

SYS Jakten

Nr 0 1997

Organ för Sail Yacht Society





Roland Palm

Båtbyggarmästare

Nybyggnad och renoveringar av träbåtar

===== *Sveavägen 2a, 130 54 Dalarö* =====
08-501 502 53

Välkommen till SYS-Jakten.



Detta är det första numret i SYS-jakten, en klubbtidning för SYS, Sail yacht society. Enligt namnet på klubben kommer tidskriften vars mål är att komma ut en gång/kvartal, att behandla segeljakter och dess intressanta historia. Det kommer att skrivas om kappseglingshistoria, t.ex. en serie artiklar om guldpokalen som påbörjas i detta nummer. Andra ämnen som kommer att behandlas är båtkonstruktion och renovering av båtar, reseskildringar samt övriga inslag. Då denna tidning är ny kommer de första numren att vara starkt präglade av undertecknads egna segelintressen men, förhoppningsvis, när tidskriften mognar och i takt med inkomna uppslag och inslag, att kunna få en mer balanserad utformning för att kunna täcka SYS klubbmedlemmars smaker.

Inslag i tidningen skall vara sådana inslag som inte nödvändigtvis enbart behandlar medlemmarnas båtar utan även behandlar områden utav allmänt intresse i Sverige och i utlandet. Personligen är jag fascinerad av R-jaktens historia samt stora klassiska segeljakter.

I takt med att tidningens upplaga ökar, och tillströmningen av annonsörer, kommer denna tidskrift med tiden att bli självbärande och den torftiga tekniska kvaliteten att kunna höjas.

En än gång välkommen till de första numret av SYS jakten. Alla förslag och material mottages tacksamt. Slutligen skulle jag vilja tacka sjöhistoriska museet för dess omfångsrika bibliotek och arkiv på klassiska segeljakter.

Vid Pennan

Mats Selin

Viktigt Meddelande!!

1997 års matrikel har presstopp.

Vg skicka eventuella ändringar snarast

Sail Yatch Society
Box 809
101 36 Stockholm

SYS-Jakten

Organ för Sail Yacht Society

Nr. 0 Januari 1997

Utgivare Sail Yacht Society

Redaktör Mats Selin

Ansvarig
utgivare Per Henricsson

Sail Yacht Society bildades 1990 med syfte att bevara de äldre segeljakter som finns i landet. Klubben skall tillvarata båtarnas och medlemmarnas intressen, ordna eskadrar och träffar. Dessutom ger SYS varje år ut en matrikel innehållande historik, bilder och ritningar över medlemmarnas båtar.

För att bli medlem måste jakten vara minst 30 år gammal, ha en segelarea på minst 40 kvm och vara byggd i klassiska material. Är den gaffelriggad räcker det att den är minst trettio år gammal och är den byggd före 1906 är enda kravet att den är övernattningsbar. Klubben har också ett växande antal stödmedlemmar.

Vill du veta mer om vår verksamhet eller bli medlem? Kontakta Ricard Siewertz på telefon 08-720 33 14 eller email: ricks@algonet.se

Sail Yacht Society
Box 809
101 36 Stockholm

www.yknot.se/hotel/sys

Omslagsfoto:

6:an Contessa under VM seglingarna i Sandhamn i Juli 1995.

Styrelsen har ordet

Så här års står jakten stadigt uppallad på land. Den är vältäckt och varje helg kastar flitens lysrör sitt kalla sken över någon murken del som behöver åtgärdas. Eller tillhör du skaran som he llre seglar fram på det så här års frusna vattnet?

Hur som helst så håller du nu första numret av SYS-jakten i din hand. Tidningen ska att bli ett forum för oss som är intresserade av veteranjakter. Förutom information från föreningen kommer den till större delen att handla om jakterna och om segling. Eldsjälen bakom projektet är Mats Selin som lovat att göra fyra nummer nästa år. Alla bidrag är välkomna, från färdiga artiklar till enstaka bilder eller uppslag. Ring Mats på tel 08-28 42 53 så blir han glad.

För att finansiera åtminstone en del av projektet kommer tidningen att få annonser. Kanske jobbar du på ett företag som kan sponsra tidningen eller matrikeln med en annons. Ring Per Henricsson, tel 08-650 93 05 om du vill annonsera.

Planerade aktiviteter på Båtmässan

Första "riktiga" numret kommer ut lagom till 1997 års båtmässa Allt för Sjön. Den kastar loss första veckan i mars (1-9) i mässhallarna i Älvsjö. Ett av årets dragplåster blir SYS-jakten Natasja från 1930. Hasse och Britt-Marie Börjesson har gjort ett fantastiskt jobb sedan båten kom hit från Västindien. Andra båtar som kommer att ställas ut är regerande svenska mästaren Tatjana, en A22a från 1960 ritad av Knud Reimers. En gaffelriggad 15-jakt ritad av Erik Salander 1916 och eventuellt R5an Rödnäbba. Föreningens mässmonter blir densamma som förra året, det vill säga den illusoriska sittbrunnen som Erik Röing, Håkan Sellerholm, Lars Blume och Ricard Siewertz snick-

rade ihop. Den ska bli en lugn oas för trötta fötter och en naturlig samlingsplats för alla träbåtsälskare. Men, det behövs SYSare som kan bemanna montern, berätta om föreningen och värva nya medlemmar. Ring Ricard Siewertz om du kan ta ett pass, tel 08-720 33 14.

Nummer 1/97 av SYS-jakten kommer att delas ut på mässan och dessutom kommer den nya matrikeln att vara klar. Så passa på att komma förbi och hämta ditt exemplar!

Eskader & evenemang

Det kan inte bli värre! Så resonerar nog arrangörerna av fjolårets eskader, Ulf och Randal. Påståendet syftar inte på själva arrangemanget utan på det usla vädret som dag för dag tunnade ut deltagarantalet. Till nästa år planerar den entusiastiska duon en ny färd.

Det finns i allra högsta grad möjlighet att påverka såväl färdväg som mål. Ett första möte med intresserade är tänkt att h=ållas i februari, mer information nästa år. 1997 ser för övrigt ut att bli späckat av arrangemang. Preliminärt blir det en större veteranbåtsfestival i Vaxholm helgen efter midsommar den 28-29 juni. KSSS klubbhus på Sandhamn fyller 100 år och det ska firas grundligt. Planerna är fortfarande preliminära men KSSS vill locka dit så mycket träbåtar som möjligt med kappseglingar och partaj under vecka 29, den 15-19 juli. Helgen därpå, den 26-27, blir det ett träbåtsjippo i Mariehamns Österhamn.

Nya medlemmar

Vi har den stora glädjen att hälsa Eric & Cecilia Rapaport välkomna som medlemmar med 55an Mari-tana som de övertagit av Fredrik Grönquist.

Guldpokalen - Historia och utveckling

Som sexaseglare har jag ofta hört talas om guldpokalen. Denna prestigefyllda pokal, som av många kallats "seglingens mest eftertraktade trofé", instiftades från början av Nyländska Jaktklubben och kom genom åren att attrahera den absoluta eliten inom seglingen. Guldpokalen instiftades ursprungligen år 1919. Tanken med pokalen var att främja ett internationellt seglings umgänge. Från början kom guldpokalen att avgöras i sexmeters klassen enligt den internationella R-regeln. I denna form segldes den under de 24 första tillfällena. Då sexmetersjakten



Guldpokalen kom att tillverkas av juveleraren CG Hallberg. Den var en dyrgräp redan på den tiden och betingade det hisnande priset 7500 kr år 1919.

ansågs för dyr att tillverka, avlöstes den 1952 av den mer ekonomiska 5.5 meters klassen.

Jag kommer i några nummer framåt att ge utdrag från olika urvalda tävlingar om guldpokalen. I detta nummer kommer jag att ge ett utdrag från den första tävlingen som gick av stapeln i Horten, Norge. Denna tävling tycker jag var speciellt intressant då bermudasriggen fick sitt första intåg på tävlingsbanan. Men tydligen kunde den traditionella gaffelriggen ändå ge den nya riggtypen en match.

Den Första Guldpokalseglingen - Horten, Norge år 1922

Medverkande båtar

SVERIGE *Hypnos*

Rorsman Gustaf Löfmark
Konstruktör Axel Nygren

FINLAND *Stella*

Rorsman Gunnar L Stenbäck
Konstruktör Gunnar L Stenbäck

NORGE *Irene V*

Rorsman Eugen Lunde
Konstruktör Johan Anker

Danmark var också anmäld till seglingarna men hade kort före tävlingarnas början anmält laga förfall.

Representanter i domarkollegiet var:
Finland, kapten H Henriksen, NJK.
Sverige, major T Glosemeijer, GKSS.
Norge, kontorschef Harald Hansen, amiral K F G Dawes och disp Andreas B Brecke.

De tre pokalbåtarna voro byggda för året och deras huvuddimensioner framgår av nedanstående:

Stella Hypnos Irene

<i>L ö a</i>	10.68	11.31	11.04
<i>Lvl</i>	6.81	6.41	6.39
<i>L</i>	8.04	7.94	8.12
<i>Bredd</i>	1.80	1.86	1.90
<i>Djupg</i>	1.45	1.45	1.45
<i>Segelarea</i>	44.63	46.13	44.48
<i>Förtriangel</i>	12.70	9.71	10.45
<i>Kölvikt</i>	2400	1850	1900

Av dimensionerna att döma, framgår det att vinnande Irene V hade den kortaste vattenlinjen, största bredd och minsta segelarea. Om pokalbåtarna och deras utsikter i kampen för övrigt, skrev Seglarbladet:

"I fråga om skrovformen är Irene V den mest underskurna, medan Stella

sin korta och tjocka undervattens kropp har den mest utvecklade formen. Irenes köl kan anses tämligen normal längd, medan Hypnosköl är icke mindre än 3½ meter lång i underkant. Det skarpare förskjeppet presenterar Stella som med sin utfallande raka och spetsiga förstäv röjer ett visst släkttyp med amerikanska regeln båtar. Vad riggen beträffar har Irene och Stella marconirigg, den sistnämnda synnerligen vacker och väl avbalanserad med stor förtriangel, för övrigt i alla detaljer förstklassigt utförd medan Hypnos uppträdde i gaffelrigg med krokig gaffel och den minsta förtriangeln.

Om man skall anlägga en speciellt svensk synpunkt på de tre båtarnas konstruktion är det påfallande, att Ankers båt är den som mest frigjorts från påverkningarna av den gamla R-regeln och i tillämpliga delar speglar skärgårdskryssar-regeln fördelaktigaste sidor.

I lätt vind, t ex 3-4 meter per sekund och därunder, torde Stella och Hypnos mycket väl kunna

hålla Irene stången och t o m slå henne. Men maximitiden för seglingarna om pokalen är satt så kort, att seglingarna knappast hinner fullföljas i för lätt vind. Visserligen var banan utanför Horten 1½ distansminnuter längre än de ca 12, som stipuleras i pokalstadgarna, beroende på att djupet i fjorden ej medgav ankring av rundningsmärke på kortare distans. Hårtill kom den ovanligt starka strömmen, som avsevärt förlängde kryssen. Men fränsett detta är det en högst osäker spekulation att det skall bli så många lättvindsdagar under en på tre segrar baserad tävlingsserie, att det lönar sig att komma med speciella lättvindsbåtar.

I 5 sekundmeters vind och däröver var Irene avgjort överlägsen. Hon bar sina fulla segel väl även i mycket frisk vind och tog sjöarna mjukt och lätt med ett par tum av fribordet synligt i lä, medan de andra släpade däck i vattnet, Hypnos hackade i sjön och Stella var mycket besvärad av avdriften. Under den intensiva kryssen med korta slag visade också den svenska båtens långa köl sina nackdelar, i det att den vände betydligt långsammare än konkurrenterna. På slör och läns var båtarna jämspelta. Det var på kryssen som seglingen avgjordes.

Erfarenheterna från Horten berättiga till den slutsatsen, att våra konstruktörer säkerligen ha större nytta av att ta skärgårdskryssarna än de gamla R—båtarna till utgångspunkt för framtida konstruktioner till 6-m klassen. Man har rikligt igen det som offras på segelarean till förmån för en skrovfurm, som ger båten begynnelsestyhvet och goda kryssaregenskaper. Det är inte alldeles seglens fel att vissa internationella båtar verkar avskräckande. Rent sportsligt sett är båtbesättningarna värda en eloge för deras prestationer både sol och rusk och under så exceptionella strömförhållanden, att t o m Eugen Lunde, som ju är hemma i gården, inte sett på maken. Han lät själv första dagen lura sig att ligga och slåss mot Drammensälvens utflöden mitt i fjorden."

Första seglingen, 15 juli

Vind 5.5-1 m/s. Seglingen kunde inte fullföljas inom stadgad minimi-tid. Denna dag hade sannolikt tillfört Finland en seger, ty då seglingen 17.20 avbröts, hade Stella tillkämpat sig en avsevärt försprång.

Seglade tider - start kl 13.20

1:sta varvet

Bastö (läns)

Stella 0.22,20

Irene 0.22,33

Hypnos 0.23,03

Gulh (kryss)

Stella 1.20,50

Hypnos 1.21,29

Irene 1.21,34

2:dra varvet

Bastö (läns)

Stella 2.21,29

Hypnos 2.21,37

Irene 2.21,39

Gulh (kryss)

Stella 3.45,15

Irene 3.49,51

Hypnos 3.56,45

Horten (läns)

Stella 1.55.10

Hypnos 1.55.20

Irene 1.55.37

Tävlingen bröts kl. 17.20

Andra seglingen, 16 juli

Vind N - O, 4 -6.5 m/s. Seglingen gynnades av en jämnare vind, men strömmen visade ingen förändring.

Redan på första kryssen sög Irene långsamt förbi Hypnos till lovart och behöll sin ledande position ända till slutet. Hypnos blev andra båt och Stella tredje.

Seglade tider - start kl 13.20

1:sta varvet

Bastö (Slör)

Hypnos 0.20,40

Stella 0.20,55

Irene 0.21,00

Gulh(Kryss)

Irene 1.26,06

Hypnos 1.31,04

Stella 1.46,36

Horten(Slör)

Irene 1.46,48

Hypnos 1.51,51

Stella 2.07,55

2:dra varvet

Bastö(Slör)

Irene 2.07,07

Hypnos 2.12,29

Stella 2.29,13

Gulh(Kryss)

Irene 3.09,13

Hypnos 3.12,02

Stella 3.25,29

Horten(Slör) (Mål)

Irene 3.32,13

Hypnos 3.34,40

Stella 3.49,12

Tredje seglingen, 17 juli

Seglingen bjöd på frisk nordlig vind på 6-8 m/s. Strömtnten oförminskad. Stella ledde denna dags start i likhet med de två föregående dagarna. Första vändmålet rundades i ordnings följden Hypnos, Irene,

Stella, men kryssen ändrade den-
samma till Irene, Stella, Hypnos och
så blev även slutordningen.

Seglade tider - start kl 10.00

1:sta varvet

Bastö (Läns)

Hypnos	0.18,31
Irene	0.18,35
Stella	0.18,42

Gulh(Kryss)

Irene	1.14,27
Stella	1.20,21
Hypnos	1.20,22

Horten(Slör)

Irene	1.34,04
Stella	1.40,45
Hypnos	1.41,10

2:dra varvet

Bastö(Läns)

Irene	1.52,06
Stella	1.59,31
Hypnos	1.59,49

Gulh(Kryss)

Irene	2.49,23
Stella	2.57,40
Hypnos	3.01,01

Horten(Slör)

Irene	3.09,24
Stella	3.18,12
Hypnos	3.22,21

Fjärde Seglingen, 18 juli:

Seglingen gick under regn vid en
NVV vind på 6-7.5 m/s. Till en
börja var ordningiföljden Irene,
Hypnos, Stella men så småningom
arbetade sig Stella upp till andra
båt. Irene hemförde sin tredje seger
och därmed Guldpokalen till Norge
för första gången.

Seglade tider - Start kl 10.00

1:sta varvet

Gulh(Sträck)

Irene	0.24,41
Hypnos	0.25,16
Stella	0.25,46

Bastö(Slör)

Irene	0.46,33
Hypnos	0.47,12
Stella	0.47,47

Horten(Kryss)

Irene	1.31,15
Stella	1.33,38
Hypnos	1.35,15

2:dra varvet

Gulh(Sträck)

Irene	1.53,55
Stella	1.57,13
Hypnos	2.01,07

Bastö(Slör)

Irene	2.16,49
Stella	2.20,27
Hypnos	2.24,31

Horten(Kryss)

Irene	3.03,02
Stella	3.09,29
Hypnos	3.11,47

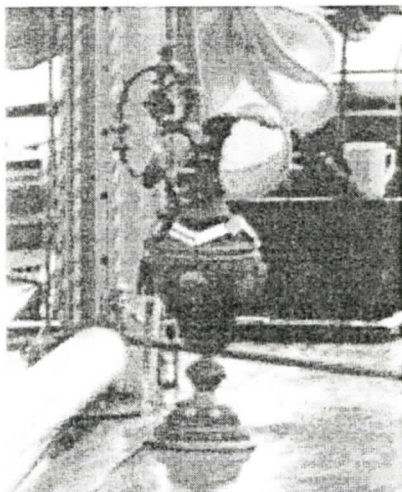
Den av Johan Anker konstruerade
sexan Irene V stod således som
totalsegrare efter den första seg-
lingen om Guldpokalen.

Allt eftersom Guldpokalen blev
etablerad, flera nationer kom att
delta i denna tävling under senare
år. Den mest lyckade båt som seglat
Guldpokalen var "Goose" från
USA.

Den amerikanska båten "Goose" kom att bli den mest framgångsrika båten i Guldpokalens historia.



"Contessa slog ut Britt-Marie"



Den åtråvärda "The Scandal beauty trophy". Den fula bucklan är en av de mest prestigefyllda trofeerna.

Till Söndagen hade det kommit in en massa skärgårdskryssare. Mycket fina båtar som dessutom såg snabba ut. Vindarna hade mojnät sen Lördagens seglingar vilket glädde oss mycket. Tessa-båten som Jonas dotter kallar Contessa är ju tämligen vek och har inte mycket att hämta om det blåser till. Enligt ritningarna är det endast 1800 kg i blykölen och det den skall väga upp krysstället på ca 50 kvm, vilket den inte gör när det blåser över 5 m/s.

Nåväl, Under lördagens seglingar hade Mats, Jonas och jag fått förstärkning till Söndagen. Gasten, Sen Gejrot, för övrigt förbundsdomare, kom på Söndagsmorgonen och informerade om att Contessa varit omnämnd i Svenska Dagbladet. Kul tänkte jag, och frågade om vad som stod. - Ja, ni seglade visst baklänges igår... Förklaringen jag gav under ca 15 min var tämligen invecklad och handlade om rätt till väg, dumma vindar och svårbemästrad båt. Vi hade i alla fall inte gjort något fel!

En viss revanchlusta infann sig till eftermiddagens Scandal Beauty race, här skulle det seglas fort!! Sten kunde tyvärr inte vara med så vi var återigen tre i båten men vindarna var som sagt ganska idealiska för oss så vi skulle nog klara oss på tre. Jag tror var att det var ett 30-tal båtar med i startfältet

och efter en del begrundande så beslöt vi oss för att chansa lite närmre Statshuset. De flesta var rädda för att inte få någon vind där uppe (lä) men vi resonerade som så att: - Bättre att chansa på vind här uppe än att slåss nere vid lämärket och bli täckt. Vi kommer ju aldrig om de större båtarna om vi hamnar i lä.

Efter att ha prickat linjen, helt för oss själva uppe vid statshuset, så visade det sig snart att vi valt rätt väg och med en turlig vindvridning så hade vi endast en eller två 8:or

svår situation så tillvida att vi måste lämna plats för 8:orna som vi hade i lovart. Vi kunde möjligtvis ha lagt oss efter dem men problemet hade då varit att vi var för snabba och hade fått manöverproblem vid rundningen. Vi låg också lite före Sk-55:an ock Sk-40:an som vi hade i lä. Vår tanke var att runda innanför 8:orna men problemet var bara att vi låg för långt fram så att Skärgårdskryssarna naturligtvis kom till skott först. Möjligtvis hade vi kunnat slacka på skoten för att möta attacken från Skärgårds-



6:an Contessa på sista varvet i "The Scandal beauty trophy race".

framför oss vid första rundningsmärket. 8:orna och en gammal Sk-55, Maritza, var med i täten medans det övriga fältet klumpade ihop sig och hade svårt att komma loss. En viss munterhet och förundran spred sig ombord, vi höll 8:orna bra och försökte att ta oss förbi men de bevakade varandra och vi kunde inte ta oss förbi varken i lovart eller i lä. Maritza, Skärgårdskryssaren visade sig snart vara en mycket snabb lättvindsbåt och vi lyckades aldrig segla ifrån den. Varven gick och det hände egentligen inte så mycket till det var dags för sista rundningen uppe vid helikopterplattan. Det hade tätat något och en Sk-40 hade kommit ifatt oss. Uppe vid mäcket hamnade vi i en

kryssarna i lä. Det hela slutade med att vi fick gå runt utanför alla och tappade Skärgårdskryssarna förbi oss. När vi skar mållinjen var vi förbannade på oss själva men visste inte riktigt om vi kunde gjort på något annat sett. Dock visade det sig att vi hade ett fördelaktigt GYSTal varför vi ändå tog hem bucklan till SYS!!



Artikelförfattaren med dagens skörd av bucklor

Historiska dagen på Sjöhistoriska museet

Det årliga återkommande evenemanget historiska dagen gick av stapeln den 19:e Oktober på Sjöhistoriska museet. Det är Historiska rådet i Svenska Seglarförbundet som har startat denna verksamhet med syftet att på ett mer strukturerat sätt dokumentera och forska i vår seglingshistoria, främst från tävlingsbanorna.

Detta år startade Mikael Brandt, en mycket namnkunnig Finnjolle-seglare med bla. ett EM guld i sin meritförtäckning, att kåsera om segelkanotens utveckling genom åren. Det som var mycket förvånande var släktskapet mellan segelkanoten och olika segeljollar. Faktum är att Finnjollen i sin konstruktion har exakt samma spantruta som en segelkanot typ B fast med en avklippad akter. Mikael Brandts inlägg var mycket uppskattat bland publiken. Dagen gick vidare med filmvisning. Det visades ett flertal filmer som är tagna av medlemmar i Uppsala Segelsällskap. Filmen som i princip var i oklippt skick visade USS verksamhet under 30-talet och framåt samt en del inslag bl.a från Gotland runt och andra regattor, bland annat Hankö i Norge. Det var mycket intressant att se detta tidsdokument med neptunkryssare, Skärdgårdskryssare, kanoter samt Starbåtar. Det förekom även olika

R-jakter: 5:or, 8:or och 12:or. Efter lunch var det dags för den verkliga godbiten. Per Schelin visade en film från 1944 från sin fars varv, Kungsör och byggandet av A30:an Rush V konstruerad av Reimers. Filmen som var tagen av en professionell filmare, gav en mycket god inblick i båtbyggandet förr.

Det var imponerande att se de gigantiska mahognystockar som levererades till varvet i befintligt skick som sedan förädlades. Båtbyggandet beskrevs i detalj steg för steg från gjutningen av blykölen till läggningen av däck och slutligen lackning och riggning. Rush V kom senare att bli en mycket lyckad båt med många goda resultat på tävlingsbanorna.

Efter filmen var det dags för en paneldebatt med två av våra seglingsprofiler. Sune Calsson, en namnkunnig Starbåtsseglare och ett namn i R6-klassen. Thomas Larsson som representerar det mer traditionella båtbyggandet. Thomas Larsson är ett namn som de flesta som kommit i kontakt med en träbåt känner till.

En stor del av debatten handlade om kontrasten i båtbyggeri förr och nu. En A30 tog på 40-talet ca. 2500 timmar att bygga. Med dagens penningvärde skulle en sådan båt kosta uppemot miljonen att bygga.

Så frågan är, kommer det överhuvudtaget träbåten att uppleva en renässans i framtiden. Thomas Larsson kom med en viktig synpunkt att det idag finns en mycket stor båtflotta i Sverige som håller på att förstöras. Varför inte ta vara på de befintliga båtarna som finns istället och renovera dessa. Det ligger mycket i Thomas resonemang. För att starta nybyggnation i stor skala krävs ett mycket stort yrkeskunande, och även om detta skulle finnas, skulle en traditionell träbåt att kunna byggas så att folk kan ha råd att köpa dem.

Dagen avslutades med att inslag om Sjöhistoriska museets roll som kunskapsbas i kappseglingens historia. Stefan Andersson, Ann Magnusson och Hans Lennart Olsson stod för denna del.

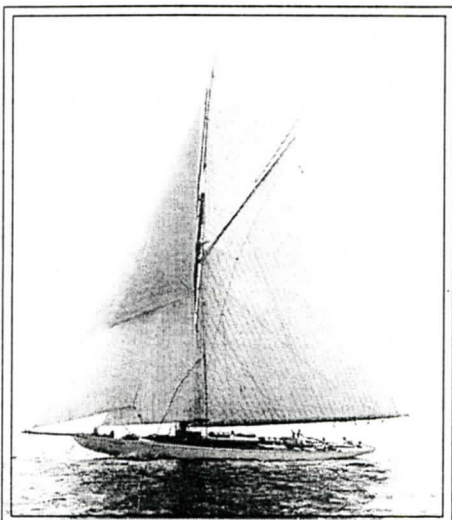
Nästa historiska dag som kommer att äga rum i November 1997 kommer att ha som tema R-jakter. Lennart Olsson (En mycket namnkunnig person inom R-jaktens historia) kommer att hålla i fakta-insamlingen för denna dag. För detta evenemang efterlyses material om R-jakter!

Vidare kommer det att vara en temadag om bankappsegling i Mars-97. 27:e November i år är det en träff med ämnet havskappsegling. Plats: Tranebergssugan.

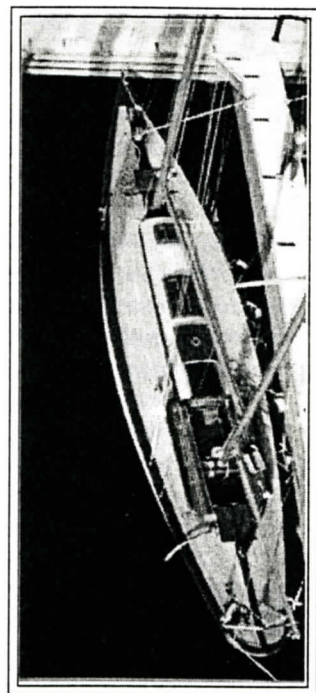
Bild från tidningen "Seglaren" år 1911 som visar segeljakter under tävling utanför Furusund. Bland jakterna på bilden kan nämnas SK150 Mignon (Längst till höger) samt SK150 Thelma (2:a från höger). Bilden illustrerar exempel på historisk information som kan grävas fram i Sjöhistoriska Museets bibliotek.



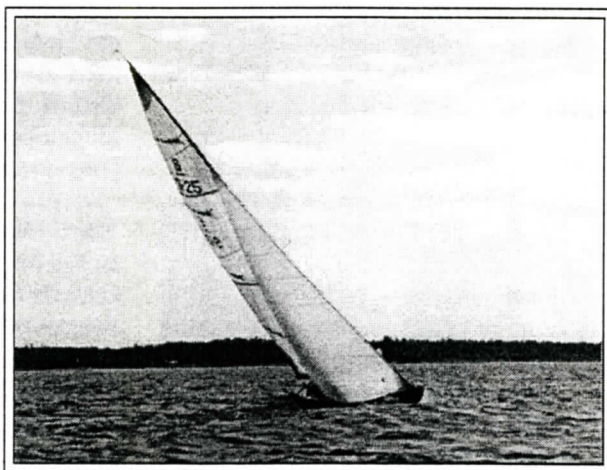
Fotogalleriet



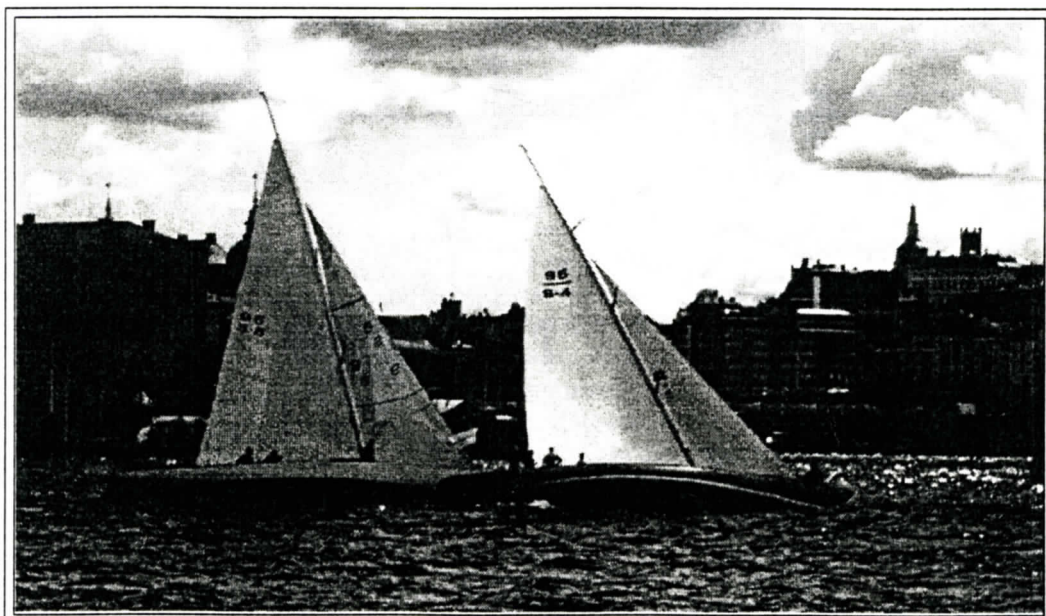
"Svanhild" någon gång på 1910-talet. Någon läsare kan kanske bidra med mera information om denna vackra segeljakt.



R10 "Orchis" ur fågelperspektiv vid Pampas marina



R6 S25 "Flush" under en hård kryssbog vid årets Mariehamnsregatta



95:or i hård kamp på Riddarfjärden under vattenfestivalen



**Varvet med 11 st SYS yachter
varav "Peace" fick Jungfru-
sundsstipendiet -95 vilket
ger gratis vinterplats
påföljande år.**

**För Er andra kostar det 65
kr/kvm utomhus och 195
kr/kvm inomhus.**

Erik & Lasse

Till Salu

R6, S-8 Caresse

Ritad av Zake Westin

Renoveringsobjekt, står i Nybro, Småland.
Fina segel och winchar.

Kontakta Svante Höglund,
Telefon: 08-39 00 37 eller 08-600 11 25

YACHTWERFT MAX OERTZ

Neuhof am Reiherstieg bei Hamburg
GEGR. 1896

Telegr.-Adresse: Oertz, Hamburg
Fernsprecher: Hamburg, Amt III, 871

Verbindung alle 10 Minuten mit Fähre & grüne Flagge
ab Kehrriederponten am Baumwall in Hamburg nach
Reiherstieg, Endstation Drehbrücke

Konstruktion und Bau von
SEGEL-YACHTEN
MOTOR-YACHTEN

jeglicher Grösse und Gattung

Marine-Motorfahrzeuge
u. Kriegsschiffs-Beiboote

Sorgfältigste Arbeit

Zeitgemässeste und
geschmackvollste
Ausführung

Konstruktion und Baubeaufsichtigung der
Schoneryachten „Germania“ 08 und
S. M. des Kaisers „Meteor IV“ 09

Plats för annons

Kontakta

Mats Selin, 08-705 56 42
mats_selin@ccm.isk.intel.com

Eller

Per Henricson, 08-796 66 76
per.henricsson@elektronik.et.se

Båt *af* Trä

Fackmannamässiga Renoveringar
och Reparationer av Träbåtar

Björn Melander

Skurusundsvägen 76, 131 46 Nacka

Tel: 08 716 17 53, Mobil 070 637 25 81