

SEGELJAKTEN

MEDLEMSTIDNING FÖR SAIL YACHT SOCIETY

Nr 3 · 2013

PRIS 50 KR

PARTRIDGE
1885

Dress code

Maltskäraren

Silvervingen 6:a

**Classic Yacht
Cup Sweden**



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!

Tredje gången gillt (som jag inleder med äntligen). Denna gång utbrister jag "äntligen" för att fira att vi i redaktionen knåpat ihop ytterligare ett nummer (det åttonde för mig) av Segeljakten samt "äntligen" för att mitt nya båthus äntligen står helt klart. Nu kan jag enkelt köra in båten på hösten och plocka ut den på våren med en Sublift och huset står kvar med tak o allt. Smidigt!

Livet som chefredaktör är roligt men lite frustrerande. Allt det vi i redaktionen gör liksom det som övriga trevliga skribenter och fotografer bidrar med, sker ju på ideell bas. Inga ersättningar. Därmed faller också möjligheten att pressa på så att skribenterna håller tidsplanen. Lite knepigt att hålla tidsplanen med dessa förutsättningar och lite svårt ibland att få till det så att folk skriver. Dessutom ska tidningen layouts och tryckas. Samma sak här eftersom ersättningarna som betalas inte gör att man kan ställa för mycket krav. Sammantaget fungerar det trots allt väldigt bra och jag är mycket tacksam för alla som bidrar till tidningens innehåll och utformning. Kanske inbillar jag mig det, men jag tycker vi (ni) blivit allt bättre på att hålla tidsplanen. Med detta sagt hoppas jag att tidningen kommer ut innan jul, förra året kom den ju först efter julhelgerna.

Jul som sagt. Snart dags att se vad tomten kommer med i år. Har du listat ner din älsklings önskningar (båtens förstås). På min står sedan fler år ny rigg. Mitt problem är ju att (förutom pengarna) jag fortfarande inte helt har bestämt mig för klassisk Bermudarigg eller ännu mer klassisk gaffelrigg. Just nu lutar det åt det förstnämnda. Det fanns väl ett o annat skäl till att alla på 20-talet eller däromkring bytte till den mer moderna Bermudariggen. Fast gaffelrigg är ju så vackert...

Passar på att fråga: Är det någon som "rårar" ha en mast på c:a 18 meter liggande så hör av er.

Slutligen så upprepar jag tidigare uppmaningar att komma med synpunkter på innehållet och framför allt tips på sådant ni vill läsa men helst av allt egna artiklar om er jakt, om en konstruktör, en klass eller någon intressant detalj som vi inte berört tidigare.

*Gunnar Schrewelius, S/Y Alca
Chefredaktör*



Härlig sommaravslutning – 5

Spänningsfall i båtens elsystem – 7

Maltskärarn – centerbordsbåtarnas mästare – 8

5m – 9

Sverige sist när snygga seglarkläder gör comeback – 10

Classic Yacht Cup Sweden – 14

Medlemssidan – 15

John Anker hyllas i ny bok – 16

Silvervingen 6:a – 18

Vinden har vänt – 21

Annonser – 21

Hundraåringen som inte kom i sjön – 22

Segeljakten nr 3 2013

Medlemstidning för
Sail Yacht Society

UTGIVARE
Sail Yacht Society

REDAKTION
Gunnar Schrewelius (chefred),
Ulf Aronsson, Per Henricsson,
Lasse Pipping (kontinentkorrespondent),
Olle Appelberg (evenemangsreporter)
och Tör Malm (annonschef),
Henry Clay Ericsson (finlandsreporter).

ANSVARIG UTGIVARE
Hans Börjesson

GRAFISK FORM
Susan Westin

OMSLAGSBILD, FOTO
Olle Appelberg

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.sail-yachtsociety.se
webmaster@sail-yachtsociety.se

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

Postgiro: 327288-7

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

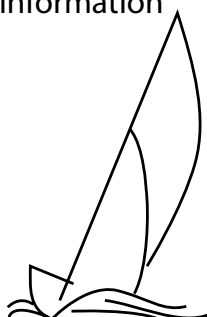


NM Båtepoxi
för reparation av polyester, trä,
stål och betong
One Off byggen
Laminering • Kallbakning
Spackling • Böldspärr
Limning • Gjutning

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

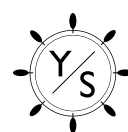


Yacht
SNICKERIET

- 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





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



Härlig
sommara avslutning

Fredrik Eriksson, S/Y Eol, i full koncentration.

Foto: Gunnar Schrevelius

Årets Riddarfjärdssegling blev en Segelbåtens dag. Efter 49 år hamnade seglingarna ute i friska saltsjön istället för som brukligt på skvalpiga Riddarfjärden. Anledningen var att man befarade att slussningen skulle omöjliggöras eftersom Danvikstullsbron skulle repareras. Ett klokt beslut! Wasahamnen är ett bra alternativ där alla medverkande kunde beredas plats och med närhet till festlokal, veteranbilar, Båthall 2 osv. Publiken kan lättare komma och titta på båtarna här också.

På lördag var jag inte med men det var tydligen lite lama vindar, men alla yachter kom i mål. Även om några ansåg att det var lite för skvalpigt. Banan gick runt Fjäderholmarna. På söndagen hade vinden ökat något och höjdpunkten var som vanligt "the Scandal Beauty Trophy Race" där de större skärgårdsbåtarna gör upp om detta legendomspunna pris. Britt-Marie var först över

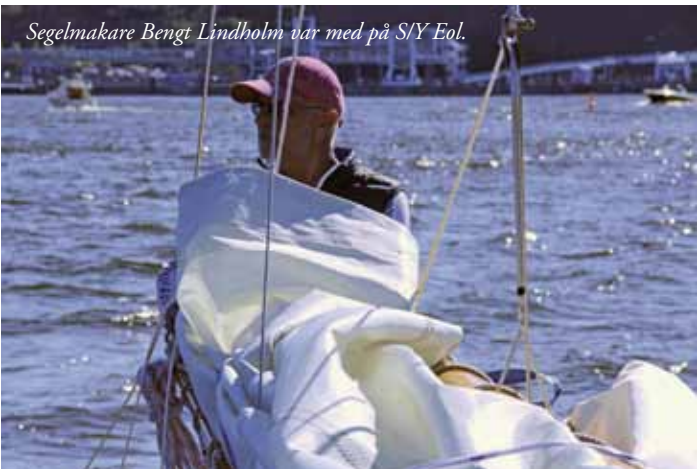
mållinjen. Kerma gjorde en desperat attack genom att – regelvidrigt – hissa spinnaker. Winnie segrade på beräknad tid. I mitten någonstans hamnade vi med Eol vilket skepparen Fredrik var nöjd med. Nästa år blir det lite tuffare för konkurrenterna då Eol kommer ha toppsegel och en mer organiserad sittbrunn, tillika besättning.

Den åtråvärda (!) vandringspokalen.





Ninni och Irmelin.



Segelmakare Bengt Lindholm var med på S/Y Eol.



Falken och Beduin.

Testade gaffelrigg

I år fick jag vara med och gasta ombord på Eol vilket var fantastiskt kul eftersom jag ju funderat på att rigga om min Alca till gaffelrigg. Nu fick jag testa detta IRL (In real life, som man kan säga idag om man ska vara lite med i tiden). Seglingen gav en nyt-

tig insikt hur gaffelriggen fungerar. Visserligen handlar artikeln om Segelbåtens dag men jag måste ju få skriva kort om mina erfarenheter: Först och främst. Det är fantastiskt vackert och passar så bra på denna båttyp. Men nackdelarna är ju att det är lite



L'Aiglon.

bökigare och lite tyngre att hissa storseglet; man kan inte ligga lika högt på kryssen och peket är lite i vägen när man ska lägga till. Alternativet är att backa in på kontinentalt vis vilket ju är väldigt praktiskt – men inte lika enkelt.

En detalj kring gaffelriggen för er som är intresserade av sådant. På bilderna till vänster syns två olika gaffelfästningar. Den högra tillhör Eol och man inser att Fredrik får lite problem med att gaffelklon viker sig lite. På infästningen i den vänstra bilden ser man att Bobby Cyrus gjort en förlängning av infästningen vilket tydligen gör att den håller sig rak.

Gunnar Schrewelius S/Y Alca

Spänningsfall i båtens elsystem

Ett spänningsfall på 1,0 volt hemma i ett 220 voltsystem har ingen betydelse, men samma spänningsfall i båtens 12 voltsystem kan vara förödande. Spänningsfall är den spänning som man förlorar mellan batteri och förbrukare. Mät med en voltmätare direkt på batteriet och sedan på en apparat och det visar sig att man ofta förlorar en halv volt.

Vissa apparater i båten är känsliga för låg spänning och börjar krångla när spänningen går under 12,0 volt. Ett exempel är en läns-pump, den förlorar betydligt med lyftkraft och flöde vid låg spänning och får svårt att lyfta vattnet kanske 2,5 meter och behålla ett rimligt flöde. I en vanlig likströmsmotor så är varvtalet proportionellt mot spänningen. Ett annat exempel är en plotter som kan stanna och behöver en omstart om man sätter på någon utrustning som drar för många mper. De flesta vattenpumpar har en likströmsmotor och denna sorts motor har ganska stor startström under någon sekund, vilket kan orsaka ett kortvarigt spänningsfall.

Här visas två sätt att dra kablar från batteriet till förbrukarna. I alt. 1 så har förbrukarna obetydlig inverkan på varandra, medan i alt. 2 så kan inverkan vara besvärande.

Vid måttlig ström så sjunker batterispänningen 0,1 – 0,2 volt, sedan tillkommer spänningsfall i kablar, kontaktdon och alla skarvar. En startmotor på 100 A gör att batterispänningen faller betydligt mer.

Kabelskarv

En skarv som ska vara permanent, den löder jag och sätter sedan på en krympslang. Om det finns behov av att öppna skarven så ser min favoritskarv ut på följande sätt:

Jag monterar en ringkabelsko i änden av varje kabel. Jag löder i första hand, men det går också bra att klämma. Lödpunkten täcker jag med krympslag, helst den modell som har smältlim på insidan. Jag använder en varmluftspistol för att värma krympslangen, skruv och mutter för att koppla ihop och helst Insex-skruv för att undvika att slinta med skruvmejseln. Jag staplar på detta sätt: Insex-skruv, bricka, två eller fler ringkabelskar, bricka och mutter. Med denna sorts skarv är det lätt att ta isär och lägga till eller ta bort en kabel. Bra kontakttryck är viktigt.

Sammanfattning

– Gör en förgreningspunkt så nära batteriet som möjligt. Gäller både plus och minus ledare.



- Dra separata kablar från förgreningspunkten till varje förbrukare, åtminstone till förbrukare som drar mer än 1 ampere.
- Gör så få skarvar, strömbrytare och övriga förgreningar som möjligt, speciellt på en kabel där det går mycket ström.
- Gör en överslagsberäkning av spänningsfallet med hjälp av Ohms Lag, så att du väljer tillräckligt grov kabel.

Kabelkvalitet

Enklast och billigast är vanlig installationskabel för hus, RK 2,5 mm². Den kostar c:a 4:-/meter och har 7 trådar innanför isoleringen. Ett något bättre alternativ är en mångtrådig kabel för att klara av vibrationer och böjning bättre. Kablarna som sitter på och vid motorn måste vara mångtrådig. Vanlig mångtrådig 2,5 mm² kabel har 56 trådar, men det finns extra mångtrådig, med över 600 trådar. Med åren korroderar koppar på ytan och det bildas en svart isolerande hinna, även innanför isoleringen. Det går inte att löda eller klämma ett kontaktdon på en svartoxiderad kabel. Man kan köpa en kabel där varje tråd är tennpläterad för att slippa kopparoxiden.

Det vanliga är att isoleringen är gjord av PVC, men man kan välja Silicon för att få en kabel som är mjuk även vid kyla. Prisskillnaden är c:a 10 gånger mer för den högsta kvaliteten.

Ohms lag

Några rader för dig som vill räkna lite själv. Resistiviteten hos koppar är 0,015 ohm/meter för en kabel med 1,0 mm².

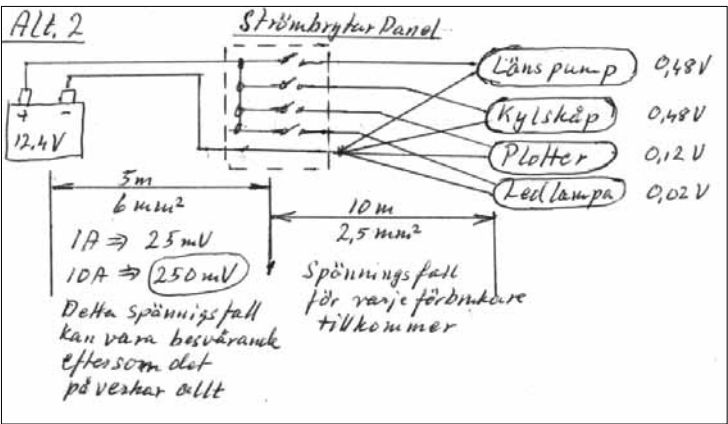
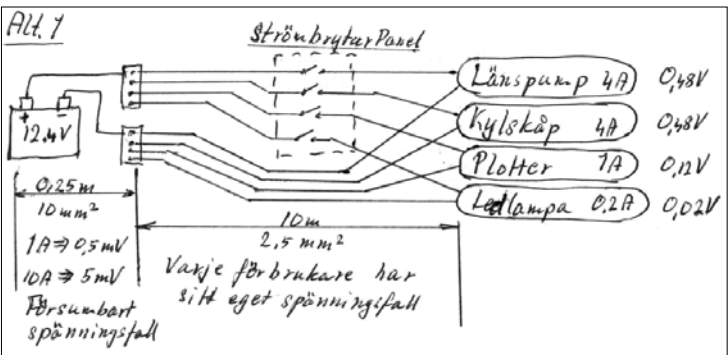
Ohms lag är: $V = I \cdot R$ (Spänning = Ström * Resistans)

Du har en läns-pump som drar 4 A och du accepterar ett spänningsfall på 0,1 volt i kabeln. Hur lång får kabeln vara om jag använder vanlig installationskabel med 2,5 mm² ? $0.1 = 4 \cdot (0,015/2,5) \cdot X$

$X = 4,16$ meter för både plus- och minusledarna tillsammans.

Kom gärna med synpunkter på denna tekniksida, eller förslag till nästa nummer.

Jan Peter Falk S/Y Galère



Maltskärarn – centerbordsbåtarnas mästare

Vår nye finlandskorrespondent, Henry, har skrivit om utvecklingen av centerbordsbåtar i Finland. Kanske inte riktigt hör hemma här, men vi tycker ändå det är intressant läsning.

Maltskärarn

Thure Nestor Johansson föddes den 26 februari 1885 på Bolax. Båtbyggandets grunder inhämtade han som lärling åt lotsen Johan Blomqvist i Hangö. Snart flyttade han ut till det ensliga Maltskär, en rätt obetydlig holme mellan Hitis och Hangöby där han försörjde sig som fiskare och båtbyggare. Thure hade en ko, som enligt sägnerna ”åt hyvelspån och sket plankor”. Kossan kunde njuta av en hänförande utsikt, där den från bergsknallen blickade ut över den blånande Hangö västra fjärd.



Konstruktion

”Maltskärarn” strävade efter en idealisk segelbåtstyp, som skulle passa för kappsegling, utfärder, fiske och rodd. Han gjorde skalenliga halvmodeller (”läster”) av sina båtar. Sektionerna (tvärsnitten) mallades sedan av genom att klippa ut kartongbitar av Klubi cigarrtaskar tills de passade på lästen. Sen var det bara att ”slå ut” mallarna, d.v.s. förstora dem till full skala. Vad han lärde sig av en båt, utvecklade han vidare i följande skapelse.

Centerbordsbåtarna byggdes av inhemska träslag: furu, gran, ek och ask. Bordläggningen och däckat gjordes av furu. Thure valde ut några raka tallstockar och spjälkade dem till bräder med den tidens handverktyg, yxa och såg. Han lät bräderna torka över vintern. De som förblev plana och raka tog han till båten, resten blev ved, berättar Stig Sandberg. Centerbordsbåten byggdes med samma teknik som en lätt roddbåt. Först lades kölplankan mot stäv- och aktermallar för att få rätt böjning. Sen passades följande bord i spantmallarna och nitades fast längs kanten. Nitarna hade Thure gjort själv av elektrisk koppartråd. Spanten gjordes av ask, som är lätt att böja efter ”basning” (uppvärmning med ånga). Spanten böjdes på plats längs insidan av borden och fästes med kopparnitar. Solida delar som förstäv, akterspegel och mastfot gjordes av ek. En balkvägare av furu lades innanför relingen. På den lades däcksbalkarna. Däckat i för, akter och runt sittbrunnen lades av furu eller gran. Till mast valdes en smäcker gran. Efter kvistning sågades granen upp längs mittlinjen. Ett spår drogs upp i vardera insidan. En ”fjäder” av fanér eller trä lades in i spåret, varefter masthalvorna limmades ihop. På det sättet fick man en massiv rak mast som inte slog sig. Storbom och spirbom gjordes också av gran. Samma gällde de tidiga centerbordsbåtarnas bogspröt och gaffel.

Seglen sömmades av bomull. Ursprungligen var storseglets mastlik försett med travare av metall som gled upp för en mastskena då seglet hissades. Redan på 1930-talet började man i mastens bakkant gröpa ut en ränna för mastliket. Denna lösning utan travare var aerodynamiskt fördelaktigare. Ännu ett bevis på att Hangö centerbordsbåtar var avancerade tävlingsbåtar.

Jämförelse med liknande klasser

Det lätta byggnadssättet och den stora segelytan påminner om den engelska fjortonfots tvåmansjollen, alla planande jollars ”moder och fader”. Den smäckra riggen utan spinnaker ger associationer till Starbåten, som dök upp på Hangöregattorna på 1950-talet. ”Vi klådde stararna med besked”, drar sig Stigu Sandberg till minnes. Av dagens hi-tech båtar visar centerbordaren stora likheter med den raciga Melges 24, vad gäller fart, bredd, segelyta och besättnings storlek. Totalt lär det ha funnits 17 stora centerbordare och ett antal små.

Vem seglade centerbordsbåt?

”Tacka vet jag vanligt folk, som sliter och snor på fabrik och kontor”. Den versen av Alf Robertson passar bra på centerbordsseglarna. De var postiljoner, skraddare, stuvare och fiskare som gillade rejäl segling med enkla men snabba båtar.

Hur seglade man centerbordsbåt?

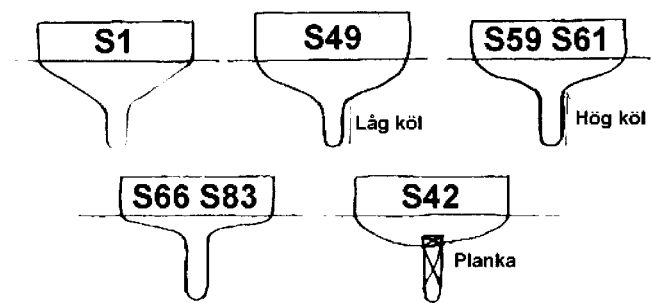
I kappseglingsreglerna för klassen var bemanningen fri. Normalt seglade man med hela fem mans besättning. Det bjöd på god sport för många deltagare. HUS fick lov att utvidga sin restaurang för att få plats med de talrika besättningsmännen och deras stödtrupper. Rorsman styrde båten med rorkulten, och trimmade storseglet med dess skot. De övriga tre gubbarna var fullt sysselsatta med att balansera den livliga båten. Den lilla plåtbiten till centerbord gav inte mycket stadga. I friska vindar brukade man därför ta ombord 2-3 sandsäckar á 80 kilo att ha på skarndäck till lovert (vindsidan). Dessutom hade man en 120 kilos säck nere i båten vid centerbordslådan. Vid stagvändningar måste mittgastarna skifta barlasten på däck över till den nya lovertssidan. Säckerna i kölsvinet skulle också ”vikas över” till lovert. Gastarna skulle ha starka nypor. Vinschar och skotbromsar fanns det inte på den tiden. Speciellt efterfrågad var Isaksson, känd för att hantera större båtars vajerskot med bara händerna. Det här med flyttbar ballast har ju blivit högsta mode igen. Oceankappseglarna skiftar sina segelhögar upp i lovert vid varje stagvändning. Ensamseglare pumpar vatten till lovarts tankar. Ännu ett exempel på att centerbordsbåtarna i Hangö var före sin tid.



Varför dog centerbordsbåtarna ut?

Benita Forsman träffar huvudet på spiken i sin 50-årskrönika: ”1958 fanns centerbordsbåtarna inte längre med i klubbens båtförteckning. De hade fyllt sin mission i en tid då seglarna inte hade möjligheter att segla med andra båtar än sådana som de själva kunde bygga och utrusta till rimligt pris”. De vuxna seglarna övergick till mer beboeliga båtar som haj och folkbåt. Ungdomarna sökte sig till jolleklasser som Snipe och Finnjolle. Kappseglarna föredrog klasser som erbjöd sport på nationell och internationell nivå.

Henry Clay Ericsson, hefworks@gmail.com.
(texten bantad av Gunnar Schrewelius)



Femmornas skrovform kan se väldigt olika ut, vi försöker reda ut begreppen...

En båt med typisk R-båts profil är S1 Triona ritad av Knud Reimers, som har den för R-båtar karakteristiska V-formen i skrovet. Detta skrov blir mycket lättdrivet i lätt vind, men lägger sig gärna ner och börjar driva i sidled när det friskar i.

S49 Mariba (nuvarande L30 Eystra i Finland) är en båt med stort deplacement och djupt bulligt skrov, som medför en mycket styv båt. Skrovsidan fortsätter liksom en bit under vattnet innan den viker av mot kölen.

S59 Ingun och S61 Alma, båda ritade av Tord Sundén och byggda 1942 är karakteristiska för den tid då man började rita allt mer lådförmiga skrov och närma sig minimideplacementet på 1500 kg. Dessa lådskrov når sin klimax med Arvid Laurins legendariska S66 Gullmar III där bordläggningen nära nog viker av 90 grader på ett enda bord. Ett problem var förstas att få spanten och borden att hålla över denna krök. Därför har 66:an genom Lennart Lindqvist i Gävle fått 47 par nya spant och nytt däck också.

Ett annat intressant skrov är S42 Hazard som Knud Reimers har ritat. Den båten är nämligen byggd på plankor, dvs man byggde skrovet först och därefter bultade man fast en byggd köl. Något kölsvin finns det alltså inte i denna båt. Detta var ett försök av Reimers att förbilliga 5:an som med tiden hade blivit ganska dyr. 1936 kostade en 5:a ca 3 500 kr men redan 1944 var man uppe i ca 13 000 kr.

Svenska seglarförbundet hade emellertid den åsikten att fenkölen skulle vara lika tjock som ett nedbyggt kölparti, dvs i någon sektion minst 150 mm, vilket innebar att enbart dödräet i en dylik köl skulle väga över 100 kg. Reimers menade att man skulle följa Permanenta Kommitténs beslut i London, nämligen att fenkölen fick vara 100 mm tjock från 100 mm under moderkölen. Efter några tvister fick till slut Reimers rätt, men då var det försent för att fenkölsiden skulle hinna slå igenom. (Obs! båten hade inte delat lateralplan).

Andra exempel på extrema skrovformer, i alla fall med dåtidens mått mätt är S35 Gullmar (Arvid Laurin) som från början hade kanothäck och S45 Dotte, ritad av Detlow Von Braun som har femmaklassens kraftigaste spränglinje och ett av det längsta j-måtten.

De ovan visade typerna av skrov kan i någon mån sägas representera utvecklingen på skrovsidan från regelns uppståndelse tills 5:an slutade att byggas i början av 50-talet. Naturligtvis är det inte bara skrovformen som har ändrats genom åren, längden och utformningen av akterskeppen experimenterades det flitigt med.

Flera av konstruktionerna kring mitten av 1940-talet hade extremt lågsniffande akter i kombination med en kort vattenlinje, tanken var att när rorsman satte sig i sin sittbrunn som på vissa av konstruktionerna låg längst akterut så ökade den faktiskt vattenlinjen och i och med detta den teoretiska maxfarten rejält. De mest kända exemplen är S66 Gullmar III samt S80 Rödnäbba ritad av Roy Scherman. Några av dessa konstruktioner ledde dock till att båten dök i medsjö när vågorna lyfte akterskeppet, och åtminstone två femmor fick därför aktern avsågad för att råda bot på problemet, en av dessa var S78 Lotta V ritad av Roy Scherman.

När det gäller Tore Holms konstruktioner kan väl sägas att dessa är bland de mer traditionella i formen, men här återfinns också några av de snabbaste båtarna i klassen.



Saxat ur femmabladet 1982, textförfattare är Gunnar Lindberg S59 Ingun med tillägg gjorda av Magnus Eklöf S22 Maussi



Sverige sist när snygga seglarkläder gör comeback

Det kan vara något ansträngt över elegansen på en del europeiska båtar. Det är sååå smakfullt och sååå väl matchat. I USA verkar det vara lite mer tillbakalutat. Ett W på ryggen av vita t-shirts räcker för Wild Horses, W-klassens nr 1. W-klassen är nybyggda spektakulära entypsbåtar i spirit of tradition. Foto: Olle Appelberg.

I förra numret av Segeljakten skrev jag om hur seglarna klädde sig förr och utvecklingen fram till 70-talet, då seglarnas klädkod blev en blandning av nylonplagg i bjärta färger och slitna reklamtröjor. Men det kanske ändå är att svartmåla nuläget. Det börjar faktiskt synas ett nyvaknat intresse för båtens utseende som inte bara gäller finishen på den skinande mahognyn. På de allra senaste åren har vi sett en del snygga enhetliga kläder bland seglare av klassiska båtar i Sverige.



R10 Itaka kör med klassiskt marinblått (byxor och shorts) rött och vitt. Kläderna kommer från Ocean Works och favoritplagget är en marinblå bussarong. Långärmade rugbytröjor i rött med vit text var succé under ett par säsonger.

– Vi bestämde oss tidigt för att ha en enhetlig klädsel. Det lyfter helhetsintrycket av båten, säger Ingmar Bergman, en av Itakas ägare. Han nämner de i Finland populära båtmössorna (utan skärm) som något han funderar på att ta efter.

Finlands seglingsfotograf Jorma Rautapää sjunger också båtmössans lov.

– Man har åter börjat använda stiliga gammaldags mössor, som alla hade tidigare, men som försvann på 80-talet. Jag tror att det var Helsingfors Segelsällskap som började med dem igen, och nu ser jag mössorna ganska ofta. Den båtformade mössan gör en välförtjänt comeback. Under 60- och 70-talet hade alla motorbåtförare sådana – den flyger inte i sjön då det blåser!



Arvo Paukkunen rorsman på den i Finland seglande svenska R8 Birgit bär en båtmössa, verkligen retro men samtidigt väldigt rätt just nu bland trendmedvetna sexorna och åttorna i Finland. Foto Esko Kilpi

Men det handlar inte bara om retro. Den modemedvetna besättningen på svenska havskryssaren Anitra har varje säsong de senaste fem åren visat upp skiftande djärva val av klädsel, med en sommar i orange shorts som hittills oförglömlig. Anitras ganska unga crew brukar också stassa upp sig ordentligt till regattamiddagen i Sandhamn. I år seglade och segrade man i ÅFOR Classic i en ny Boomerang kollektion. Nästan samtliga båtar i offshoreracet, som också är känt som Antikrundan, har nu någon slags besättningsklädsel.

Kommande säsong blir Anitras besättning bärare av Snoots första marina kollektion som kommer att säljas i butikerna med SCYT Racing Clubs emblem, på samma sätt som Canada Goose. Bakom iden står Snoots ägare Peter Blom, som grundade Peak Performance.



Anitras skeppare Henrik Kahm i SNOOTS kläder som kommer att bäras av Anitras besättning i sommar.

– Vi vill inte bara hitta på ett märke utan har valt att välja ett existerande snyggt emblem och lämnar ett bidrag till SCYT och Classic Yacht Racing i Sverige för varje plagg som säljs.



Mest beundrade klädseln

Den mest beundrade utstyrseln hade Marie Kraffts vinnande team Star Clipper på Volonté i 2011 års ÅFOR Classic. Volonté hade en helt kvinnlig besättning. De eleganta damerna var klädda i vita overaller i starten, vita pikétröjor och långbyxor vid prisutdelningen, kompletterat med blå och vitrandiga t-shirts, koftor och hallonröda tröjor däremellan. Vid regattamiddagen hade man mörkblå pikétröjor och matchande byxor.



Ett alldeles särskilt omnämnande förtjänar den svenska gaffelriggade åttan Asagao från 1908. Namnet är japanskt och besättning – en konsekvent klädd i vita overaller, lite gammaldags gymnastikskor, snusnäsduk om halsen och stickad mössa. På ryggen finns båtens namn med japanska tecken, mycket stilfullt och enkelt.

Kim Weckström, tidigare kommodor för Helsingfors Segelsällskap, bekräftar att samma trend som vi ser bland större båtar i Sverige också finns i Finland, men med lite mer drag åt neopren och racing.

– När vi är ute på havet har besättningen färgkoordinerad. Henri Lloyd in-shore mundering. Vita lätta jackor med namnet på vår båt Vågspel L-6 broderat på bröstet. Till detta svarta skärmössor och shorts. Men detta beror på att vi hade åttornas VM i somras. Då brukar det bli nya segel och ny mundering för besättningarna, berättar Kim.

– Annars är trenden för både sportsligare och dyrare kläder starkare för varje år som går. Nu debatteras Lloyd, Musto, Slam och PelleP på ett sätt som skulle ha varit genant för vuxna seglande män för tio år sedan. Jag tror att den stora trendsättaren just nu är Americas Cup. Våra seglare av klassiska båtar börjar allt mera se ut som jolleseglare, men med neoprentröjorna smått stramande över de medelålders magarna.

Fotografen Jorma Rautapää säger att det stämmer med hans intryck.

– Jag har noterat att manskap på flera stora båtar har börjat använda klädsel av samma stil med båtens namn och klass indikerade. Åttan Naja har haft sådana några år nu. Det gäller också bland sexorna där många bär plagg som identifierar båten. Några 5.5 och 5 m båtar har följt efter, men jag har inte sett det i mindre klasser och jag vill nog påstå att det ännu inte är allmänt med tröjor eller mössor.

Staffan Salén, KSSS nye ordförande som seglar havskryssaren Ballad från början av 50-talet är lite svenskt diplomatisk i klädselfrågan.

– Personligen kan jag uppskatta en genomtänkt och enhetlig klädsel, inte minst på en classicbåt, som ju skall vara ett barn av sin tid. Jag har dock respekt för att detta inte är för alla.

Bland de mindre båtarna i de aktiva tävlingsklasserna i Sverige, M-båtar och skärgrådsryssare (22, 30 kvm) så finns en och annan tröja med båtnamn i tryck eller broderi, men det är ovanligt. Jag får en känsla av att man tycker det är överklass att ens tänka tanken medan resten av världen inte har några sådana hang-ups.

Bland moderna båtar är det branded shorts, t-tröjor och mössor som gäller, bekräftar Jack Gifford, som är ung aktiv classic-seglare i England och internationellt.

Bland de klassiska båtarna handlar det mer om färgkoordinering och alla har t-shirts och rugbytröjor.

Fin stass från fina adresser

Allan Förberg som varit svenska 22-klubbens ordförande bekräftar den svenska bilden. Det är bland R-båtar och Drakar som klädsel är viktig. Det hänger ihop med att många av seglarna i de klasserna hör hemma i Saltsjöbaden, Sandhamn, Marstrand och andra fashionabla orter. A22:orna har sedan tidernas begynnelse varit heta i mindre bruksstäder som Motala, Alingsås, Oskarshamn, Nyköping.

- De lite mer bemedlade lät sig bygga en 22:a för att tävla om Skärgårdsryssarepokalen. Det var själva båten som var grejen, inte klädseln, säger Allan.

Med det håller på att ändras. I somras hade familjen Janmark likadana jackor på 326 Juana. Snyggt.

Patrik Stenberg svenska 30-klubbens ordförande ser också en förändring.

- SK30 klassen på Bodensjön kör stenhårt med pikétröjor. En del av de svenska trettiorna har hakat på. Jag tycker det är bra för lagandan.

HSS Classic Yacht Committee valde 2011 en rugbytröja ur Mustos Classic Yacht Racing som signaturplagg och det har nu ganska stor spridning. Mustos satsning på Classic Yacht Racing verkar dock halvhjärtad och efter att ha sökt på nätet undrar jag om den faktiskt finns kvar.

Ingen tvekan internationellt

Jämför man Sverige och Finland med fler länder utanför Norden så förstärks trenden ytterligare. Vi gjorde en rundfråga till medlemmarna av the International Classic Yacht Club på det sociala nätverket LinkedIn: Charles Barclay från Hawaii menar att ju större båt och ju seriösare och proffsigare

satsning på classic racing desto sannolikare att klädsel är genomtänkt och koordinerad. På 70-talet existerade inte någon besättningsklädsel på fritidsbåtar, men sedan dess har det bara ökat och nu är kläderna en del av tävlingen om vem som är bäst störst vackrast och har mest pengar att spendera. Alla tar det inte på fullt så stort allvar och satsar på fräcka deviser som inte alltid är smakfulla.



Två varianter på brittisk Corinthian style klädsel, d.v.s. den signalerar att man seglar båten själv är amatör och inte inhyrd crew. Partridge är en av de äldsta Medelhavsbåtarna och rustad från bäst intill vrak av sin ägare enligt gör det själv principen. Det förtjusande paret hittade vi på brittiska A22:an Patriot i Trosa.

Foto Partridge, Olle Appelberg, Patriot, Yoichi Yabe

Larry Paul skeppare på Nya Zealands stolt-het Waitangi från 1894 skriver att många båtar nu har matchande besättningsklädsel. Det gäller särskilt klassikerna. Waitangi har beige shorts eller långbyxor och svarta tröjor. Han skriver att det är svårt att upprätthålla eftersom den stiftelseägda båten har så många gästgastar, 160 på besättningslistan varav 60 procent kvinnor. Broderade märken och namnbrodyrer säljs till gästerna. Sjökläderna lyckas man inte koordinera eftersom alla har sina egna.

Thomas Wissman från Tyskland konstaterar att den som verkligen satsar på klassisk segling, självklart har koordinerat klädd besättning och några också med segelnumret på ryggen.

Uniform bars av inhyrda gästar

Patrick Bigand från Frankrike skriver att i början hade besättningarna uniform eftersom de var inhyrda gästar. När sedan ägarna började segla själva så valde man bort uniformsnittet för att markera att man inte var inhyrd utan en "Corinthian", en amatör som klarade båten själv. De klassiska båtar som idag seglar med inhyrd besättning har självklart kläder som matchar och det är ett krav från ägaren att det påbudet följs av alla ombord.

- Själv har jag t-tröjor med båtens namn och sjösättningsår och jag älskar att se min fru och nära vänner bära dem när vi går iland, men jag köper inte in tröjor till alla som hänger med ut säger Patrick.

Låt oss avslutningsvis återkomma till ämnet seglaruniform. KSSS fastställde 1984 ett uniformsreglemente, som verkar mycket elegant och traditionellt. Märkligt nog föreskrivs svarta uniformsknappar, medan den lite enklare klubbdräkten har blå kavaj med blanka mässingsknappar och därtill enfärgade byxor i valfri färg.

Röda byxor för Atlantseglare

Det där med byxornas färg är faktiskt en fråga som inte är helt bortglömd. Etikettsmedvetna seglare hävdar att röda byxor bara är för dem som seglat över Atlanten. Det påstås att det finns i bestämmelserna för några brittiska jaktklubbar, men jag har inte kunnat hitta några sådana. Men jag fann en sida som heter *Belgian Dandy* med undertexten *refined lifestyle for the contemporary beaus, gallants and dapper gentlemen*, en blogg, som under rubriken *How to Dress on A Yacht* ger klara besked: Never, ever wear



red pants unless you crossed the Atlantic! Men vad vet belgarna om båtar?

New York Yacht Club är känd för sina röda byxor och de inspirerade till Nantucket Reds som är en specialitet som säljs högt prissatta på ön med samma namn. Det kan ju hända att seglare från Europa köpte röda brallor där och att de därför kom att knytas ihop med atlantseglare. Till saken hör Nantucket Reds blir skära efter längre tids användning.

I Finland har klubbkavajerna sedan länge gjort en come-back, likaså utmärkelsetecken och annan paraphernalia.

- Seglarparaden (i KSSS reglemente kallad seglaruniform) har jag bara upplevt en gång under mitt liv, och det var när stora brodern

NJK (Nyländska Jaktklubben, KSSS motsvarighet i Finland) fyllde jämna år, berättar Kim Weckström och fortsätter:

- Jag har en i min garderob, men måste vänta tills 2018 då HSS fyller 125 år. På HSS jobbar vi systematisk med att återinföra "yachting casual" med klubbjackor och slipsar, men det är förvånansvärt svårt att få vettiga leveranstider och pris på manschett- och klubbknappar och liknande. Bästsjälarna är fortfarande college-mundering med sällskapets vapen. Den största kundkretsen är våra juniorer med föräldrar.

KSSS ordförande Staffan Salén har ett överflöd av skepparmössor i familjen, klubbblazer med mässingsknappar och klubb-



märke men han har inte någon seglarparad utan ska låta sy upp en.

- En klubbuniform behöver sys upp vilket inte är helt lättvindigt. Hantverkskunskapen för att göra det är inte lättfunnen. Med detta sagt finns det ett par lyckliga innehavare av seglarparad inom KSSS och jag såg en senast på kungliga klubbarnas fest. Vi har faktiskt en eller två i familjen men eftersom jag vansläktats och blivit två decimeter längre än mina förfäder kan jag inte använda någon av dessa.

Klubbkavajerna bär i dag kanske en fjärdedel av Helsingfors Segelsällskaps medlemmarna på fest. Men det finns mycket att göra ännu. Men vår knappfabrikör meddelade just att formerna för våra knappar som var gjutna för 70-år sedan har kastats bort. Den tidigare beställningen var från år 1957, slutar Kim Weckström.



En ovanlig syn i Sverige, elegant skepparmössa från Stockholm Yacht klubb och traditionell blå kavaj. Klubben har vårdat klädtraditionen mer än kanske någon annan klubb i Sverige.

Med dessa tips inväntar jag nu med spänning och stor förväntan hur klassikermotet ska utvecklas. Det kan liksom bara bli bättre när startpunkten är sandaler, korvsockar och gammal urblekt reklamtröja.



Olle Appelberg, SIY Atena

Satsar på SNOOTS 2014.



Längtar du redan efter nästa sommar och kappsegling?

Då kan du redan nu planera in sommarens höjdpunkter!

SCYT Racing Club har nämligen tagit initiativet till en ny cup där alla Classic Yacht är välkomna, från kustkryssaren på 27 fot till havskryssaren på 72!

Tanken är att skapa en sammanhållande cup för ett antal regattor under sommaren 2014. Ett preliminärt program är framtaget! Nyckelorden är Classic Yacht, rättvis kappsegling, säkerhet och kul partystämning på bryggan!

Cupen består av ett antal seglingar där man behöver segla minst tre för att kunna vinna totalpriset. Man tävlar i tre klasser som delas in efter SRS-tal, vilket ger klassegrare och förstås totalsegrare!

Varje segling arrangeras av etablerade seglingsällskap vilket ger goda förutsättningar för bra arrangerade kappseglingar.

Avgift 500 kr för Cupen plus avgift per kappsegling till segelsällskapet.

Mer info <http://www.sailtrust.org/swe>.

Text & foto Ulf Aronsson

Peter Norlin Memorial

24 – 25 maj • Wasahamnen/Djurgården

Säsongen startar upp med ett kortare race på 12 NM som seglas på Lilla Värtan. Samma bana seglas lördag och söndag. Hamnen är öppen från fredag. Seglingen arrangeras samtidigt som Veteranbåtsmötet vid Skärgårsmässan, vilket garanterar mycket folk och många båtar. Arrangör är Stockholms Segelsällskap.

Åland Runt

27 – 29 juni • Mariehamn

Åland Runt seglas i tre etapper: Mariehamn-Eckerö/Käringsund, Käringsund-Saltvik/Havsvidden och Hamnsundet – inloppet mot Lemströms kanal. Arrangör är Åländska Seglingsällskapet. Familjär kappsegling i fina vatten och kanske en bra start för vidare segling mot Åbos skärgård! Startkt rekommenderad av Nils Forsfält på SK95 La Morena.

ÅFOR & ÅFIR

28 och 29 juni • Stockholm

Här pratar vi alltså om klassikern Antikrundan ÅFOR Classic, start 29 juni i Stockholm och det nya racet inne i Stockholm. ÅFIR Classic, 28 juni, 16-20 nm skärgårdsbana, start och mål i Stockholm. Arrangör för båda seglingarna är KSSS och arrangemanget är samlat på Skeppsholmen.

Trosa Arkö Classic

1 – 2 augusti • Trosa/Ärösund

Fullträffen sommaren 2013 intygade alla deltagare! Första dagen distansbana på cirka 35 NM inomskärs från Trosa till Ärösund med några givna hållpunkter. Nästa dag är det ett kortare race mellan öarna utanför Ärösund samtidigt som Arkö Regattan seglas. Norrköpings Segelsällskap reserverar bästa platsera för Classic Yachts!

Hyundai Classic Cup

30 augusti • Nynäshamn

Nyhet nästa år! Nynäshamns Segelsällskap utökar Hyundai Cup med Classic Yachts. Det blir finalen i Cupen! Racet seglas på lördag och startas utanför hamnpiren. Totalt seglas 35 NM på en bana utanför Nynäshamn där b la Mälsten rundas. Stor fest på lördag kväll och Classic Yachts förtöjer på paradbryggan längst in!

Ordföranden har ordet



Vem tar hand om våra segeljakter i framtiden? Frågan aktualiserades senast i tisdags då SYS arrangerade en filmvisning på Klubbarnas Klubb på Nya Djurgårdsvarvet. Handlingen, ett gäng entusiaster i USA som sedan 1970 talet tagit sig an det gamla träbåtsarvet, som var på väg att försvinna då båtar i trä ersattes av båtar i plast.

Man såg det vackra i att äga och segla en träbåt, och att renovering och underhåll av en träbåt inte är ett jobb, utan en del av njutningen. Personerna mer än båtarna hade huvudrollen, och det mesta som diskuterades i filmen var direkt applicerbart här i Sverige. Något påtagligt var dessutom likheten mellan de personer som medverkade i filmen, och vi som tittande på den

– en majoritet av män i medelåldern och däröver, med avtagande hårväxt på huvudet och tilltagande dito i ansiktet.

Visst finns det ungdomar, både tjejer och killar som seglar träbåt, men i de föreningar som jag är medlem i, ökar medelåldern i snitt med ett år varje år. Kanske är vi den sista generationen som kan föra kunskapen vidare om hur man vårdar, renoverar och bygger en träbåt.

När jag blev medlem i SYS för över tjugo år sedan, var en tanke att genom att öka det ekonomiska värdet på våra båtar kommer också intresset att bevara dem att öka. Man kan också vända på resonemanget – finns det ett stort intresse för träbåtar, kommer

också dess värde och incitament att ta hand om dem att öka.

Om det skall finnas någon som tar hand om våra båtar i framtiden, så måste vi fylla på med en intresserad yngre generation. I den andra änden har vi på sikt ett garanterat bortfall.

Detta är något som SYS och övriga föreningar på allvar bör fundera över – hur får vi den yngre generationen att bli intresserade av det som ligger oss så varmt om hjärtat?

God Jul & Gott Nytt År

Ordförande / Hans Börjesson



Filmafton

19 oktober hade vi filmafton på Klubbarnas klubb.

Trots hård konkurrens från avslutande fotbollsmatchen mellan Sverige och Portugal så blev det ganska fullsatt och mycket trevligt. I baren serverades öl och vin, vilket säkert bidrog till den trevliga stämningen. Filmen då? Jodå, "Wood/Sails/Dreams" var mycket intressant och visade hur intresset kring klassiska båtar utvecklats sedan 70-talet i Nantucket, USA som nog påminner en hel del om utvecklingen i Sverige, men att de nog ligger några år före oss.



Gratis Drake

Fick tips från Anders på Swedish Classic Boats om en Drake (?) som står på land och behöver omvårdnad. Kan hämtas gratis av rätt person.

Kontakta i så fall anders@sjoexpress.se

SYS 25 år

Påminner om att vi 2015 planerar vi ge ut en ny matrikel med alla jakter och inte bara aktuella medlemsbåtar (ca 300 st). Se till att din är med och med aktuella uppgifter.

Båtmässan

Glöm inte Båtmässan i vår. Som vanligt kommer vi behöva monterpersonal.

SYS årsmöte

Äger rum den 8 mars kl 15.00, som vanligt på mässan

Samarbete kring bok om Estlander?

Gustaf Estlander ritade många fina åttor, sexor och skärgårdskryssare. Boken om honom har ännu inte skrivits. Den bristen har Henry Ericsson tänkt åtgärda. Han söker via denna tidskrift en i Sverige bosatt ideellt sinnad samarbetspartner för att ta fram information om Estlanders svenska period på 1920-talet. Intresserad?

Ta kontakt: Henry Clay Ericsson, hefworks@gmail.com +358-500-433580.

Johan Anker hyllas i ny bok

Lagom till jul ska den nya och utökade upplagan av boken om den norske båtkonstruktören och seglaren Johan Anker vara klar.

– Sie fahre ja wie ein Dampfer, [Ni seglar som en ångare] ska kejsar Wilhelm II ha sagt till Johan Anker vid prisutdelningen på Kieler Woche 1909 sedan Ankers 12mR Brand IV gjort rent hus på prispodiet.

Det är nog ganska riskfritt att hävda att Johan Anker är Norges största båtkonstruktör. Han hyllades år 2003 i en bok kallad ”Johan Anker, linjenes mester”. Boken är slutsåld sedan länge men författarna, Elin Kragset Vold och Ole Engen, har tagit fram en ny upplaga.

– Den nye boka blir i større format og med ny, spennende formgivning. Innhold og bilder er oppdatert og noe nytt stoff er tatt med, skriver Ole Engen i ett email till Segeljakt.

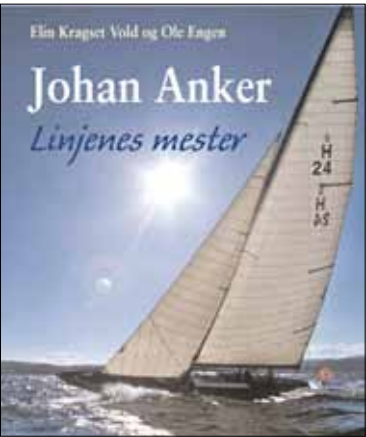
Johan Anker föddes år 1871 Halden, nära den svenska gränsen, i en välbärgad familj med betydande intressen i gruv-, skogs- och stenindustrin. Johan fick en ingenjörsutbildning men ville inte arbeta i familjeföretaget utan gick sin egen väg som seglare och båtkonstruktör.

Fram till sin död 1940 hann han rita över 400 båtar, de flesta i meterklasserna. År 1905 köpte han in sig i Jensens båtvarv som döptes om till Anker & Jensen. År 1915 köpte han ut sin kompanjon och drev därefter varvet i egen regi, men behöll namnet.

Den första konstruktionen är från 1905 och listan omfattar bland annat 50 stycken 6mR, 52 stycken 8mR och ett flertal 10mR och 12mR.

Johan Anker har även ritat Draken, en entypsbåt från 1929 som sedermera blev olympisk klass. Draken kom till genom en konstruktionstävling utlyst av GKSS. Klubben önskade en ”relativt snabb, lagom stor och sjöduglig häckbåt med ett för seglaren tilltalande yttre”.

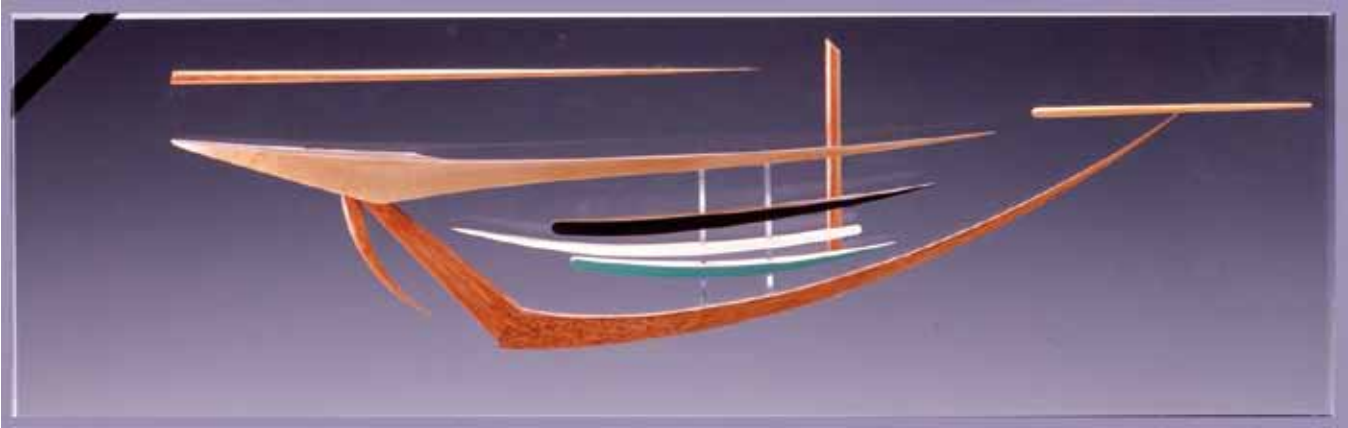
Johan Anker var också en framgångsrik seglare med bland annat två olympiska guldmedaljer. Den första tog han i Stockholm 1912 med 12mR Magda IX och den andra 1928 i 6mR Norna tillsammans Norges dåvarande kronprins Olav.



Under årens lopp har det funnits ett antal Ankerritade jakter i SYS däribland Asagao 8mR, Fly 6mR, Kissmet 7mR och Moana 10mR.

Anker ritade drygt ett 50 st 6mR, 52st 8mR samt flera 10mR och 12mR. Anker konstruerade draken, en entypsbåt 1929 som är en av hans mest kända konstruktioner i Sverige. Draken tillkom genom en konstruktionstävling utlyst av GKSS, för vilken man angivit att man önskade en ”relativt snabb, lagom stor och sjöduglig häckbåt med ett för seglaren tilltalande yttre”. Fyra förslag inkom och GKSS antog alltså Ankers förslag. Man lät härvid bygga tre båtar, som utlottades 1929. Till sommaren 1929 byggdes samtidigt sex båtar i Danmark.

Per Henricsson S/Y Carela



Får en halvmodell se ut hur som helst?

Pen Duick (W. Fife jr 1898). Fler modeller finns på: www.tradisign.com. Kanske en lämplig julklapp?

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



Silvervingen i skick som ny

Till sommaren går Fredrik Lindqvist i mål med sitt drömprojekt. Då kommer Silvervingen, den Tore Holm-ritade kappseglingsmaskinen från 1939, att vara i skick som ny. Eller kanske till och med lite bättre.

– De sexor som är byggda efter den tredje regeln mellan 1933 och 1940 är snyggast. Och Tore Holm ritade de vackraste.

Så när Silvervingen blev till salu år 2004 slog Fredrik Lindqvist till direkt trots att han redan ägde Råven, en Estlanderritad sexa från 1926.

– Det finns många sexor som seglar jättebra men linjemässigt är de inte så snygga. Tore Holm har fått till helheten så det är snygga från stäven till aktern.

Efter köpet seglades Silvervingen hem från Stockholm och togs upp på Nyköpings Segelsällskap. Året därpå sjösattes hon men eftersom Fredrik också ägde Råven riggades Silvervingen aldrig. Det var först när Råven var såld som renoveringen drog igång hösten 2006. Mer om det i artikeln nedan.

Fredrik hade deltagit i EM i Danmark 2002 och i Sandhamn 2005 med Råven så han hade sett hur finnarna renoverat sina meter-

båtar och hur fina de fått dem.

– Jag hade en bild av hur båten skulle se ut. Planen var enkel och kompromisslös. Åtgärda allt som är dåligt. Även om Silvervingen aldrig har varit misskött så har åren och kappseglandet krävt sin tribut. Renoveringen har därför tagit ett oräknligt antal timmar under närmare åtta års tid.

– Jag ville inte ha en färdig båt där man efteråt skulle säga ”äsch, varför gjorde jag inte det?”.

Att Fredrik kunnat arbeta i sin egen takt utan att känna den årliga sjösättningsstressen hänger samman med att han kunde bygga ett isolerat skjul och ha båten där året om. Isoleringen var i första hand till för att stänga ute värmen på sommaren och hålla kvar markfukten. Däremot är skjulet inte uppvärmt.

– I början var de lite tjurigt på klubben men när de såg att projektet gick framåt tyckte alla det var kul.

En helrenovering av en båt på närmare 12 meter är ett omfattande projekt men Fredrik hade gjort en del större jobb på Råven så han visste vad han gav sig in på.

– Jag brinner för det här med träbåtar och just hantverket är den stora grejen för mig.

Han säger sig ha haft mycket hjälp av Thomas Larssons bok om träbåtsrenovering

men påpekar att man måste vara mycket noggrann och ta god tid på sig.

Just tid är en bristvara när man har familj och hus. För att hinna med vissa moment krävdes det lite extra ledighet. Bland annat gick det åt två och en halv månads tjänstledighet för att bordlägga botten.

Silvervingen sjösattes i slutet av juli och där efter lyftes masten på plats. Planen var att rigga och segla men tiden räckte inte till. Vanten, som är rod-typ, behövde kortas men det visade sig att de hade en udda tumdimension. Det tog för lång tid att få fram terminalerna för att hinna färdigt innan upptagningen.

– Allt är klart nu så det blir en tidig sjösättning.

Sen blir det segling. Fast det är ingen semesterbåt. Silvervingen är fotfarande en ren kappseglingsmaskin, precis som när den var ny.

Och så har det hunnit ackumulerats en del projekt på hemmafronten:

– Jag har en att-göra-lista som måste betas av.

2015 kan det bli en tur till Finland för att mäta sig med de Finska båtarna som ju var förebilden när renoveringen startade för snart åtta år sedan.

Per Henricsson S/Y Carela

Allt dåligt är bytt

Vi köpte Silvervingen hösten 2004. I februari 2006 var Harry Johans nere i Nyköping och hjälpte mig att lägga upp i vilken ordning renoveringen skulle utföras. Jag började med att riva bort plywood däck och såga upp nåten mellan borden för att släppa lite på friktionen. Stäven hade sjunkit cirka 70mm så en vevdomkraft monterades under stäven och höjdes med 5mm i månaden.

Sedan började jobbet med att byta alla trasiga spant. Jag började med konstruktions-spanten för att sedan byta de tidigare basade spanten, totalt 70 stycken. Båten renskrapades invändigt, vilket var smidigt när både däck och spant var borta. Konstruktions-spanten är skruvade med bronsskruv och de klenare spanten är nitade med kopparspik. Nere i kölsvinet och spant som är ihopbultade med bottenstockar har jag skruvat med genomgående rostfri skruv och mutter, och bricka för att hålla ihop lamellspanten. Alla gamla skruvar i stävar och befintliga konstruktions-spant är utbytta till nya bronsskruv.

Efter omspantningen var det dags att börja med däck. Ny inre och yttre akterspegel tillverkades och balkvägaren i Oregon pine lagades upp.

Nya däcksbalkar i mahogny monterades och turades in. När jag hade lagt balkvägaren hade jag turen att Thomas Larsson var på båtclubbens varv och besiktigade en båt, och han var snäll och kom och kollade spränglinjen. Det är skönt när ett proffs kollar linjerna innan man bygger vidare.

Däcket är byggt av två lager plywood. Först ett 6 mm lager som är limmat mot däcksbalkar och balkvägare och sedan ett 4mm lager som är hellimmat mot det första. Plywooden är sedan klädd med 6mm ribb av pine. Skarndäck och mittfiskar och brunns-sargar är av mahogny från samma stock som Andreas Milde byggde motorbåten Krull av. Det är snyggt när det blir samma färg på bitarna.

Efter däcket var det dags att nålimma skrovet. När det var gjort demonterades blykölen och ny kölplanka och roderstäv tillverkades. Alla gamla resningsbultar är utbytta till nya i rostfritt. Kölbultarna som var i brons var dock som nya och kunde återmonteras. Alla gamla bottenstockar som inte var dåliga demonterades och blästrades för att sen varmgalvas. Laskarna på båten har renoverats genom att jag fräst bort 8mm



och sen limmat i en kloss och sedan nitat om lasken.

Silvervingen har laskbrickor i metall så runda hemgjorda kopparspik har fått tillverkas. Eftersom Silvervingen målas vit tyckte Harry att det var ett bra sätt att laga laskarna på.

Sista stora jobbet var ny bordläggning upp till gråtbordet, samt långklossning av hela båten och avslutningsvis nya durkar och ytbehandlingar.

*Text och foto: Fredrik Lindqvist
S/Y Silvervingen*



Vinden har vänt!

Nu måste det väl ändå vara bevisat. Två kända jakter har återvänt till hemlandet. 95:an Gunlög (syster till Alca vilket gör undertecknad väldigt glad) och 75:an Bacchant, som trots benämningen 75:a är större än en 95:a.

Gunlög har tagit sig hemåt i två steg. Först 1999 från Tyskland till Danmark och "Blindes Seglklubb" och nu till Sverige. Enligt rykte. Vi hoppas kunna skriva mer om henne i kommande nummer.



Gunlög med gaffelrigg. Idag är hon precis som Alca Yawlriggad. Mått 14,3 x 2,9 m.

Bacchant har gjort en längre resa. Hitade en artikel i amerikanska Sailing Magazine där jag snott följande: Båten ritades av Knud Reimers och byggdes 1936 i Saltsjöbaden. Hon mättes in som 75:a. En skönhet på c:a 19 x 3 meter som är byggd i Hondurasmahogny (legenden säger att alla plankorna kom från ett enda träd).

En amerikan, Jere Sullivan blev kär i skönheten när han läste om henne i Uffa Fox bok Sail and Power vilket bör ha varit kring 1956. Hon såldes till USA på 70-talet, som så mycket annat som försvann från Sverige på den tiden då vi inte begrep oss på vilken kulturskatt vi hade. Några år senare råkar Jere hitta sin älskling till salu i USA. Han köper henne direkt.

Hon restaurerades och sköttes sedan pedantiskt av en mer eller mindre anställd av Jere. Bacchant var sedan framgångsrik i många seglingar i Chicago-området. Konkurrenterna var imponerade av det smäckra skrovet som klöv sjön så elegant.

Efter 25 års tävlande var det så dags för Bacchant att få vila och båten annonserades ut. Många lockades av det relativt låga priset, men ryggade tillbaka när de hörde om allt underhåll som krävdes. Nu får den lycklige ägaren, svensken Magnus Adlercreutz skriva nästa kapitel i Bacchants historia. Roligt att båten är hemma igen. En kuriositet som framgår av artikeln är att Magnus fars farbror tydligen hjälpte till att bygga Bacchant på Plyms Neglingvarv. En längre artikel finns i Segeljakten nr 2, 2010.

Gunnar Schrewelius S/Y Alca



Annonser på SYS webbplats

Segeljaktens annonser

Vi upprepar annonserna på SYS hemsida. 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.sailyachtsociety.se. Där finns följande annonser fortfarande: Hera, Astarte, Carolina, Moana och Xantippa till salu. Priserna varierar från 250 000 till 1 650 000 SEK.

Xantippa



Kustkryssare 35 fot



Moana



Hera



Astarte



Hundraåringen som inte kom i sjön



Inspektionslucka?

S/Y Lori låg på land hela denna fina sommar av två orsaker. När båten förra hösten skulle "fick-parkeras" på tomten hände en olycka med stora skador som följde och även undertecknad har blivit ett renoveringsobjekt med mycket nedsatt arbetsförmåga.

På vintern har jag sedan 1985, då jag köpte Lori, henne liggande vid sidan av garaget. Detta har fungerat i alla år. Men förra året gick det fel. När jag skall ha in båten på "fickparkeringen" använder jag mig av tre stora block, en wire samt en traktor som drar. Självt går jag bakom och försöker styra med dragstången som jag försett med ett stöd/styrhjul.

Då båten nästan var på plats tyckte jag den var lite för nära garaget. Jag bad då traktorföraren att backa lite och eftersom marken sluttar lite brukar kärran komma bakåt. Men det gjorde den inte, då 2012 var en regnig höst och marken var mjukare än vanligt. Wiren var slackad någon meter och när vi fick kärran att komma bakåt blev det tvärstopp när wiren spändes. Men båten tyckte det var ett lite för häftigt stopp så den

fortsatte bakåt. Halt som det var på de två små kontaktytor den står på.

Resultatet blev att båten hasade 3-4 meter bakåt där kölen tog i backen och då fick stopp. Den blev liggande på styrbords sida, ett av hjulen på kärran hamnade midskepps och tryckte hål i botten. Det blev även sättningar på fribordet med påföljd att några nåtlimningar gick upp. Naturligtvis blev det en del mindre skador på diverse ställen, även inredningen fick en liten smäll. Jag får vara mycket glad att man lyckades hoppa undan, styrhjulet blev något tillplattat av kölen och där hade jag stått.

Båten låg nu tvärs över vägen och stoppade effektivt all trafik. Elva ton båt knuffar man inte på plats så lätt. Vad göra? Fattar mobilen och ringer kranföraren som lyft båten någon timme tidigare och undrar om han kan komma och hjälpa oss. Jodå han ställer upp, trots att det är kväll. Han kommer med en kran som har två separata lyftmöjligheter. Vilket visar sig vara helt nödvändigt när en båt ligger på sidan. Om ett lyftok används rätar inte båten upp sig när den lyfts. Utan man måste ha två separata wirar. Den ena håller båten på plats, den andra rätar/drar upp. Snacka om fantastiska maskiner. Medan vi väntar på mobilkran dokumenterar jag eländet med kameran, vilket är bra

att ha senare vid kontakt med försäkringsbolag eller när man ombeds skriva om det i denna tidning.

Det första vi lyfter bort är masten som legat ovanpå båten. Turligt nog har den bara fått ett litet märke av hänggränsen på garaget.

Sedan börjar den stora cirkusen. Lyftet går bra trots trassel med en kraftledning (inkapslad kabel). Båtkärran ställer sig med alla fyra hjulen på marken igen och båten ställs åter på kärran. Traktorn får återigen dra upp båten dit det var tänkt. Det går bra denna gång, om än återigen något för nära garaget, men så får det bli. Puuuuuh! Vilken pers.

Vän av ordning frågar sig naturligtvis varför allt detta arbete när man kan ligga på varv. Svaret är enkelt. Då jag under årens lopp gjort omfattande reparationer och har en bra verkstad i huset, med gamla men väl fungerande snickerimaskiner och har möjligheten att när det passar gå dit fört att tillverka något, slipa verktyg eller göra vad jag vill. Inga resor fram och åter till varvet och extra resor för att jag glömt eller saknar något. Smidigt att gå in och äta när det passar. Vad är då dagsläget? Nya spant är på plats, stora hålet är lagat. Sprickor i bordläggning är uppsågade och limmade. Sb fribord är

renskrapad o slipad samt grundmålad. Även botten är grundmålad. Återstår div småskador samt en del förstärkningar invändigt samt återställning av inredning och värmesystemet. Detta kan jag göra i vinter då jag kan ha lite värme i båten.

Åtgärder för att båten inte skall kana bakåt igen vid transport: Har tagit hål i dörrträt vid kölen där jag trär igenom ett kraftigt spännband som fästs runt hjulaxeln. Även ett nytt par sidostöttor har tillverkats som är placerat lite längre bak där jag tidigare enbart använt spännband.

Så nästa sommar räknar jag med att segla igen förutsatt jag själv inte blir sämre igen.

Text och foto Gotthard Elvesson S/Y Lori

Faktaruta:

Byggd i Kiel, Tyskland 1913. Tros ha kommit till Sverige i början på 1920 talet. Ågarförhållandena oklara. 1985 köptes båten av undertecknad och Ulla Flack. År 1996 löstes Ulla Flack ut ur båten och ägs sedan dess av undertecknad.

På en tidigare segelritning syns att båten från början var utrustad med mesanmast, stormast samt ett peke på 2,5 m. Tore Holm ritade 1939 en 7/8 dels rigg utan peke, masthöjd 15,5 m ö däck. Båten blev tydligen tungstyrd, så den blev försedd med en peke på en meter. Självt har jag tillverkat ett peke på två meter, så nu balanserar den bättre. Har även gjort om den till Masthead rigg, då jag seglade av masttoppen för några år sedan.

Övriga utförda arbeten är: byte av kölplanka, sambord och akterstäv under vattenlinjen, roder, några delar av bordläggningen, nåtlimning, byte av sargar, omnåting av däck, ny sittbrunnsinredning, byte av motor (tidigare motor var monterad snett genom bordläggningen), inredningsarbeten pågår. Båten är utrustad med en gammal ved/kolkamin, men har nu även vattenburen gasolvärme. Mått: 12 x 3,1 meter.

9 ton.

Segelyta 90 kvm.

Byggd i ek.



Strax efter. Obs. styrhjulet under rodet.



Hel o fin igen!



Lori i sitt rätta element. Foto: Anders Lindberg S/Y Moana.



Världens vackraste båtar

Den svenska nostalgiåbåtsflottan 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 nostalgiåbåtar. 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, nostalgi@alandia.se

