning är K-märkning det enda kriterium där Transportstyrelsen kan finna ett prejudikat. Konsekvensen är att kanske något tusental gammalbåtar med septiktank begränsad av utrymmesskäl, men som vill segla legalt, måste hålla sig inom en dagsseglat från närmaste sugtömningsstation. Slut på utskärgårdsseglatser, med andra ord. Och konsekvensen av detta, befarar vi i BHRF, är en accelererad utslagning av det flytande kulturarvet.

Övrigt rörligt kulturarv

Vi i BHRF började därför undersöka hur läget är för andra transportmedelsslag. Dessa kontakter har nu lett till att samtliga transportmedelshistoriska riksorganisationer – för flyg, tåg, bil, vagn, skepp och båt – nu har en gemensam position: vi vill få ett stärkt lagskydd för det rörliga kulturarvet.

Almedalen 2013

Därför framträdde vi gemensamt med denna position i Almedalen i år. Deltagandet har dessutom givit oss erfarenheter, som vi nu ska diskutera tillsammans hur vi gemensamt kan vidareutveckla för att märkas i nästa års Almedal – ett valår... Vi har goda förutsättningar att märkas. I år intervjuade MHRF riksdagsledamöter i baksätet på en gammal Chevrolet, och våra seminarier hölls i en ännu äldre godsinka. Vi i båtfolket kan ha kajutamöten och kanske en veteranbåtseskader(?), medan hästdragna vagnar kan transportera folk kring Almedalen, och/eller gamla flygplan kan göra en uppvisning – och alla sprider samma budskap: stärk lagskyddet för det rörliga kulturarvet!

Innan dess har vi inom denna gruppering – "Det Rörliga Kulturarvet" – ett möte med Kulturdepartementet i oktober. Vi kommer också att bearbeta Riksdagens ledamöter under hösten, som Riksdagens båtnätverk. BHRF har alltså mycket att uträtta i år, och det vore f_n om vi inte ska lyckas förbättra förutsättningarna för våra gamla båtar att bli riktigt gamla!

Rutger Palmstierna, Ordförande
Båthistoriska Riksförbundet

Ett samtal med SYS-medlemmen Jacob Wallenberg

Det hela började med en diskussion på ett styrelsemöte i våras om hur vi skulle kunna förbättra Segeljaktens ekonomi. "Jag kontaktar Jacob Wallenberg" hör jag mig säga. Min tankegång var något diffus men jag tänkte att ett samtal med Jacob, med sitt kända engagemang i KSSS och som ägare till den klassiska Regina, i alla fall inte kan vara en nackdel.



Namnet Wallenberg inger en viss respekt, i alla fall för oss 60 plussare, som vet att näringslivets toppar för några decennier sedan blev klart nervösa inför ett möte med någon av de idag bortgångna Jacob Wallenberg eller Marcus Wallenberg, som ju styrde svenskt näringsliv med järnhand fram till 80-talet. Hur kontaktar man Jacob Wallenberg? Jo, man ringer Investör och får tala med en av Jacobs två assistenter och blir uppmanad att skicka ett mail direkt till Jacob. Jag gör detta och får förvånansvärt snabbt ett svar och dessutom ett positivt svar. Efter ett antal veckor och några framflyttade möten, så fick vi till mötet i ett av Investörs eleganta mötesrum.

Jag inleder lite trevande med: Vore det inte spännande för t ex Investör att sponsra Segeljakten? Jacob ler knappt märkbart och förklarar att han som ordförande inte vill påverka detta och att Investör inte är engagerat i segling och knappast ser någon nytta med att sponsra eller annonsera i tidningen. Inte heller SEB. Jag erkänner motvilligt detta faktum och ger upp tanken om sponsring efter lite olika försök till andra vinklingar. Jag byter spår till att ett samtal om gamla träbåtar kan vara intressant för tidningen. Jacob ber mig "formulera några vassa frågor och skicka dessa så ses vi om några veckor". Så jag skriver ner några frågor, skickar dem och några månader senare får vi till ett möte. Jag vet inte hur Jacob är i affärslivet men att sitta och prata gamla träbåtar kändes väldigt avspänt, trevligt och givande.

I många andra länder är det status med gamla segeljakter

Varför inte i Sverige? En av många anledningar kan vara att det fanns gott om billiga träbåtar under 70- och 80-talet. Många av dessa byggdes för ca: 100 år sedan då vi hade en överklass som kunde kosta på sig att

bygga vackra segelbåtar. De större jakterna som ingen orkade eller hade råd att ta hand om försvann utomlands eller blev vrak. De mindre såldes till dem som inte kunde investera i en ny plastbåt. Man ville ha en billig båt och brydde sig inte om det kulturhistoriska värdet, och många av båtarna missköttes. När man för 10-20 år sedan tänkte träbåt, såg man förmodligen framför sig en lätt skamfilad, trång och läckande sak och därmed ville inte så många engagera sig i dessa.

Jacob pekar på det faktum att vi i Sverige under många år levde i ett, relativt andra länder, klasslöst samhälle där man inte kunde sticka ut med en iögonfallande stor och tjusig segeljakt. Idag är det mer accepterat och stora båtar är numera inget man höjer på ögonbrynen inför.

En annan faktor som Jacob lyfter fram är traditionen. I Sverige var det förr godsägarna som hade makten och pengarna. Idag är det tekniker och ekonomer i näringslivet. Fortfarande är det få bland dessa som har intresset att engagera sig i klassiska träbåtar. I Norge är det sedan generationer, inte minst bland redarfamiljerna, tradition att äga en segeljakt och idag är det många norrmän som har resurser för att odla detta intresse. Kring medelhavsländerna finns en helt annan tradition. Där finns människor som värdesätter gamla vackra saker och som har de resurser som krävs för att ha folk som både sköter om och bemannar skönhheterna. Våra största båtar platsar bland de allra minsta därnere. Så det är en stor skillnad att äga en klassisk jakt här och där.

Ekonomi

Vi svenskar är ju ekonomiskt kloka och vill gärna se att värdet på en investering inte minskar utan helst ökar. Köper man vissa klassiska veteranbilar eller en Hauptbyrå

för några miljoner kronor kan man troligen räkna med en värdeökning. Hur är det med båtarna då? Vi är ganska överens om att prislappen för klassiska veteranbåtar ökat för i alla fall de lite större och de med kända konstruktörer och byggare. Men, då räknar man inte med de alla investeringar som gjorts i renoveringar under ägandeperioden.

Det som talar för att värdet fortsätter öka är givetvis att det idag finns väldigt få av de lite större jakterna kvar och att dessa rent logiskt successivt kommer att bli färre p.g.a. brand, försäljning utomlands och förstöring. Att tillverka en ny är en kostsam historia. Begränsat utbud alltså.

Den andra förutsättningen för en värdeökning är en ökad efterfrågan. Dagens ägare är ofta kring pensionsåldern men det finns ju faktiskt tendenser att det dyker upp lite yngre ägare med pengar i plånboken och som dessutom slår sig ihop några stycken. Rent allmänt ökar intresset för att bevara och renovera, t ex gamla hus och gamla möbler, så det finns nog hopp.

Kan mätreglerna påverka detta?

Kring Medelhavet tillämpar man ju regler som straffar modern utrustning och nya material. En aluminiummast eller moderna vinschar ger minuspoäng. Jacob, som själv bytt till aluminiummast anser att det i så fall skulle bli ännu dyrare att ha en klassisk träbåt. Det skulle också kunna medföra att ännu färre skulle ha råd att segla klassiskt då underhållskostnaderna lätt blir höga. Dessutom seglar svenskarna sina båtar själva och vill ha det praktiskt.

Hur kan man öka intresset?

Fler måste inse att det är en glädje att äga ett vackert föremål såsom en segeljakt. Något att njuta av och kunna pyssla med hela året. Dessutom skapar det en speciell gemenskap.

Jacob tycker att gemenskapen är viktig att poängtera. Att äga en vacker träbåt ger dig tillgång till en samling människor med olika bakgrund, men med ett gemensamt brinnande intresse för vackra träbåtar.

Jag frågar om han tror på att bilda en fond för att underlätta ägandet för de utan ekonomiska resurser. Jacob tycker att det borde kunna finnas ett utrymme för detta, men på min följdfråga om han själv i så fall skulle kunna tänka sig att bidra så ler han lite och förklarar att han har nog med utgifter för sin egen båt. Vi är överens om att ägare av gamla veteranbåtar, borde kunna få någon form av utökat ROT eller RUT-avdrag, eftersom båtarna bör betraktas som ett kulturarv. Idag funkar det inte. Något politiskt parti som nappar?



Följer traditionen

Jacobs eget intresse bottnar i att han redan som ung seglade med farfar Marcus och skolades in den vägen. Segelbåten Regina, som familjen Wallenberg fick i gåva i början av 1950-talet, genomgick en ordentlig renovering (och modernisering) för ett antal år sedan när Jacob tog över. Båten används några veckor varje sommar med Gotland Runt/ÅF Offshore Race som stående inslag. Jag frågar om det är viktigt att slå Wallenbergfamiljens andra kända båt, Refanut. Jo absolut, det är jätteviktigt. Men på frågan hur det gick vid senaste Gotland Runt tävlingen kommer Jacob inte ihåg. När vi pratar vid senare har han kollat upp och vet nu att Refanut kom 3:a och Regina 4:a. Av förklarliga skäl hinner Jacob inte själv med så mycket renoverings eller underhållsarbete. Den tid han får över ägnas åt Draken som han hyggligt framgångsrikt tävlar med (Vi skriver inte mer om detta i denna tidning eftersom Draken är byggd 2006 - i plast!). Och barnen då, ska de ta över? Han hoppas att traditionen fortsätter.

Gunnar Schrewelius S/Y Alca

Annonser på SYS webbplats

Segeljaktens annonser

Annonserna är än så länge gratis, i alla fall för medlemmar i SYS. Eftersom tillströmningen av annonser än så länge är ringa så fortsätter vi så. Kom ihåg att du som SYS-medlem annonserar gratis på vår hemsida: www.sailysocociety.se. Där finns följande annonser fortfarande: Hera, Astarte, Carolina, Moana och Xantippa till salu. Priserna varierar från 250 000 till 1 650 000 SEK. R10:an Astarte har prissänkts från 620 000 till 550 000 SEK.



Marknaden i övrigt

Tiderna är lite oroliga fortfarande och utbudet av träbåtar är nog tyvärr större än efterfrågan. Dessutom finns det ett förskräckligt stort utbud av plastbåtar som efter att ha varit ganska säkra placeringar nu fallit kraftigt i pris. Det är ju ganska obegripligt men detta påverkar också träbåtsmarknaden.

Bland de annonser redaktionen sett på Blocket bl a finns:

Ett antal havs- och kustkryssare kring 12 meter (Knud Reimers, Olle Enderlein, Tiedemann) från 40 och 50-talen med priser kring 500 000 SEK.

En Mälär 30:a från 1970 (!) för 250 000 SEK. Inregistrerad som SK30.



Schelinkryssare nr 3

Unikt tillfälle för träbåtsälskare! Byggt på legendariska Oscar Schelins Varv i Kungsör 1968. Längd: 10,5 m. Bredd: 2,74 m Djupgående: 1,42 m. Vikt: 4,5 ton Kojor: 5 Skrov: Mahogny på ekspant Salong, sarger och luckor i mahogny. Inredning i mahogny. Teakdäck. Mast i aluminium med Schelinvarvets egna beslag. Motor: Volvo Penta MD 2020-D, 19 hk, sötvattenskyld. Installerad ny 2003. Segel: storsegel med genomgående lattor (nytt 2008), 2 kryssföckar, 2 genua, stormföck och spinnaker. Båten är synnerligen välbyggd och i gott skick. Vi har seglat och skött om henne i 34 år! Båten ligger i Vaxholm. Mobil/telnr: 073-610 19 76, 073-974 43 45 och 08-54132880. E-post: jutta.delden@bredband.net

Sessan fick ett nytt hem

I förra numret skrev vi om Sessan och hennes historia. Eva Karlsson Nordlöf stoppade in en annons och den gjorde nytta. Sessan bor numera hemma hos Lasse Hagbarth. Redaktionen önskar Sessan (och Lasse) lycka till.



I förra numret av Segeljakten skrev vi om Fredrik Erikssons mycket ambitiösa projekt att skruva om Eol till gaffelrigg. I denna artikel följer vi upp hur det gick. Blev det som det planerades och hur är det att segla gaffelrigg?

Nå Fredrik Eriksson, hur har det gått? (frågan är lite onödig eftersom jag ju med egna ögon kan se hur fantastiskt vacker hon har blivit).

Mycket har gått väldigt bra och det finns en massa lärdomar att dra. Men det viktigaste av allt är att när jag såg de första fotografierna på henne under segel så blev jag fantastisk glad och rörd. Tillfredsställelsen att se Eol föra gaffelsegel efter ett år av hårt arbete var helt underbar. Värld alla timmar av arbete och research. För mig kändes det som hon återfick sin skönhet från den tidseran hon var ritad.

Projektet har gått väldigt bra. Bitarna har – efter noggrant förarbete – fallit på plats och det mesta fungerar som det var tänkt. Rundhultar, segel och stående rigg levererades under juni månad och passade bra ihop. Seglen syddes i loft på Mallorca och har en klassisk stil med smala våder, creamfärg och läderdetaljer. Den stående riggen utfördes

såsom tanken var med tamp (dyneema) i sling på kindbackar och jungfrur istället för vantskruvar. Förutom att det är skonsamt för mast och segel så har vikten av vajer reducerats från ca 55 kg till under 10 kg. När efterspänningen är gjord står riggen minst lika bra som med vajer.

Stora tyngder och laster

Ganska omgäende lärde vi oss att gaffelbom och segel är tunga och att löpande rigg utsätts för stora krafter. Vi har frångått traditionella block till förmån för moderna som kan ta stora laster och har låg friktion och samtidigt arbeta med utväxling. Detta kommer även fortsätta kommande vinter inför nästa säsong. Efter den första sommars erfarenheter av seglingar blir nu fokus på placering av vinschar och knap och på arbetsfördelning under segling vid cruising och vid racing.

Den andra viktiga frågan är hur det är att segla med gaffelrigg?

Det är fantastiskt trevligt. Seglen fungerar jättebra och jag kan segla henne själv. Skillnaden är att det är lite tyngre att hissa p.g.a. gaffeln och att den går lite lägre i vind,

främst p.g.a. av seglets form som ju är lågt och brett. På halv- och undanvindar går det undan. För övrigt är det inte svårare att segla än med vanlig bermudarigg. Att Eol har två försegel ökar förstås komplexiteten och till nästa säsong skall även toppsegel kunna föras. En stor skillnad är mängden tamp som kräver en genomtänkt hantering och organisering.

På de tävlingar Eol varit med på i sommar har hon hamnat hyggligt i mittfältet. Med nytt toppsegel, Gennaker och mer samtrimmad besättning nästa år kommer det förhoppningsvis bli tuffare för konkurrenterna.

En annan effekt av omriggningen är pekat som gör att man föredrar att backa in till kaj för att slippa krångla vid ombord- och ilandstigning. Kräver övning men är mycket smidigt väl vid kaj.

Slutligen kan man bara konstatera att oavsett eventuella nackdelar med gaffelrigg så kompenseras detta mer än väl av skönheten.

*Foto: Olav Haugland
Fredrik Eriksson S/Y Eol
Gunnar Schrewelius S/Y Alca*



Världens vackraste båtar

Den svenska nostalgibåtsflottan är unik. Inget land har ett så brett flytande kulturarv bevarat. Det är delvis tack vare många goda fysiska förutsättningar, men det är främst tack vare båtägaren - det vill säga du.

Vi på Alandia vill dra vårt strå till stacken. Självklart ska det arbete du lägger ned på din klassiker kunna försäkras på ett bra sätt. Vi är stolta över att få ditt förtroende och erbjuder dig marknadens bästa premie för klassiska båtar och ett garanterat värde. Om olyckan ändå skulle vara framme, skickar vi ut besiktningsmän med marknadens bästa kunskap om nostalgibåtar. De vet vad som krävs för att skadan på bästa sätt ska repareras, med hänsyn till den unika båten och dess historik.

En unik lösning för unika båtar.

Välkommen ombord!



Alandia Båtförsäkring, Tel: 08 630 02 45
www.alandia.se, nostalgj@alandia.se

