

Nu kränger jag 30 % mindre

Göran Eks Östersjö 10:a Galatea väcker berättigad uppmärksamhet. Hon behöver bara närma sig en hamn så vinkas hon in av nyfikna och uppankade seglare. Galatea, byggd 1946, är inget mindre än en seglande skönhet. Men så var det "skönhetsfelet" med krängningen och den dåliga höjden på kryssen.

– Vi kom ofta i hamn med blöta fötter och insåg efter att ha seglat båren en sommar, att det krävdes nya segel. Frågan gick till Hasse och Peder på Royal Sails: "Vad kan ni göra åt det här?"

Svaret blev en ny garderob (storsegel, kryssflock, genua) av Pentex-förstärkt sandwichduk. Duken består av fem skikt: Dacron, Mylar, Pentex, Mylar och Dacron. En laminatduk med enastående formstabilitet både under skiftande vindstyrkor och under seglets hela livslängd.

– Det är en ny båt. Hon kränger uppskattningsvis 30 procent mindre nu och tar fin höjd på kryssen. Hon accelererar som en sportbil och det är bara att njuta av varje sjömil, avslutar Göran.



Royal
Sails
båtlangler före

ingetn@royalsails.se
www.royalsails.se

ROYAL SAILS ÄR I DAG ETT AV FÅ LOFT I VÄRLDEN SOM HAR TILLGÅNG TILL DEN FÖRNVÄGGA DE GUREN MED PENTEXFÖRSTÄRKNING
FRÅN ÖSTENRIKENS POLYESTER. PENTEX ÄR EN POLYESTERER SOM GJÖR EN ENKELT OMBYGGNAD GUREN 30% STÄRKARE AN
VANLIG POLYESTER. GUREN ÄR MOCELLAVVÄGKLEDD OCH HAR STOR TÄLIGHET MOT UV-STRALNING.

STOCKHOLM 08-660 55 05, SANDHARN STRANDPROMENADEN ISOMMARÖPPET, ALINGSÅS 0322 331 09, MOTALA 0141 23 51 30,
BULLANDÖ MARIERNA 08-571 452 10, SUFOSVALL 070-623 81 23, VÄSTERÅS 021-220 09, VÄSTERVIK 0490-177 00, ÖSLO 22 41 00 11



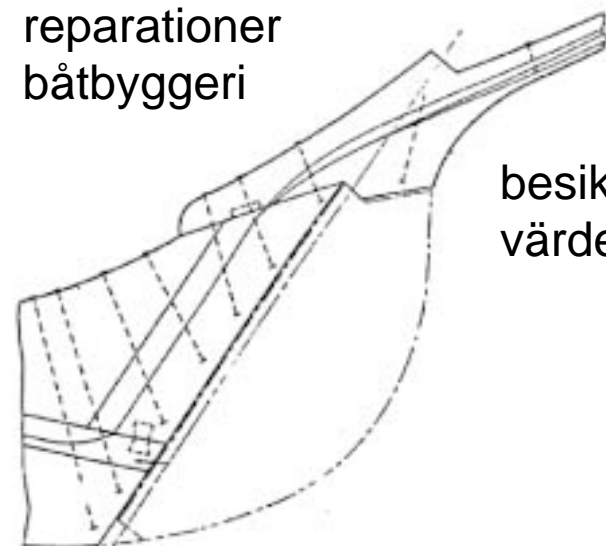
SYS Jakten

Nr 1 • 2000

Organ för Sail Yacht Society

Träbåtsrenovering och konsultation

reparationer
båtbyggeri



besiktning
värdering

**F-A Båtsnickare
Thomas Larsson**

Hammarensvägen 35, 131 42 Nacka tel: 716 56 79
Verkstad: Kanalvägen 4, Henriksdal tel: 643 98 96
Mobiltel: 070-716 28 79, fax: 716 93 64
Epost: batsnick@mbox301.swipnet.se

Båtar och tillbehör

Annonsering gratis för SYS-medlemmar
Införda annonser är endast med i ett nummer om inte annat har överenskommit

Säljes

Ljungströmkryssaren S/y Uhuru

Efter 10 års renoveringsarbete och brukande är jag redo för nya utmaningar. Att renovera båtar är mitt arbete men jag kan inte samla på dem. Jag har därför beslutat mig för att sälja Uhuru för att lämna plats för nya projekt. Båten kan levereras sjösättningsklar eller sjösatt i Barsebäcks hamn. Prisdé: 130.000:-
Träbåtbyggare Fredrik Lundahl
Backavägen 3, 246 31 Löddeköpinge
Tel. 0708- 98 52 13
<http://www.websajt.nu/sys/matrikel/uhuru.htm>

R6 Melita S-93

W. Fife 1934 - Fint skick, mkt. utrustning
Kontakta Kent Persson, 036-433 83, Mob. 070-590 80 38

Nordisk Kryssare 5 1/2

Mycket välskött och välutrustad originalbåt. Reimersritad 1945. Byggd i furu med dukdäck. Nya segel, fullattestor etc 1997. Yanmar diesel 8 hkr, vagn och ställning mm. Säljes pga ny större jakt. Pris 72.000 eller bud. Ju snabbare desto billigare.
Erik Cyrus, tel 08-7179920, 070-6573200

R8 IBIS

Bjarne Aas 1929.
Del eller hela säljes eller annat förslag. – En bra chans för en händig person att arbeta sig in i båten!
Kontakta Barbro Axelius på 08-333342

Felicia R7 -1909

home.swipnet.se/illix/felicia
För mera information: 08-27 29 61, 0708-855 975

SEGELSHOPPEN AB

BÅSEGLARHUS
SKEPSTHOLMEN
111 40 STOCKHOLM

TELEFON 08-611 82 82
TELEFAX 08-611 02 15
BANKGIRO 504-09081
POSTGIRO 9631 07-8

Specialite'

RYEGARDS Fersissor & Färger

stor sortering i fotogen-

lampor & nautiska

presenter och El-

armaturer

Tjära

Einoljor

Terpentin

Talg & Mönjor

Kapellväv, skeppsfärg

Beslag, däckduk, tågvirke



NAUTICA

Kompasser

LYTH-kompasser



Cassens & Plath

Kompasser avsedda för allt från fritidsbåt till största fartyg



Iota 2

Ritchie

Kompasser från kanot till större fritidsbåt.

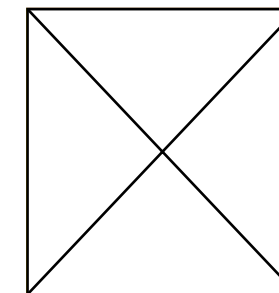
Navigationsprogram



Navmaster

Navigera med PC ombord och anslut en GPS så kan du se var du befinner i sjökortet. Lagg in rutter och annan egen info.

Kombinationsantenn



VHF, Mobiltelefon, AM/FM-radio
SSB, Navtex, Väderfax, TV, D-GPS,
Decca, Loran C, DSC - Digitalt selektivt
anrop - nya nödkanalen på VHF.

Besök oss i monter B04:02

Kyl och frys-system från Waeco

Värmepaket från Waeco

Solpaneler från NESTE

Spisar och lyktor från Optimus



LYTH Instrumentfabriks AB

Box 3309, S-163 03 Spånga, Sweden
Tel: 08-621 02 60, Fax: 08-795 67 90
Besöksadress: Spångavägen 399

5m5m5m5m5m5m5m5m5m5m5m5m5m

Ordförande har ordet

5:a-vänner..... Som nyvald ordförande vill jag ta detta tillfälle i akt och presentera mig för er medlemmar. Jag heter Jonas Wahlström, är 31 år fyllda och bor på Lidingö. Jag har under hela min uppväxt tillbringat varendasommar på någon segelbåt under flera veckors tid. Jag har varit biten av segling under hela mitt liv och bttet blir bara större och större för varje år.

1987 fick jag och Peter Bäckström syn på 5:an S 78 Saga som var till salu. Det var då den absolut vackraste båt vi båda någonsin hade sett. Vi slog till och köpte den direkt. När vi något senare blev medlemmar i Svenska Internationella 5 m klubben (numera ombildad till Förbund) blev vi varse den kappsegling som fanns i klassen. Vi började då intressera oss för kappsegling och har sedan dess inte kunnat tänka oss någon roligare kappsegling än med våra fantastiska 5:or. Efter ytterligare en tid köpte Peters bror Anders in sig i båten och vi har nu blivit en mycket sammansvet-

Historik

1929 antog IYRU på franskt förslag regler för en Internationell 5m klass.

Syftet var att skapa en mindre och billigare klass än den allt dyrare R6:an. 5m-regeln är precis som R-regeln en konstruktionsregel, vilket gör att alla båtar är olika. I Sverige introducerades klassen av Knut H. Reimers 1936 och blev snabbt populär på både ost- och västkusten. Redan 1937 deltog 27 stycken 5:or i KSSS Sandhamnsregatta.

Då 5m-regeln är mycket lik R-regeln såg de första konstruktionerna ut som små R6:or med den skillnaden att de var betydligt lättare. Skillnaderna från R-regeln exploaterades sedan och båtar blev mindre och fick allt flatare undervattensskrov.

Totalt byggdes närmare 100 stycken 5:or i Sverige och bland de mest aktiva konstruktörerna märks Tore Holm, Tord Sundén, Knut H. Reimers, Jac M Iversen, Harry Becker, Arvid Laurin och Roy Scherman.

Förutom i ursprungslandet Frankrike lär det ha funnits 5:or i Schweiz, Holland, Italien, USA, Argentina, Uruguay och i våra grannländer Danmark och Finland. Med Finländarna fanns ett aktivt utbyte på 30- och 40-talen precis som nu. Under kriget sprang utvecklingen i Sverige ifrån övriga nationer och ny internationell klass blev 5.5:an som har många likheter.

Därmed dog intresset för 5:an och många båtar förseddes under 50-talet med ruff. 5:orna som var starkare konstruerade har överlevt 5.5:orna och

sad besättning. Detta har även visat sig på kappseglingsbanan där vi har rönt vissa framgångar. Då konkurrensen och kappseglingsskunnandet ständigt ökar i klassen blir det varje år en utmaning att försöka följa med de andra 5:orna ute på banan. Detta glädjer mig, utan utveckling och konkurrens i en klass dör klassen till sist ut. Detta är dock ingen risk i 5:a-klassen där vi bara blir fler och fler aktiva och duktiga seglare ute på sjön.

Att vi även har en kulturskatt att bevara för framtiden i våra vackra 5:or gör även detta att vi 5:a-vänner gör en god gärning för framtiden genom att vi renoverar våra båtar och ser till att dessa lysande stjärnor inte släcks.

När vi nu tillsammans för in den gamla anrika 5:a-klassen i ett nytt millennium ser jag med tillförsikt på framtiden för denna seglande skönhet. Jag hoppas att vi ska kunna bevara de 5:or som finns och se till att de lever ett långt liv.

Hälsningar Jonas

upplever nu en renässans i Sverige och Finland och under 1997 års Sandhamnsregatta var antalet startande jämförbart med 30- och 40-talets startfält.

Svenska 5m-förbundet har under 1999 haft ett antal kappseglingar där bland annat båtar Saga och Röd-näbba varit över och seglat den anrika Hangöregattan. Då det gäller omvänt mellan Svenska sexor och femmor vann de svenska båtar med god marginal.

Men det är inte bara segling som gäller för femma-seglare. I höstas vid den årliga räkfesten hos Janne på Tranebergsstugan hade vi besök av våra finska vänner som förgyllde vår tillvaro med både nubbevisor från Brändö seglarsällskap och en tomte med innehåll. Festandet pågick som vanligt in på småtimmarna då förbrödringen var på toppnivå som vanligt när 5:a-seglare träffas.

Där visades också den film som kommer att rulla vid vår 5:a som kommer att stå på mässan. För att visa vår uppskattning för de långväga gästerna i höstas har vi valt en finskbyggd femma.

Filmen som gjordes av 5:an Seabirds skeppare under segelbåtens dag med anledning av att femman som klass fyllde 70 år.

Vid ordbehandlarn

5
SWE 36 Hans Fungdal

SYS Jakten

Organ för Sail Yacht Society

Nr. 1, 2000

Utgivare Sail Yacht Society
Redaktör Eva Karlsson Dahlberg
Ansvarig
utgivare Håkan Sellerholm

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 30 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: silveringen@websajt.nu

Sail Yacht Society
Box 809
101 36 Stockholm
websajt.nu/sys
Postgiro: 32 72 88-7

Omslagsbild:

Ljungström kryssaren Uhuru

Ordföranden har ordet.

I tio år har vi nu jobbat för att öka de gamla segeljakternas status och komma bort från dom gamla fördomarna, att båtar av trä är något man köper för att man inte har råd med något annat, att dom läcker som såll och är ett helvete att äga. Ännu har vi inte nått ända fram. Trots en tydlig trend, som visar på att antalet som har nåtts av budskapet ökar, har den stora allmänheten ännu inte hakat på. Tar man upp sin hobby med någon person, även båtmänniskor, får man ofta en lätt nedlåtande blick och ens omdöme anses bristfälligt, eftersom man valt en gammal ”träskorv” framför en ny och fin plastbåt. Det ända som verkar bita på gemene man är glänsande lack och putsad mässing. Därför måste vi fortsätta att visa upp just det trots att hobbyn innehåller så mycket mer. Lyckas vi åstadkomma en attitydförändring drar vi ändå alla nytta av det i slutändan.

I den första paragrafen i SYS stadgar, som beskriver föreningens syfte, står det ”SYS syfte är att bevara båtar till eftervärlden”. Hur gör man nu detta? Frågan är inte helt lätt att besvara, men bara genom att organisera båtägarna i en förening byggd på vårt gemensamma intresse, har vi kommit en bra bit på väg. Jag drar slutsatsen, att ett av de bästa sätten vi har, att främja SYS syfte, är att öppna upp föreningen för så många veteranbåtsintresserade som möjligt. Har en jakt väl registrerats hos oss, är det vår skyldighet, att i möjligaste mån hålla reda på var och hur den befinner sig. Även om ägaren lämnar klubben eller säljer jakten. Målet måste vara att ingen jakt, som varit med i SYS, någonsin får stå övergiven och förstöras utan att någonting görs.

Vi inleder med detta nummer av SYS Jakten ett samarbete med Svenska 5m Förbundet. 5:a-förbundet kommer att bidra med en klubbsida och även med mer blandat material. Vi i SYS välkomnar 5:a-seglarna i läsekretsen.

Håkan Sellerholm

BROMMA JÄRN VÅRRUSTAR för båtfolket

Maskinuthyrning - Sika Flex fogmassor - slipmaterial
Rostfri skruv - stor sortering elverktyg

Dessutom får du personlig service, fackkunskap och ett trevligt bemötande.
Och priserna är rimliga
Välkommen in

Se vår hemsida: <http://www.brommajarn.se>



BROMMA JÄRNAFFÄR AB

Abrahamsbergsvägen 2, Bromma - tel 08-25 92 00, fax: 08 26 65 06

LE TONKINOIS

Trä och metallskydd på ren linolja utan lösningsmedel.
Linolja har en flera hundra år gammal tradition som skyddslack för såväl trä som metaller. Le Tonkinois är en högvärdig linolja som sedan nästan 100 år pressats ut ur linfrön av högsta kvalitet enligt beprövade hantverksmetoder och raffinerats vid 270C. Slutprodukten som tillförts ren Chinaolja är en lack med suverän renhet som någon kemisk produkt ej överträffar.

Le Tonkinois används på rena träytor såväl som på rengjord och slipad redan lackad yta. Bevarar träets färg och lyster under alla förhållanden.

Monter B14:27



LE TONKINOIS SKANDINAVIA AB Tel 08-541 365 86 • Fax 08-541 369 36
ENVIRONMENT TRADING Tel/fax 031-93 68 74 • Mobil 0705-93 68 74
JOTIKO MARIN HELSINGFORS Tel 09-135 13 44



Utöver vårt vanliga sortiment av skruv och bult i syrafast och mässing (Störst i landet) har vi följande godsaker för träbåtar:

Proppar i ek, furu och mahogny av högsta kvalitet
Skruvförsänkare för 10 mm proppar
Kopparspik med brickor för nitning
Sikaflex fogmassa och lim
Rostfria beslag, gångjärn, vantskruvar
Nyhet!
Träskruv av brons

SE VÅR NYA MÄSSINGSHÖRNA
Lampor, lyktor, beslag mm.

Välkomna!

SYS-medlemmar får 10% rabatt!

SIFVERT SKRUV AB
Butik: Lindhagensgatan 53
Tel: 08-440 73 20
Fax: 08-440 73 80



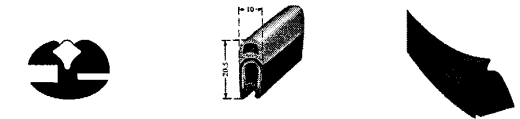
KUNTZE

VI HAR ETT AV BRANSCHENS
STÖRSTA SORTIMENT
PÅ SLANG.



- * Slangar- Vi lagerför ett brett sortiment på gummi och plastslangar.
- * Slangtillbehör- Vi har slangklammer i galvat, rostfritt samt syrafast.
- * Lister- i gummi och plast ex. glasningslister, tätningslister.
- * Gummiduk och packningar- Vi tillverkar efter Ert behov.
- * Mattor & inredningsmat- Konstläder, ljudisoleringsmat.
- * Lim, tätningsmassa & tapeprodukter.
- * Kilremmar, remsskivor och vibrationsdämpare.
- * Handskar, stövlar & regnkläder.

VÄLKOMMEN IN I VÅR BUTIK PÅ LINDHAGENSGATAN 76



KUNTZE & CO AB
Box 120 79 Lindhagensgatan 76, 102 22 Stockholm
Tel. 08-657 90 00 Fax. 08-657 98 20

Trogna vår inställning sedan 60-talet försöker vi även i fortsättningen stå till tjänst med trämaterial, till allt från barkbåtar till regalskepp
Stora dimensioner, både längder och bredder
Vuxna krökar till stävar och spant

Ring om era problem på tel: 08-591 441 30,
eller faxa på nr. 08-591 440 59.
Så försöker vi lösa dem.

TESTRUM AB

hade vi också byggt ett "hus" till Barbro där vi hade det varmt och ombonat. Idag är jag mycket stolt över däck och tack vare min Fars skicklighet kan ingen tro att det är gjort av amatörer.

När våren kom igen var "Madame" åter på banan, den här gången starkare än någonsin. Hon hade aldrig varit så vacker som nu! Vid inmätning visade det sig dock att hon var ca 30 cm för djup, men för en redan luttrad far och son var det inga problem. Så förra vintern (1998) släppte vi ner kölen på backen och avlägsnade allt döträ. Vi breddade och göt på mera bly på kölen som sedan spacklades för att få den licksidig och därmed de optimala strömningsegenskaperna.

Okey, vad är det då som får två vuxna män att offra 15 års fritid, en större förmögenhet och två förhållanden (mina egna alltså, då min Mor alltid troget finns vid min Fars sida vad han än hittar på) på en hög med plank? Jo, det är äran att tillhöra den lilla exklusiva skara som får äga och förvalta ett kulturarv som riskerar att försvinna från Sverige då de gamla smyckena idag tyvärr ofta försvinner över till Finland och ner till Sydeuropa. Så fram för flera envisa äventyrare som är villiga att ta sig an ett "vrak" och göra henne till en skönhet. Gör som min far och jag; var envisa och tänk på den glädje en vacker träbåt sprider runt omkring sig.

Kom gärna förbi på båtmässan och se de olika stegen och slutprodukten av vad en far och hans två söner har lyckats åstadkomma tillsammans.

Hans Fungdal

Nations Cup

Internationella seglingsframgångar är vi ju inte speciellt vana vid i SYS. Sexaseglarna försökte borta i Hangö men SK-95 Kerma lyckades ta hem Nations cup i Kiel/Laboe. Vad jag vet om Nations Cup är tanken att "landslag" seglar mot varandra. På sexan Contessa (fd SYS-jakt) seglade skeppare och gästar från SWE-93 Melita. Till sommarens seglingar om äggkoppen vet jag inte om Kerma kommer att fara ned och försvara sin titel. Men det kanske finns andra jakter som skulle vilja fara ned och kämpa i ett svenskt "landslag". Datum och mer info kommer.....

SYS gratulerar

Hasse &

Company på

Kerma



VIRGULA AB
VARVET I GÄDDVIKEN
Grundat av A.Plym
1893

VI ERBJUDER KUNSKAP OCH ERFARENHET

- Fullservice inomhus i värme
- Plast och träreparationer
- Inredningssnickerier
- Krankapacitet 13 ton

VARVET I GÄDDVIKEN
Kvamholmsvägen 56 131 31 Nacka

TEL 08-702 00 52 FAX 08-702 00 52

"Sexaklubben"

Sexaintresserade träffades på Vikingarnas klubbhus i oktober för att dra upp programmet inför säsongen år 2000. Martin Larsson och "Kartong-Lasse" släppte där bomben att de köpt in en Bjarne Aas-sexa, Yam Sing, b.1957. Årtalet och konstruktören borgar för att jakten kan bli mycket farlig när den väl kommer igång. Båten har legat i sjön de sista tre åren men ej seglats så det torde vara en del jobb att göra. Ambitionerna är att vara med under säsongen med formtopp till NM i Sandhamn. Jakten transporteras under vintern från Seattle till Stockholm. Mötet enades om att lägga fast en kappseglingsskalender. Under mässan "Allt för sjön" kommer programmet att spikas.

Tävlingar som torde vara aktuella är: Saltsjöbadsregattan på Baggen 27-28 maj, (Hasse Wetterbergs) veteranbåtsträff i Sandhamn 28-30 juni, Nordiska mästerskapen i Sandhamn 28-30 juli, Riddarfjärsregattan 2-3 september och avslutning med HöstRasta 16-17 september. Till NM i Sandhamn räknar vi med att det kommer ca tio finska klassiker. /RS



Redaktionellt

Är det inte underbart att ha ett frididsintresse som man kan pyssla med året om och framförallt även på vintern? Handen på hjärtat det är inte alla mulna-, disiga-, -2 C dagar som jag längtar ned till båthuset och de där vackra vinterdagarna ja, då vill jag vara ute i solen. Som motvikt till mitt inre motstånd brukar jag tänka på målbilden – nyfermassad sittbrunn, fyllda segel i laber bris, simturer i solnedgången..... Förhoppningsvis kan du komma till vårt årsmöte och jubileumsfest och dela med dig av dina drömmar inför sommaren. Det vore trevligt att träffa alla personer bakom båtarna i matrikeln som delar mitt underbara fritidsintresse.

hälsningar Red.

ps. till nästa nummer skulle jag gärna ta emot tips på trevliga, roliga, bra naturhamnar och även "sevärdheter" på öarna där ute.

Innehåll

SYS Jakten Nr 1, 2000

- 6 Klubbsidorna
- 8 Sail Yacht Society 10 år
- 9 Orkan över Sverige
- 10 Seglar på egen köl i värmen, del II
- 14 EuropeWeek 2000
- 15 International One Design
- 15 SYS Jakt nr. 100
- 17 Ljungströmkryssaren Uhuru
- 18 Vi fant "Drömmebåten" i Sverige
- 20 R10 S 10, Wi III, del 4
- 23 En femma i leken
- 24 Nations Cup och "Sexa klubben"
- 26 Svenska 5m Förbundet
- 27 Köpes & Säljes

Material till SYS-jakten

Skicka till: SYS, box 809, 101 36 Sth.

Maila till: Redaktionen: sys@websajt.nu

Faxa till: Ricard Siewertz: 08-7203314

Redaktionen

Eva Karlsson Dahlberg

08-715 03 78

eva@akrida.se

Håkan Sellerholm tel 08-580 163 83

hakan.sellerholm@chello.se

Ricard Siewertz tel 08-720 33 14

silvervingen@websajt.nu

Klubbsidorna

Evenemangstelefon

Som ett led i vår verksamhet under framförallt seglatsäsongen har SYS köpt in ett teleabonnemang med telefonsvarare. Jonas Lindberg (sexan Flush) kommer att uppdatera denna "evenemangstelefon". Låter kanske mer pretentiöst än det egentligen är, men tanken är (vi får se hur det utvecklar sig) att man kan använda den "minutoperativt", så till vida att man kan ringa in ett meddelande, om tex en fin hamn man just gästar, och kalla på sällskap. Tips om andra roliga saker eller händelser kan Jonas också lägga ut. Ett typfall kan vara att *Silvervingen* med Ricard Siwertz ringer in och säger att han den och den dagen är på väg ut till Lilla Björkskär och finns på mobilnr. xxx xxx xx xx. "Finns det nån sysare i krokarna så kom gärna dit eller ring mig. Ta gärna med en pava rödtjut"! För att förmedla ett budskap ringer man Jonas på 08-715 17 91 eller 070-787 09 23. Han läser sen in det på svararen och alla kan ta del av det. Alltså: Vill du ringa in ett meddelande: 08-715 17 91 eller 070-787 09 23. Vill du lyssna, ring: 070-270 10 06.

Eskader

För att det skall bli nån eskader krävs ju att nån har en idé om tänkbart upplägg. SYS har provat på olika former och det har blivit ömsom vin ömsom vatten (kanske i detta fall inte en helt perfekt allegori). Är det någon i föreningen som har en idé och som dessutom kan ta på sig att ansvara för den så är det mycket välkommet. SYS backar till 100% upp denne person, garanterat! Det måste ju inte vara större än att man har ett upplägg på seglatsen under sin tänkta semester och undrar om det finns nån annan sysare som är intresserad av att göra samma tur! Kontakta nån i SYS styrelse för samordning om så önskas. En mindre variant är ju att man ringer till Jonas som förmedlar dina planer via SYS evenemangstelefon!

Nordiska mästerskapen för sexor i Sandhamn

Den 28-30 juli under Sandhamnsregattan. Månne di svenske stå bättre upp mot finnen än under VM i Hangö?

Festivalsregattan för klassiska jakter

1999 hade SYS ingen egen regatta. Förklaringen därtill var nog att många drivande i klubben var upptagna med sexa-vm. Detta var ju naturligtvis ett undantag. År 2000 är det veterligen ingen vattenfestival att hålla regattan under men "Kalles skruv", enligt somliga, enligt andra Britt-Marie's trimskruv till uthalet på storseglet, kommer det att seglas om. Var och när är inte nu bestämt. Nuvarande innehavare av denna trofé är Janne Wiehager, då med SK-95 La Morena, numera med sexan Råven. Att stjåla den från Janne är ingen enkel uppgift, speciellt om han av egna taktiska skäl väljer att starta för babord!

Veteranbåtsträff

Hasse Wetterberg och kompani håller på att ställa till en stor träff i Sandhamn med avslut i Vaxholm. Hasse var nere med sin 95:a Kerma i Laboe utanför Kiel och vann "Nations cup". Bla rumpade han upp ett koppel tyska tolvor. Dessa tyckte väl inte att det var så kul, kan man tänka. Det är stor risk att de kommer upp till träffen som är under förberedelse i skrivande stund. Planerna i korthet: Samling i Sandhamn onsdagen den 28/6 med nån sorts get-together-party. Under torsdagen 2 st banrace på Kanholmsfjärden, på kvällen nåt kul i Sandhamn. På fredagen blir det distanssegling till Vaxholm med sedvanliga festivitäs och mindre bryggseglingar och dopp... Het plats för avslutningsfesten lär vara kastellet. Alla R-båtsägare göre sig besvär, tack! Vidare info kommer.

SYS sommarträff

Ett litet trendbrott. Årets upplaga av sommarträffen är bokad till helgen den 12-13 augusti och inte som tidigare just när isarna släppt. Var någonstans, är som vanligt en hemlighet in i det sista, men vi kan ju säga att vi inte är för fina för goda förslag!

En femma i leken

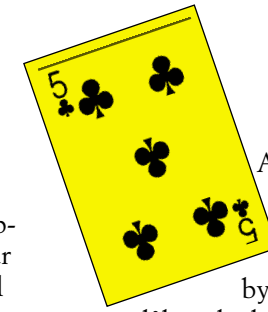
För alla er som läste min artikel i tidigare nummer av SYS Jakten, om min Far och hans fantastiska arbete, kommer här en liten uppföljare. "Den lilla uppföljaren" som ni, som kommer till mässan i mars, har möjlighet att se är en lång historia som jag här skall berätta några väl valda delar av. "Den lilla uppföljaren" är alltså min båt Barbro.

Båten, som jag har valt att kalla henne då jag tycker att jakter är något som är 12 meter eller längre, är en international 5 meter. Den byggdes som den sjunde finska femman på Åbo Båtvarv i Finland 1937. Hon är ritad av den då kände konstruktören Gunnar Stenbäck som på sin tid var känd för att rita snabba sexor.

Femman, som var en relativt ny klass, hade exploderat i antal då den hade blivit ett alternativ till den betydligt dyrare R6:an. Under början av 40-talet kom Barbro till Sverige, närmare bestämt till västkusten där hon seglade under Kapten Carol Wallenbergs befäl. Sedan ligger historien i dunkel en tid ända tills hon en dag dök upp på varvet i Viggbyholm. Det var på senvåren 1985 och min bror bestämde sig för att skaffa sig en egen skönhet då vår familjebåt Ninitre hade blivit för trång för honom. Som stolt ägare till ett stycke 5:a inköpt för 12 000 riksdaler sjösatte han skönheten, men då hans vana av träbåtar inte var så stor började han undra om hon skulle läcka så kraftigt som hon gjorde. Efter ett par varv upp och ner med nätning och drevning bestämde han sig för att ta upp båten och ställa henne på tomten till våra föräldrars hus.

Renovering påbörjades med försök att få ned kölen. Detta visade sig dock inte vara så svårt då kölbultarna såg ut som en utelligares tandkort. När han väl fått ner kölen började han undra vad han hade gett sig in på. Åren gick och båten låg snällt under sitt tält och väntade tills hon en dag kom upp till diskussion över en öl på ett av junior (jag själv alltså) välbesökt ställe. Närvarande? Ja ni som läste förra numret av SYS Jakten förstår säkert att en av dessa var "Beduin-Tor" som med en anklagande min frågade om det någonsin skulle bli båt av vraket på tomten. Jajamensan, det är klart att det skulle bli båt av henne svarade jag med en envishet som ingen genom åren har kunnat ta ur mig.

Nu gällde det bara att lägga upp det på rätt sätt. Snabbt slängde jag mig över telefon för att ta reda på "var, hur och när?" jag kunde få tag på material. Hur skulle jag kunna övertala min far att sätta igång med renoveringsprojektet ytterligare en gång efter min brors tidigare försök? Väl förberedd och till bredden fylld av kraftfulla argument åkte jag hem till mina föräldrar beredd att få kämpa för saken men en säljares hela skicklighet. Men hör och häpnad, jag lyckades få med mig min far utan större problem. Möjligtvis hjälpte det till att Byggnadsnämnden hade hört av sig angående "vraket på tomten" och gett oss en tidsgräns.



Alltså satte vi igång!

Första steget var att göra mallar av allt gammalt för att på så sätt göra det lite enklare vid återuppbyggandet. Tyvärr var bitarna i rätt så dåligt skick, men tillslut fick vi dit förstäven

och kunde fortsätta med att byta kölplankan och spanten, som också var dåliga. När vi ändå var i farten bytte vi även roderstäv på henne. För den oinvidde låter det kanske enkelt men denna lilla episod i vårt båtbyggande hade nu tagit ett år och all fritid och våren hade nu kommit. Vi gjorde ett uppehåll för att värrusta vår andra båt Ninitre. Dock satte vi snart igång igen med "vraket" och i juli 1992 hade vi kommit så pass långt att vi hade bordlagt botten och båten såg hel ut igen och dagen D, med transport till varvet, närmade sig. Trodde ni att vi skulle sjösätta? Nej, flytten berodde på att vårt byggnadslov nu hade gått ut och vi var tvungna att flytta henne.

Väl nere på varvet nätfrästes vartannat bord och hon oljades in. Nu började det roliga jobbet med slipning, spackling och långklossning för att få skrovet perfekt. Efter ytterligare ett år var hon nu så pass klar att hon skulle i sjön. Den 6 juni 1993 fick hon efter 8 år på land återigen känna väta under kölen. Läckte hon? Jajamen! Därför fick hon namnet "Bubbla med Babsan". Skämt å sido, vi hade bara en båtritning som stämde och i den hette hon Barbro, men det visade sig senare vara den i dag totalrenoverade L2 Barbro i Helsingfors. Vår Barbro hette ursprungligen Lami, men vi valde att behålla det namn hon haft från början hos oss.

Nu kom en härlig sommar då vi seglade med Barbro, umgicks lite i veteranbåtkretsar och deltog i en del kappseglingar. De andra i femma-gänget stöttade oss med glada tillrop. Till hösten införskaffades några nya segel och vi skulle vara med i en klubb-kappsegling, vilket visade sig inte vara så bra. När vi kom ut blåste det "småspik" och alla våra antika block och skenor for som popkorn ur däck. Hem och skruva igen alltså men som tur var ingen större fara skedd.

Året efter var vi lite mera luttrade och ställde upp i en hel del seglingar, dock bara i lättare vindar. Under den sista seglingen för året, på Rasta, visade det sig att vi hade problem med att däck lyfte från skrovet på grund av stumheten i våra nya segel. En laddad Makita och ett knippe spax skruv löste problemet.

När vi hade tagit upp båten för säsongen sneglade jag på min Far och undrade "oskyldigt" hur han trodde att ett pine-däck skulle se ut. Innan min Far fått någon chans att hejda sin son låg det gamla däck i en hög vid sidan av båten och jobbet kunde börja. Tror ni att vi seglade året efter? Njet.

Bygget blev mer och mer överkurs och "ingenjörskonst" och det nya däck tog två vintrar att bygga. Då



bladet -34, Pentabladet -35, Nordens båtar del 1 och 2 -39, Långfärdssegling -39, Svenska Selgalyachter - 43, Uppslagsverk för båtfolk -45, Till Rors 14-46 och 9-54.

Källor:

Sven Abrahamsson (1891 - 1982), Henrik Wibom (1918 -), Ivar Wiboms fotoalbum, WI's gästböcker (1933 - 54), WI's ritningar (1943 & 50), Till Rors 14-46
Fortsättning följer i nästa nummer.

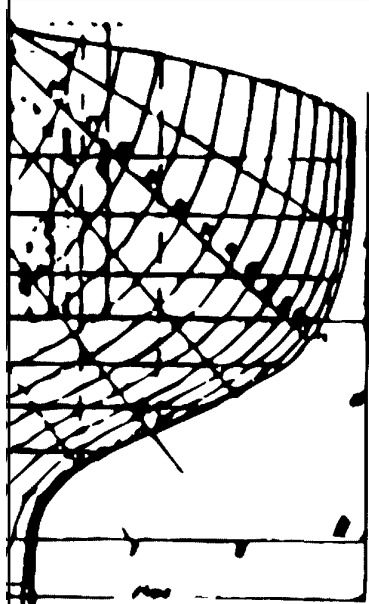
Seglarhälsningar Bo Berg, Träbåtskonsult, Waxholm

Bilder sid 21:

- *Gasten Albert Johansson som rorsman, här visar han stolt upp sina nya tänder. WI's tröja & mössmärke. Man kan undra om om även Ivan på akterdäck har fått nya tänder.*
- *WI's nya bom och brädgång, ritad i september 1950.*
- *Igenkännings-standertar i KSSS.*

Bilder sid 22:

- *WI's sjunde rigg, notera hur hon för nationsflaggen i akterliket på storen, detta var mycket vanligt för.*
- *WI som seglande helmodell tillverkad av Claes Flemming. Trots glasmontern så har Ivars yngsta barnbarn Henrik JR Wibom lyckats med att segla henne i badkaret, men han har aldrig seglat den riktiga WI, så det var honom väl unt.*



BÅT & TRÄ

TRÄBÅTSRENOVERING
BÅTSNICKERI

ANDREAS MILLDE

VERKSTAD KANALVÄGEN 4, HENRIKSDAL
ADRESS BRUSHANESLINGAN 11, 125 54 ÄLVSJÖ
TEL 08-643 98 96, 647 28 58 MOBIL 070-715 72 58

Handelsbalansen

Sorg och saknad men även glädjeämnen! SYS-jakterna HK Havsörnen och R6 Lillevi har sålts utomlands men R6 Yam Sing och Ketchen Talisman kommer till Sverige. Yam Sing anländer till Lux BK under vårvintern efter att ha transporterats sjövägen från Seattle, via Panama-kanalen till den välkända sexametropolen Lilla Essingen harbour. Talisman kommer under sommaren att seglas upp till Stockholm från Medelhavet. Talisman presenteras närmare i nästa nummer av SYS Jakten.

Visa att ni är SYS-are!

Jag vet inte varför somlig SYS-are är så dåliga på att föra SYS-flaggen. Jag har själv varit dålig på detta enär jag levtt i den uppfattningen att det skulle hindra mig i mina ambitioner!? (Fundera på den) Självklart för en SYS-are sin flagg, om inte överst, så i alla fall under styrbords spridare för att visa att just hans jakt är en SYS-jakt! Garanterat kommer ni att på så sätt träffa andra medlemmar under sommaren./ RS

Nautika

Det ryktas om att Galleri Galléas på Hantverkargatan skall upphöra. Kanske finns det tid till att hitta intressant litteratur där ännu.

Köp och sälj

Det är inte görligt för redaktionen i SYS Jakten att ringa runt och fråga om vad ni vill sälja och köpa. Hör ni av er till oss lägger vi självklart in en annons i tidningen. Tills vidare kan vi bara hänvisa till vår hemsida sys.websajt.nu, redaktionens tel. och mailadresser hittar ni på första upplaget.

Höstträffen

Vi var ca 30 personer som samlades på M/S Rygerfjords brygga. Ämnet för dagen var SK-95 Kermas videofilmade bravader i Kiel och "Nations Cup". Hasse Wetterberg hade avdelat en matros till filmare under kappseglingarna. Filmen var mycket bra med kommentarer av Hasse. För er som missade filmen går det säkert bra att kontakta Hasse för att låna filmen. Ricard Siewertz och Jonas Lindberg kommenterade Mats Selins video från Hangö-VM och Eva och Hans-Olof Dahlberg gjorde reklam för Euro Week 2000 i Oslo genom att visa diabilder från sin färd genom Göta Kanal. Speciellt roligt var att ett flertal nya medlemmar var med.

Internet

Ni tycker kanske att det börjar bli tjtigt men ni som även seglar runt på webben får göra ett nytt bokmärke för vår hemsida. Nu hoppas vi att det är för sista gången. Sidan är mycket välbesökt men diskussionsidan har ännu inte tagit fart. Surfa dit och konversera! Diskussionsforumet är naturligtvis öppet för alla. Speciellt kul är att SSKF valt att inte öppna en egen diskussionsida utan valt att använda våran för att inte "sprida ut" användarna. Vi kan nu säga att sidan är SYS och SSKF's gemensamma sida.

SYS hemsida: websajt.nu/sys

(Det behövs alltså inget www. framför adressen)

SYS mailadress:

sys@websajt.nu

OBS! Är ni osäkra på om SYS sekreterare har er mailadress. Vänligen, maila Ricard Siewertz på silvervingen@websajt.nu

Nya medlemmar

Laurinkostern **Staika III**, Thomas Hilding, (tidigare stödmedlem)

Ö8 **Hera**, Mats Lagerwall

HK **Thalatta**, Hans Wigart

Seldénkostern **Xantippa**, Mats Lindgren

Yawlen **Yoldia**, Rutger Palmstierna

HK **Gaija**, Ivan Dovrén

Laurinkryssaren **Tikiti**, Björn Edström

R6 **Ann-Marie**, Johan Franzén

HK **Passad**, Per Bergman

Ketchen **Talisman**, Rickard Bosson-Berg och Carl Wachmeister

Hans-Olof Dahlberg uppgraderades från stöd till jaktmedlem, R-10 **Moana**

SYS har också fått ett antal nya stödmedlemmar och alla önskas varmt välkomna i föreningen!

Sail Yacht Society 10 år.

Mycket nytt börjar i att någonting saknas. SYS började i avsaknaden av just den veteranbåtsförening som passade mina idéer om hur en sådan skulle vara beskaffad. Jag tyckte att MYS hade lyckats bra i sin verksamhet och att den föreningen hade en riktig grund i kravet att medlemmarna måste äga en veteranbåt. Hade jag ägt en motorbåt hade SYS inte kommit till, i alla fall inte på mitt initiativ, men nu hade jag en segelbåt och kunde alltså inte gå med i MYS. Jag hade också en känsla av, att det fanns flera som hade samma uppfattning som jag och som skulle vara intresserade av att bli medlemmar i ett segelbåtarnas MYS om det hade funnits. Jag tog därför kontakt med MYS ordförande Bo Bergström och frågade om jag fick använda mig av deras stadgar och föreningsidé och utgående från dem bilda klubben Sail Yacht Society. Svaret var mycket positivt. Det fanns inga invändningar utan initiativet välkomnades och mina strävanden lyckönskades.

Det första mötet

På segelbåtens dag hösten 1990 spred jag en intresseanmälan bland deltagarna i Riddarfjärdsseglingarna. Den 27 september hölls det konstituerande årsmötet där följande personer var närvarande: Bo Andersson, Lena Franzén SK 120 Wanda, Bo Berg R6 Diamant, Christer Bergman R10 Mosk, Gunnar Lindberg R8 Ann-Sophie, Erik Röing R10 Irina, Håkan Sellerholm R10 Moana, Göran Sundström HK Havsörnen, Olle Westman SK 95 Gerdny och Henrik Widstrand SK 55 Miranda. Stadgarna som antogs på detta möte var tagna ur 1984 års MYS-matrikel och hade bara anpassats för att stämma in på segelbåtar. En första styrelse valdes och den bestod av undertecknad, ordförande och informationschef, Göran Sundström, sekreterare, Eva Röing, skattmästare och Olle Westman som klubbmästare.

Milstolparna

De första årens verksamhet var sparsam. SYS var med och organiserade veteranbåtsfestivaler, egna sommarträffar och stod på mässor för att sprida nyheten om vår existens. Den första matrikeln, som kom ut 1995, var en milstolpe i SYS verksamhet. Året efter kom den ut i sin nuvarande form och har haft mycket

stor betydelse för klubben. Nästa milstolpe var när SYS 1996 skaffade sig en hemsida på Internet. Den har de senaste åren varit rena medlemsmagneten och idag kommer i stort sett alla nya anmälningar in den vägen. Hemsidan har successivt byggts upp till den höga klass som den håller i dag. För närvarande har vi 75 till 100 besök om dagen på sidan. En ny milstolpe kom 1997 när vi började ge ut vår klubbtidning SYS Jakten. Tidningen har blivit en jättesuccé och har starkt bidragit till de senaste årens ökning av medlemsantalet.

Nu är vi många

Föreningen har sedan starten haft en stadig tillströmning av nya medlemmar. Medlemsantalet har i snitt ökat med mellan 15 och 20 % per år. Den trenden håller fortfarande i sig trots att antalet medlemmar är uppe i över 220. SYS har de senaste åren ökat den sociala sidan av sin verksamhet. Ett exempel är vår årliga vinterfest där årets jubileumfest blir tredje i raden. Temakvällar och pubaftnar på vintern, seglingshelger och andra tillfällen att segla ihop kommer bli inslag i SYS framtida verksamhet

Håkan Sellerholm



HANDSNIDE
för båt och hus

Omsorgsfullt hantverk

Olika träslag
och utföranden

Även bladguld

Tel & Fax 08/512 302 13 gosta.liden@swipnet.se



Henrik "Nonne" Wiboms starkaste minne från tiden med gästen Albert Johansson är när WI låg i Kungsbackas hamn. Albert hade varit ute på galej hela natten och kom hem på morgonkvisten. Han var inte direkt på bettet som man säger skrattade Nonne. Albert hade nämligen förlorat sina löständer under natten, vilket medförde att han inte kunde tugga maten, så det blev mest flytande föda ett tag framöver, men så småningom började Wibom tycka synd om Albert och gav honom pengar till nytt garnityr.

När jag 1974 lägger till med WI III vid Granhamn staxt nordost om Kapellskär i Roslagen, får jag hjälp med förtöjningen av en man som presenterar sig som Börje Lindquist alltså WI's sist anställda gäst. Han berättar bl a följande om sin tid som gäst på WI.

Efter att Börje hade provgastat lite under säsongen 1949 så ville Wibom anställa honom för kommande säsong. Men Börje var tveksam, han tyckte att det blankfernissade Oregonpinedäcket var på tok för halt, samt att fotlisten på skarndäckets innerkant var för låg, så han ville tänka på saken.



Då erbjuder Wibom honom en kombinationstjänst som gäst och privatchaufför. Börje tackar så småningom ja, men han ställer ett villkor, däckets skall renskrapas från fernissa och endast hållas skrubbat.

Wibom accepterade, varför WI kom att segla med ett obehandlat Pinedäck under många år framöver. Börje gästade under hela säsongen 1950 men han var inte nöjd med säkerheten på däck. Nu krävde han att WI skulle få en rejäl bredgång runt hela skarndäcket, så att han kunde få bättre fotfäste.

Även detta accepterades av den nu 67-åriga Wibom, så i september 1950 ritade Sven Abrahamsson en rejäl bredgång runt hela jakten. Bredgången fick inga vanliga spygatter utan dränerades via åtta stycken rör med silar i skarndäcken. Rören leddes sedan mellan bordläggningen och garneringen samt kom att mynna i den blåmålade vattenlinjen.

Wibom och Börje ville också kunna reva storen på ett bättre och enklare sätt, varför Sven Abrahamsson fick i uppdrag att lösa även detta. Lösningen till revningsproblemet finns med på samma ritning som bredgången.

Sven ritade en ny T-formad bom i Oregonpine,

fast med ett upp- och nedvänt T. Bommen fick en ganska smart sträckare av underliket, samt ett block- och taljssystem för sträckning av de aktre revhornen (revlöddrorna) på bägge sidor av bommen. Ett system som är modernt än idag. Dessutom monterades krokar längs med bommens långsidor för att fixera de tunna revlinorna som löper genom revöljetterna.

Tänkt ägarbyte av WI

Under vintern 1954 erbjöds Nonne att överta ägandet av WI efter den nu 71-åriga pappa Ivar, varför han i hastigt övermod säljer sin folkbåt "Wips" S 222 till sin svåger. Men ju närmare seglationssäsongen kommer, ju tveksamare blir Nonne till att äga en jakt av WI's kaliber. Nonne som nu är 36 år och på väg in i sitt andra äktenskap blir road över kostnaderna att hålla igång en så pass stor jakt, som ni vet drar det ju lätt iväg med gasar, mat, dricka, tvätt av sängkläder, vanligt underhåll, segel samt vinterförvaring. I övrigt är det med båtar som med barn. Små, små bekymmer, stora, stora bekymmer.



Nonne tackar nej till erbjudandet och Ivar bestämmer sig för att låta erbjudandet gå Wi-dare.

Ännu en jakt från Sven Abrahamsson.

Nonne minns den båtlösa sommaren 1954 där han satt på Hölo och såg jakterna dra förbi.

Men genom en slump fick han senare höra att Sven Abrahamsson hade ritat och byggt en liten vacker och trevlig kustkryssare på spekulation under vintern 1955.

Hon hade följande mått löa 9,36; lvl 6,50; b 2,30; dj 1,45 m; sa 28 kvm och deplacement 2,8 ton.

Det är svårt att vara båtlös mer än en sommar och detta var en lagom stor jakt för Nonne. Naturligtvis döptes hon till "Wips" och 1955 blev ju som tur var en av seklets bättre somrar.

Under den tid som Ivar Wibom ägde Wi 1933 - 54 har hon varit publicerad mer eller mindre i följande publikationer: KSSS - årsbok 1933, -34, -38, Seglar



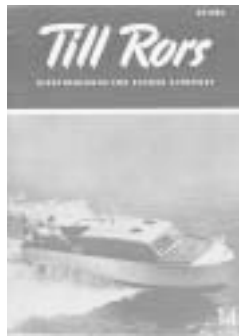
WI
Ivar Wibom



WIP S
Henrik Wibom

Från WI, långfärdsjakten, via WI III, officersjakten, till WI III 10 S-10, R-yachten

Tillkomsten och utvecklingen av en segeljakt under 66 år och tre ägare.



Någonting i den här stilen vill man att de större R-jakterna skall bli. Den Wibomska Wi ritades för 13 år sedan men kan tydligen tjäna som prototyp för nyare tidens internationella R-båtar. Wi påminner om en internationell 10:a, men är avsevärt rymligare.

WI och Oslokonferensen 1946

I Till Rors nr 14, 1946 hade tidningen ett referat från Oslokonferensen där den viktigaste frågan var Skandinaviska Seglarförbundets yttrande över internationella R-regeln inför en eventuell revidering av regeln. Konferensen beslutade att utarbeta ett förslag, som så småningom eventuellt skulle gå vidare till Permanenta Kommittén i London. Förslaget gick ut på att få en ändring till stånd, så att de större yachterna efter R-regeln skulle göras mer beboliga, mer sjödugliga och mer havsbetonade.

Den allmänna meningen bland deltagarna var att den dåvarande 12:an, 10:an och 8:an gav för lite båt för pengarna. Detta kom så småningom att leda fram till C/R-regeln. I detta referat visas WI på bild som en tänkt prototyp för den nya internationella R-regeln (se ovan).

Till Rors var på den här tiden officiellt organ för Kungliga Svenska Segelsällskapet, Svenska Seglarförbundet, Mälarens Seglarförbund samt Saltsjöns Seglarförbund och utkom som veckotidning 52 ggr årligen, för en prenumerationskostnad a 22 kronor/år eller i butik a 50 öre/lösnummer.

Wiboms anställda gästar under WI-åren 1933 - 54 och deras påverkan på hennes utformning

1933- 37 Maurits Peterson.
1938- 43 Stig Thunell
1943- 48 Albert Johansson och svågern Ivan
1948- 49 Lasse Palm och Gustav
1949- 54 Börje Lindquist

Gasten Stig Tunell gjorde sin sista säsong på WI 1943. Han hade mönstrat på 1938 och under hela hans gastepok hade Wi varit kutterriggad, alltså seglats med klyvare och foc. Man kan förstå om han var trött på allt skotande, eftersom WI saknade växlade skotwinchar. Under säsongen 1943 hade en äldre man vid namn Albert Johansson och hans svåger Ivan också börjat gasta ombord på WI. Även dessa tyckte att gastandet skulle bli enklare om WI blev slupriggad, så återigen fick Sven Abrahamsson i uppdrag att rita om riggen. Den nya slupriggen är daterad november 1943 och den kom att bli WI's sjunde rigg, samt den sista under Wiboms ägande.



Orkan över Sydsverige

I början av december drabbades Sydsverige av en av de värsta stormarna i modern tid. Vindar med orkanstyrka svepte fram över landskapet och ställde till med en fruktansvärd förödelse. För många båtägare blev det en traumatisk upplevelse.

De första varningssignalerna kom redan torsdagen den 2 december. Ett lågtryck hade bildats på Nordsjön och det fördjupades snabbt samtidigt som det närmade sig den danska kusten. På morgonen den 3 december rapporterade Danmarks Meteorologiska Institut (DMI) att ovädret hade drabbat den jylländska kusten med orkanbyar på över 50 m/sek! Och lågtrycket rörde sig i en bana som gick tvärs över Skåne. Massmedia varnade för ovädret och uppmanade människor att stanna inomhus.

För den som inte intresserar sig så mycket för väder verkade det hela något överdrivet. Vindarna var nämligen svaga hela förmiddagen. Först efter middag började det blåsa upp. Den som följde vädret på DMIs hemsida insåg emellertid allvaret. Ovädret tog visserligen en något sydligare bana än beräknat men att det skulle bli vind insåg alla.

Många skador på båtarna

Många båtägare blev oroliga och det med viss rätt. En båtägare som ännu inte tagit upp sin båt kastade sig på telefonen och ringde kranbilen. Man hann precis få upp båten. När allt var klart blåste det redan kulingstyrka och kranbilsföraren konstaterade att om man ringt en timme senare hade han aldrig klarat det. Vindstyrkan ökade stadigt under hela kvällen för att kulminera på förnatten. Väst drabbades sydkusten som hade vindstyrkor runt 50 m/sek. Träd knäcktes som tändstickor ett par meter över marken, hustak slets av och bilar vräktes över ända. Att vistas utomhus var förenat med livsfara. Takpannor, plåtar och lösa föremål flög som projektiler i luften och flera personer omkom eller skadades svårt då de träffades. Båtfolket drabbades naturligtvis hårt. Visserligen hade de flesta tagit upp båten men det hjälpte inte. Det fanns nog inte många hela presenningar dagen efter. I Limhamn välte många båtar med stora skador som följd och samma elände utspelade sig i många hamnar längs kusten.

Nu återstår att betala notan. Man kan bara hoppas att de drabbade inte drabbas för skadade och försäkringsbolagen inte stannar på.

Tyresövarvet
Bengt Almgren

Fullständig varvsrörelse
Vinterförvaring - Utrustningar
Reparationer - Slip 15 ton
Vinter- och sommarplatser

**KAJAKBODEN
AQUARIUS**

Uthyrning och försäljning av
havskajaker och tillbehör
Tel: 08 - 770 09 50

Hemsida: <http://welcome.to/aqrs>

Café Sjöstugan
sommarcafé på bryggan
Tel: 08 - 770 09 50

Bo Andersson & Lena Franzén
Allt detta 18 minuter från Stockholms centrum.
Varvsvägen 9, 135 62 Tyresö

500 kvm båttillbehör
WATSKIBROMMA



Ulvsundavägen 142, 168 67 Bromma
(Bakom Jaguar - Mazda bilförsäljning)
Tel 08-25 01 80, 80 31 40

Seglar på egen köl i värmen, del II

Del I *Drömmen om att få segla på värmen*

av Göran Hedman, Sjöhäxan, publicerades i SYS Jakten nr 2, 1999.



Äntligen!

Jaha! Nu var drömmen en realitet. s/y *Paradiso* bara låg där nere och väntade på att bli seglad, men först fanns det en hel del som måste göras före sjösättning som vi alla båtägare känner till. *Paradiso* var inget undantag, sliptagen och uppallad stod hon där snällt och väntade på att de nya ägarna skulle visa sitt intresse.

Under sommaren hade Lasse Blume (på Hild ni vet) visat sitt intresse att följa med ner och ge en hjälpande hand så att den gamla damen kom i sjön. Det skulle visa sig att det blev åtskilliga handpåläggningar innan vi fick henne seglingsklar.

Stort tack Lasse!

Resan ner

Vi flög ner den 28 december -98 för att påbörja arbetet med massor av verktyg och motordelar till generatoren som behövde en rejäl genomgång. När vi checkade in hade vi ett rejält överskott på kilon. Damen bakom incheckningsdisken hade ingen som helst förståelse för att vi verkligen behövde få med alla prylarna utan begärde helt fräckt c:a 5000 kronor för övervikten. Det blev att kliva åt sidan för att plocka bort allt som vi kanske kunde vara utan eller köpa när vi kom ner samt stuva ner så mycket som möjligt i handbagaget. Lasse som hade minst handbagage fick stuva ner dieselmotorn i sitt. Ja nu var det ju inte en komplett motor, men ändå! Cylinder, kolvringar, lager, sötvattenkyling m m, Lasse satte säkert rekord i övervikt för handbagage för lång tid framöver. Tur att de inte kontrollvägde handbagaget.

Efter 13 timmars flygande var vi framme på Sint

Maartens flygplats. När vi klev av planet och promenerade mot transithallen, tog det en liten stund innan Lasse fick klart för sig att det inte var varm luft från jumbojetens motorer som ven, utan passadvinden som pep i rejält den dagen. Vilken värme!

Hårt slitande i värmen

Vi hade fyra veckor på oss att få båten i "*Bristolmint condition*" innan våra respektive damer skulle komma ner och njuta av det ljuva livet. Vi tyckte att vi hade gott om tid men allting tar minst dubbelt så lång tid i 35 graders värme, och jag lovar att det var säkert över 40 grader mitt på dagen nere i *Paradisos* innandöme, medan vi stod kvar på landbacken.

Efter en veckas hårt slitande med botten och fribord kunde vi äntligen sjösätta och fortsätta med arbetet förlagda vid Island Waterworld, som har både båtdelar i massor och en mindre marina. Där fick vi tillgång till vatten och el. Äntligen kunde vi sätta på *Paradisos* luftkonditionering som behöver sjövattnet till kylningen, härligt! Nu kunde vi fortsätta med alla arbeten inombords i behagligt klimat. Det blev mycket skurande slipande och lackande innan vi var nöjda.

Efter 10 dagar och en fet el/vattenräkning kunde vi kasta loss för att lägga oss på svaj i den stora skyddade viken Simpson Bay Lagoon och fortsätta med de återstående arbetena. Nu behövdes inte någon luftkonditionering vi fick skön svalka av vinden som leddes ner genom förpiksluckan där vi installerat en wind-booster. Den gjorde underverk förutom vid de tillfällen när det passerade ett lokalt oväder som kallades sqwalls. Dessa

Turen begynte inte bra p.g.a. en liten bakke fra varvet opp på hovedveien. Allerede her tok slepet ned i veiprofilen og vi pløyde med oss ca. 30 meter av topplaget før vi fritt kunne kjøre videre.

Den nybakte båteier ble enda mer nervøs med tanke på kommende rondeller, motorveibroer etc. på E-18, for ikke å snakke om smale og svingete norske veier. Dette ble imidlertid den eneste lille incidenten vi opplevde på hele turen. Ingmar utførte en perfekt transport, tollklareringen på Norskegrensen gikk uten problemer og kl. 09:00 Mandag morgen, efter ca. 580 km., ankom vi Tønsberg Havn, der båten ble sjøsatt og rigget med den store havnekranen. Hele prosessen tok bare 15 timer og kostet langt mindre enn hvis vi hadde seilt fra Stockholm til Tønsberg via Göta Kanal!

Til alle som har behov for båttransport over lengre strekninger kan vi trygt anbefale Ingmars Schackt & Transport.

Efter sjøsetning ble "Magna" seilt til vår faste plass i Teie Båthavn ved Tønsberg, der hun ligger vår og høst. Fra Juni til slutten av August ligger hun i bøye ved vårt sommersted på Tjøme.

Vi har nå bak oss en flott sesong, som faktisk varte til slutten av Oktober. "Magna" har mer enn oppfylt våre forventninger, og vi gleder oss til ny sesongstart i April/Mai, samt til å treffe andre SYS-medlemmer på Årsmøtet i Mars!

Tønsberg, 12.01.2000

Med vennlig hilsen
Eli & Ulf T. Ulriksen



Vi fant "Drømmebåten" i Sverige

Eli og Ulf T. Ulriksen er hhv. 50 og 51 år unge, og har begge vokst opp ved sjøen i Ytre Oslofjord i Norge. Ulf har seilt egne båter siden 10-års alderen, og sammen har vi seilt siden 1976, da vi vendte hjem til Norge etter flere år med studier og arbeide i London.

I 1982 kjøpte vi en IOD (International One-Design); en 33'5" entype regattabåt bygget av Bjarne Aas i 1947 som vi seilte frem til 1997. Denne båttype ble utviklet i 1936 fra en vellykket Bjarne Aas 6-MeterR og er fortsatt VM-Klasse med klubber både i Sverige (Stenungssund) og Norge. Ulf har bl. annet deltatt i VM på Bermuda i 1993, og vi satt begge i Arrangørstyret da Tønsberg Seilforening arrangerte IOD-VM i 1996.

Vi er dessuten begge aktive medlemmer i det norske Forbundet Kysten (tilsv. den svenske Föreningen Allmogebåtar) og Klassisk Treseilerklubb.



Høsten 1996 kjøpte vi en 20' spissgattet regattaseiler; en såkalt "Færdersnekke" bygget i 1937 og i meget dårlig stand etter mer enn 10 år på land. Vi brukte 1,5 år (tilsammen over 2500 timer) på å få henne i regattamessig stand, og resultatet er blitt meget vellykket. Den gamle damen fikk navnet "Vesla" og har de siste 2 sesonger deltatt i snekke-regattaer ved Hvasser i Ytre Oslofjord.

Efter 20 år i regattabåter ønsket vi oss imidlertid en båt hvor vi kunne dra på lengre overnatnings-turer i nogenlunde komfort. Vi ville således ha en lystkrysser i tre, noe som er svært vanskelig å få tak på i Norge. Imidlertid hadde vi hørt at det i Sverige fantes et stort utvalg av egnede båter til forholdsvis rimelige priser.

Efter mer enn ett års studier av Svenska Båtbørsen, fant vi i Februar 1999 en Yawl fra 1926 som så interessant ut, og vi kjøpte samme helg til Stockholm

for å se nærmere på henne. Imidlertid ble hun solgt før vi fikk lagt inn bud.

Tilbake i Norge fortsatte vi å sjekke Båtbørsens Internetsider og rett før påske fant vi en liten notis; "Kustkryssare 1951, Konstr. Åke Améen, 13x2,50x1,80m. 7 tonn, Göta Motor 15hk.."

Vi ringte straks megler for å få mer informasjon, og selv om båten var noe større enn det vi hadde tenkt oss, ble vi meget interessert.

Under vårt forgyves Stockholm-besøk i Februar avtalte vi med en av selgerne; Per Ejerhed, at neste gang vi fant et prospekt i Stockholmsområdet skulle vi ta kontakt, slik at han kunne gjøre en forundersøkelse for oss. Vi ringte nå Per og han sa seg straks villig til å foreta en inspeksjon av "Ella", som befant seg innomhus på Jungfrusunds Varv på Ekerö.

Påskeaften avla Per rapport direkte pr. mobiltelefon og denne var så positiv at vi bestemte oss for igjen å kjøre til Stockholm første helg etter Påske. Vi skylder Per stor takk for hjelpen!

Da vi så fikk se "Ella", falt vi begge umiddelbart for henne, og efter en del forhandlinger, bud og motbud, ble vi enige med megler om prisen.

19. April 1999 var hun vår!

Og nå skjedde ting fort

Opprinnelig hadde vi tenkt å seile båten fra Mälaren via innsjøene og Götakanalsystemet til Tønsberg, men efter noen undersøkelser fant vi ut at det ville bli tidsbesparende og dessuten billigere med biltransport.

Via Båtbørsen fikk vi kontakt med Ingmars Schackt & Transport ved Mariestad, og avtalte pris etc. Vi hadde avtalt med varvet at båten skulle hentes innen utgangen av April, og det betød at eneste passende helg var 24-25. April.

Ulf befant seg tilfeldigvis i Göteborg i forretninger på dette tidspunkt og tok derfor toget fra Göteborg til Stockholm Torsdag, 22. April. Fra Norge hadde han for sikkerhets skyld tatt med seg en kasse med verktøy, samt norsk bottenfarg, da vi hadde fått vite at den svenske varianten var nesten ubrukkelig.

Ulf bodde om bord i båten fra Torsdag til Søndag og jobbet for livet for å få båten klar for transport med bilen som skulle komme Søndag kveld.

Ingmar ankom med sin store semitrailer Søndag kveld kl. 18:30, og kl. 21:30 var båt, mast og øvrig utstyr lastet og forsvarlig surret på semitraileren. Transporten fra Jungfrusund til Norge kunne begynne, med en nervøs ny eier på passasjerplass i førercabinen.



består ofta av ett stort svart moln som har en mini-storm med sig med mycket kraftiga vindar kombinerade med rejält ösregn. Då blåste den bort från luckan och blev hängande i säkerhets surrningen.

I stort sett gick alla arbeten bra förutom när jag plockade ihop generatortorn fel och fick den att gå baklänges. Det fanns nämligen ingen märkning på kamdrevven som sköter kamtimningen, d v s sköter öppning och stängning av ventilerna.

Så småningom fick vi den att funka någorlunda men med ett misstänkt högt motorljud. Det fick gå, den fyllde sin funktion och producerade den ström vi behövde. Det blev till att rekvirera teknisk information från den tyska tillverkaren efter hemkomsten till Sverige.

Dingelånare

Ett annat litet missöde var att vi lyckades förlora vår gummibåt (dinge) vid två tillfällen.

Första gången var medan vi låg förtöjda vid Island Waterworlds brygga och hade varit ute och festat om, och använt dingens som transportmedel till och från nattens barrunda.

Lasse väcker mig på morgonen, Göran, Göran, vakna

dingen är borta! En mycket trött och desorienterad Göran konstaterar att det inte är ett dåligt skämt, f-n, mycket riktigt, den ligger inte förtöjd där vi lämnat den kvällen innan eller hur var det egentligen?

Medan vi sitter där i sittbrunn och försöker att tänka oss tillbaka till kvällen innan så ser Lasse en gummibåt misstänkt lik vår, förtöjd vid en segelbåt tvärsöver bryggan. Jo, mycket riktigt efter närmare undersökning så konstaterar vi att det är den. Puh vad skönt men vad gör den där? Vi tittar på varandra, hur illa ställt var det egentligen i går kväll? Senare under dagen så löser sig mysteriet dock, när skepparen på båten mitt emot kommer och pratar med oss. Det visar sig att tack vare att vi tagit bort det så kallade dödmansgreppet så fick inte de unga båtlånarna i gång motorn utan rodde helt enkelt runt bryggan och bytte ut den mot grannens vars motor inte var utrustad med dylik utrustning.

Nej inte nu igen!

Den andra gången var när vi låg på svaj i Simpson Bay Lagoon och pysslade. Framåt kl 21.00 tyckte vi att det var dags för ett besök på öns utskänkningsställen men va —, inte nu igen!

Men nej, inte denna gång. Tampen som jag sagt till Lasse var dag i en veckas tid att jag borde byta mot en bättre hade sagt upp sig. Detta kunde vi konstatera eftersom större delen av tampen satt kvar på knapen. Jaha, upp med ankarspelet, fram med strålkastaren. Vi for runt i lagunen mellan alla upp-ankrade båtar så att jag tror säkert att Pernilla Wiberg hade varit stum av beundran. Vi fick rätt snart syn på dingens. Den hade drivit mycket nära utloppet från lagunen och låg och skavde mot land. Hur skulle vi nu göra? Skulle någon av oss simma in eller? En liten bit därifrån låg några båtar ankrade vid en brygga, vi styrde stäven dit och Lasse gjorde ett akrobatiskt hopp från pulpit och hamnade med ett brak på den yttersta båtens däck. Jag hade redan lagt i backen med full gas strax innan Lasse hoppade p g a tuffa vindförhållanden styrde mot dingens. Snart

Segelbåtsbeslag, nya och begagnade
Liberiamahogny
Linolja och terpentin till bra priser



Tackel & Tåg
Skeppshandeln i Ystad
Tel: 0411-742 10



SPECIALITET: BÅTDELAR
"28 år i branschen"

Nickel • Krom • Eloxering • Sliperi
Reparation • Svetsning • Riktning

Södra Hammarbyhamnen
Lumavägen 6, 120 31 Stockholm
Tel 08-644 28 97, Fax 08-644 81 13

syntes Lasse komma springande som skjutet ur en kanon och strax bakom kom fyra ilska vakhundar som inte uppskattat Lasses inhopps över det staket som de var satta att vakta. Turligt nog var dingyn inte förtöjd, så när Lasse hoppade i åkte den ut med fart och Lasse kom undan med en hårsån från de uppretade hundarna.

Semester till slut

Det hade gått fyra veckor och våra mycket efterlängtda damer Katrine och Ullis hade kommit ner och vi skulle äntligen ut och segla på fjärden (Karibiska Havet).

SINT MAARTEN – LITE HISTORIK

Vår första destination blev Marigot på Saint Martin.

Sint Maarten/Saint Martin är den minsta ön i världen som är och blev delad av de stora

europiska kolonial-makterna på 1700-talet. Den delas av Frankrike 52 km² och Holland 34 km². Sägner säger att en fransman och en holländare samtidigt promenerade mot mitten från var sin ö-spets. Där de möttes drogs gränsen upp. Uppenbarligen gick fransmannen något fortare ty den franska sidan med sin huvudort Marigot är ju något större än holländarnas sida med sin huvudort Philipsburg.

Vi provianterade och turistade runt i den mycket charmiga staden och inte minst fick vara kära ett



ypperligt tillfälle att shoppa. Det är gott om butiker av alla de slag. Efter ett par dagars bunkrande och shoppande hade Lasse och jag fått nog av all kommers. Det var hög tid att klarera ut och sätta segel. Stäven ställdes mot Anguilla.

ANGUILLA – LITE HISTORIK.

Anguilla, en gång för länge sedan en grön frodig ö med nära ogenomtränglig grönska, blev upptäckt för fyrtusen år sedan av Arawak-talande karibindianer som kallade ön Malliouhana. Indianerna var skickliga odlare, fiskare och krukmakare. De hade under lång tid färdats från Sydamerika, i kanoter över haven. När engelsmännen koloniserade Anguilla 1650 fanns inget av detta kvar. Engelsmännens bosättning blev emellertid utplånad 1656 av överlevande karibindianer från angränsande öar som plundrade och mördade alla män, brände ner husen men behöll kvinnor och barn som slavar. Detta hade de själva fått uppleva alltför ofta av dåtidens angripande kolonialmakter över hela den karibiska ö-världen. Tio år senare anföll 300 fransmän ön, och befolkningen flydde in i skogen. I dag är ön engelskt territorium och alla karibindianer utrotade för länge sedan.

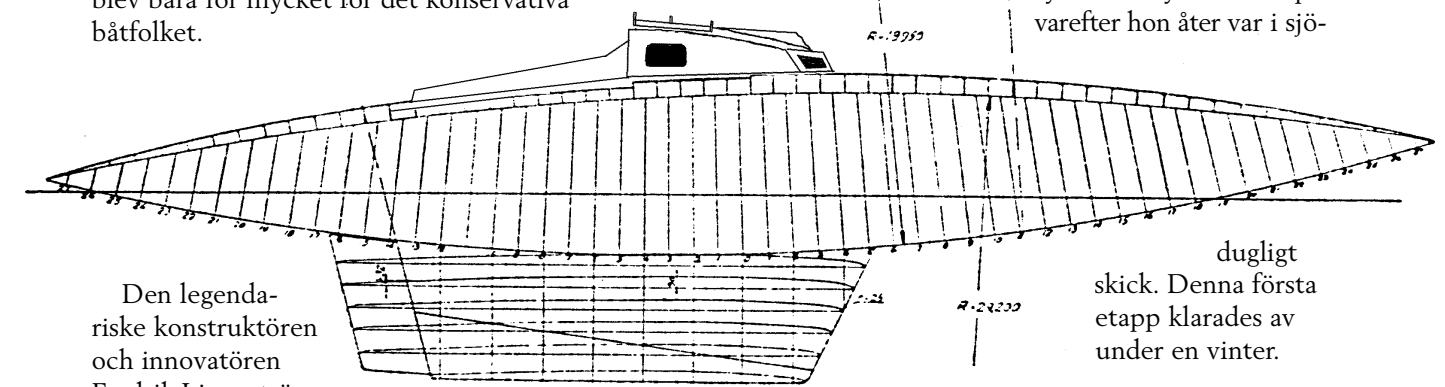
Sagt och gjort, stäven ställdes mot Anguilla och Road Bay. Efter en härlig dagssegling kunde vi ankra upp i den mycket vackra viken som består av en enda lång sandstrand kantad med några få hus. Tullen, en bar, ett par resauranger samt en gammal lastbåt som föll offer för orkanen Luis vrede 1995. Det drygt 100 meter långa fartyget ligger uppkastad på stranden som om en jätte glömt kvar sin leksaksbåt, vilka krafter! Men innan min besättning kunde gå iland, är man som skeppare skyldig att klarera in, detta gjordes i tullhuset på speciella tider som fanns anslagna på en skylt vid entrén. Vi anlände för sent så detta fick bista till dagen efter. Klockan 09.30 dagen efter stod jag på tröskeln till tullhuset. Det var öppet men jag fick vara så vänlig att vänta tills tulltjänstemannen behagade att infinna sig. Inne i lokalen fanns tre skrivbord ett för immi-



Ljungströmkryssaren Uhuru fick ett nytt liv

Hon väcker berättigad uppmärksamhet där hon ligger vid kajen i Barsebäckshamn. Med sitt nya däck i blänkande gyllengul lärk och sin kaxiga design lockar Ljungströmkryssaren Uhuru till sig en jämn ström av nyfikna hamnflanörer. Få anar att hon för 10 år sedan var ett övergivet vrak, hopplöst förlorat om inte båtbyggaren Fredrik Lundahl fått syn på henne.

Få svenska båtkonstruktioner har väl satt känslorna i svallning som Ljungströmkryssaren. En del älskar den, andra får rysningar vid blotta tanken, men ingen är oberörd. Den extrema skrovformen, den ostagade roterande masten och det lösfotade dubbla seglet blev bara för mycket för det konservativa båtfolket.



Den legendariske konstruktören och innovatören Fredrik Ljungström, känd bl.a. för sina geniala ångturbiner var också under hela sitt liv en hängiven seglare. Hans kunskaper i strömlärlära i kombination med hans stora erfarenhet av hav och segling banade vägen för hans nydanande konstruktioner.

Ovanlig båt

Amerikanska seglare tog snabbt båten till sitt hjärta och fortfarande seglar många Ljungströmkryssare på andra sidan Atlanten. Här hemma blev den aldrig accepterad av en lika bred publik, därtill var den alltför extrem. Det har inneburit att den idag är en mycket ovanlig båt. I hela Skandinavien finns idag sannolikt högst 10 båtar bevarade.

När den nytexaminerade båtbyggaren Fredrik Lundahl för 10 år sedan åkte runt i de skånska hamnarna på jakt efter ett lämpligt renoveringsobjekt passerade han en dag Landskrona industrihamn. Där bland ogräs och bråte, övervuxen med mossa låg en övergiven Ljungströmkryssare. Båten var ett vrak. Färgen hade flagnat, bordläggningen spruckit upp och i fören gapade ett stort hål. Vid första besöket ombord trampade Fredrik rakt genom det murkna däck.

10 års renoveringsarbete

Det blev trots allt affär och ett mödosamt renoveringsarbete vidtog.

- Jag renoverade henne först till sjödugligt skick, berättar Fredrik. Sedan har jag seglat på somrarna och renoverat på vintrarna.

Den första biten var värst. Hela förskeppet var murket och måste bytas tillsammans med en stor del av kölplankan. Många meter av bordläggningen, däcksbalkar och balkvägare fick också ersättas. Det hela avslutades med att alla murkna plankor i det spåntade däck

byttes ut. Ny duk lades på varefter hon åter var i sjö-

dugligt skick. Denna första etapp klarades av under en vinter.

Den okända Ljungströmkryssaren

Uhuru (det är swahili och betyder frihet) är troligen byggd i Kungsör 1950. Hon finns inte med i den förteckning över Ljungströmkryssare som Olle Ljungström har med i sin bok om Fredrik Ljungström men har en nästan identisk systerbåt som seglar i Stockholms skärgård.

Renoveringsarbetet fortsatte med sittbrunn, mast och inredning. Inredningen är helt nyttillverkad i vackert ådrad alm och layouten bygger på trenderna från 50-talet. Duddäcket har ersatts med ett ribbdäck i lärk med skarndäck och mittfisk i mahogny. Ett underdäck i plywood tar upp lasterna från den ostagade masten. För säkerhets skull har Fredrik installerat en liten Volvo Penta MD 5 under sittbrunnstoft.

Gransegl har också designat ett nytt välstående segel med genomgående vertikala lattor (det finns en latta i varje del av det dubbla seglet) för att det skall kunna rullas upp på masten.

Uhuru är idag i mycket gott skick och är med sitt konsekventa cirkelbågsrov en värdig exponent för den båttyp som för alltid placerat Fredrik Ljungström bland de stora jaktkonstruktörerna.

Bengt Almgren

...today and the future

På Tjörn finns ett gäng "gamla" entusiaster som har seglat IOD i många år. De är mycket aktiva och har deltagit i VM ett flertal gånger. I dag seglar de i en trä-IOD, S-35 "Woodlouse", som byggdes i Fredrikstad av Bjarne Aas för 53 år sedan. Woodlouse-gänget har lagt ner mycket möda för att blåsa liv i klassen igen här i Sverige. Vid VM 1994, i North East Harbour, USA, tog killarna i Team Woodlouse upp frågan om formarna som fanns i Skottland med dåvarande ordförande i det internationella IOD-förbundet, John Burnham. Efter som en av delägarna i Woodlouse är båtbyggare och dessutom driver Tjörns Yachtservice (TYS), ett reparations och utrustningsvarv på Tjörn, var killarna väldigt intresserade av att få över formarna hit. Sommaren 1995 kom så formarna till TYS på det internationella förbundets bekostnad. Efter lite småreparationer kunde så den första IOD S-65 byggas här i Sverige, vintern 95-96. Den döptes i Fredrikstad under pompa och ståt under IOD-klassens 60 årsjubileum 1996 på Bjarne Aas gamla varv, som i dag är museum. Båten fick namnet Isegran efter den ö vid Fredrikstad där varvet och museet ligger. Den är nu såld till Norge och har N-65 i seglet. Sen dess har ytterligare två IOD-båtar blivit byggda på Tjörn under ledning av TYS, S-66 "Snövit" och S-67 "Blues". Formarna ägs av det internationella förbundet och om de vårdas väl, hoppas vi att många flera

IOD-båtar kan komma att byggas även i framtiden.

Sammantaget finns det idag runt 250 IOD fördelade på 10 flottor. Cirka 10 IOD finns på västkusten. IOD seglar på LYS 1,12 och de klassiska mäter sig utmärkt med de byggda i glasfiber.

IOD-VM

IOD Worlds arrangeras för första gången i Sverige nu i sommar. IOD Worlds är ett arrangemang med hög ambitionsnivå, arrangörer är Svenska IOD-förbundet och Stenungsunds Segelsällskap. Ambitiösa team som genom åren arrangerat ett flertal SM, VM och nordens största kappsegling inomskärs, Tjörn Runt med mer än 1000 båtar och 5-6000 deltagare. Här finns en unik erfarenhet, vilja och kunnande.

Aktuellt datum för detta är 25-30 juni. 13 besättningar kommer att göra upp om VM-bucklan och dessa besättningar kommer från USA, Bermuda, Skottland, Norge och Sverige. 8 st seglingar kommer att genomföras på så kallad "kryss-läns-bana". Seglingarna kommer att genomföras i Hakefjorden och Askeröfjorden utanför Stenungsund.

För att göra det hela mer rättvist roterar båtarna efter varje race och ägare till båtarna får inte segla sin egen båt.

För vidare information: www.iodworlds.com eller kontakta Björn Wahlström: bjorn.wahlstrom@hogia.se, tel. 0303-68883

gration, ett för tull, samt ett för deras undervattens parker. SÅsmåningom infann sig tulltjänstemannen, en kvinna. Då gick det bra att sätta sig på besöksstolen. När det var klart förflyttade jag mitt lekamen åt vänster till nästa besöksstol som tillhörde immigrations tjänstemannen som också var en kvinna. Efter ytterligare tre minuter var det dags att göra samma rörelse igen, denna gång hos tjänstemannen för nationens nationalparker. Det kändes ju lite lustigt det här med att flytta från skrivbord till skrivbord i samma rum som inte var större än 20 m², men det gav ju jobb till tre tjänstemän som tog mycket allvarligt på sitt tjänsteutövande. Efter inklareringen och frukostätande var det dags för vrakplundring. Lasse och jag var ju givetvis tvugna att vrakfynda medan Katrine och Ullis gjorde strandfynd. Väl inne i vraket letade vi oss upp till styrhytten, där fanns en liten bokhylla i körsbär som vi konfiskerade omgående, i övrigt fanns det inte något av värde detta hade tidigare besökare sett till. Det enda kvarlämnade var tre sjökort som tidigare vrakplundrare ratat, jag undrar varför? Ett var över Östersjön, ett över Kattegatt och ett över Mälaren !!

Jättevågor

Vi gjorde små dagsutflykter till angränsande vikar såsom Crocus Bay och Little Bay för att snorkla i det turkosblåa vattnet, härligt. Vi hade planerat att avsegla samma dag som det började välla in enorma vågor i den annars väldigt skyddade viken. Vi blev helt överraskade liksom många andra. Det hade vart ett rejält oväder med stormar och annat elände borta i USA, för ca en vecka sedan. Det kom nu över oss, nordliga svallvågor som färdats långt över haven. Som tur är så är det stora grundbankar samt stora rev norr om Anguilla, där jättevågorna bröt. Det fanns inte en chans att flytta båten eller ta sig iland. Det enda vi kunde göra var att skicka i ett ankare till. Det blev till att ligga platt på magen med armar och ben brett isär för att inte rulla fram och tillbaka i kojén, och avvakta tills sjön lagt sig.

Efter någon dags gungande och rullande beslöt vi att angöra land. Efter en mer eller mindre lyckad landstigning som mer liknade en uppspolning hade vi fast mark under fötterna. Det blev en lång promenad till huvudstaden The Valley, men det gjorde inget, det var skönt att slippa parera båtens gungning och rullning som omväxling.

Väl framme gick vi runt i den lilla byn, åt lunch, letade reda på en matbutik och köpte diverse för att fylla på förråden. Men var fanns whiskyn? Efter att vi rådfrågat ett biträde fick vi klart för oss att det var precis som hemma, vi fick snällt gå till öns systembolag minsann, om det skulle vankas någon starksprit. Här bedrevs försäljningen i privat regi med lördags- och söndagsöppet. Kanske något för oss i Sverige att ta efter? Hur som helst, efter det att vi bunkrat klart framordnas en taxi på ett vips av den mycket servicevänliga personalen. Det räckte med promenaden dit tyckte vi alla.

Väl tillbaka i *Paradiso* tar planerna fart för avsegling till nästa mål. Men först måste vi bunkra vatten, och det var inte så lätt då vi låg på svaj långtifrån tappen. Det blev till att transportera ut vattnet med dingén. Försök själv att lyfta en rund mjuk plastsäck med 50 liter vatten upp ur dingén till däck i rejäl sjöhävning, inte helt lätt. Jag försökte ett par gånger men den slant ur händerna på mig gång efter gång. Lasse sa "hit med säcken, det är bara jag som kan" och det kunde han minsann.

PRICKLY PEAR CAYS – LITE HISTORIK


Det finns ingen direkt historik att berätta om denna obebodda ensliga lilla ögrupp på några km² med en högsta höjd över havet på ca 5 meter. Den ingår i Anguillas nationalpark. Det enda spännande som hänt ön är att enligt nutida sägen, anlades en mycket spartansk landningsbana, som användes på sextioalet som omlastningsplats för knarksmugglare.

Det blev en kort men härlig seglats ut till dessa magnifika sandatoller som är omslutna av korallrev. Hade inte dessa rev funnits hade vågorna spolat ut



sanden i havet. Vi ankrar upp på tio meters djup 75 meter från ett litet sund mellan två öar som leder in till lagunen. Jag tar dingén in medan de övriga tar på snorkel och simfötter och simmar in. Väl inne i den magnifika lagunen drar vi upp dingén på stranden. Dags för att inspektera faunan och strandfynda. Det finns inte mycket vegetation men en hel del palmer att söka skugga under. Ögruppen med kringliggande rev utgör ett naturligt skydd för Anguilla. De stora svallvågorna hade spolat upp mängder med vacker korall och snäckor, så det fanns gott om strandfynd. Om detta vittnar inte minst vårt badrum, som är en mindre kopia av stranden. Efter ett par timmars strandfyndande och snorklande är det dags att ge sig av. Det är nämligen inte tillräckligt att övernatta här. Det är alldeles för oskyddat om det skulle blåsa upp och det finns gott om vrak. Nej det är inte tillrådligt att stanna kvar.

Dags för nya äventyr.....i kommande nummer



Roland Palm
Nybyggnad och renovering av träbåtar

Se bildserien om byggnationen av sexan Evelina, S-134, nybygge på traditionellt vis.

<http://home6.swipnet.se/~w-60684>

NYTILLVERKNING AV DALARÖEKAN!

Sveavägen 2, 130 54 Dalarö
Tel: 08 - 501 506 50, Fax 08 - 501 502 53
epost: roland.palm@mbox301.swipnet.se

Tropical Wood Import
Erik Rönig



*Exklusivt ädelträ från Mellan Amerika
150 år äkta Honduras Mahogny*

Avverkningen av mahogny och andra ädelträsorter som kommer från Honduras, Guatemala och Nicaragua, är numer på Djungelns Villkor och godkänt av WWF (Världsnaturfonden) i och med att virket är FSC-stämplat.

Vi kommer att ha ca 10 sorters trä
- även teak -
till försäljning



Jungfrusunds Marina, 178 51 Ekerö
Tel 08-560 334 35 Mobil 070-573 63 75

Europe Week 2000

18 - 31 juli går årets stora nordeuropeiska veteranbåtsträff av stapeln i Oslo. Efter Stockholm 1998 och West Mercea 1999 är det nu Norges och Oslos tur att vara värd för Europe Week, European Classic Yacht Unions (ECYU) årliga träff.

För den som har möjlighet att vara med på hela evenemanget börjar det i Fredrikstad 18:e juli och går via några hamnar i Oslofjorden upp till Oslo, där det blir parad och kappsegling 23 - 25/7. Från Oslo fortsätter det med aktiviteter söder ut längs Oslofjorden för att avslutas 31/7 i Stavern SV om Oslofjorden. Kan man inte vara med hela tiden går det bra att vara med på delar av programmet.

Förhandsintresset har enligt arrangörerna varit mycket stort och det ryktas om både J-båtar och R15 bland deltagarna. Anmälningssläget ska gå att följa på

ECYU:s hemsida, www.ecyu.com där alla detaljer om arrangemanget också finns.

Hör gärna av dig till Eva eller Hans-Olof Dahlberg på Moana, tel. 08-7150378, om du funderar på att vara med, så kan vi försöka samordna dit- och hemseglingen.



PONDUS SNICKERI & BUTIK		SP SYSTEMS ADVANCED COMPOSITE MATERIALS
BÅTSNICKERIER & FÖRSÄLJNING AV		
Båtplywood, massivt trä, träpropp,		
rostfri skruv, kopparnit, slipmaterial, epoxilim		
Snickeritjänster i verkstad och på plats		
Skicka efter vår lagerprislista eller besök oss på www.pondussnickeri.a.se		
BUTIK: Pipersgatan 6 STH. Tel.08-6515400 Fax 08-6513712		

International One Design

År 1935, när Cornelius Shield kappseglade i Bermuda, började sagan om den 10 meter långa yachten. Han var så tagen av den underbara båten, en Bjarne Aas-sexa från 1936, *Saga* (numera US 73) att han lät

The history of the IOD class...

konstruera en liknande båt efter linjerna från *Saga*. Även om den nykonstruerade båten hade något mindre displacement, kortare sittbrunn och förvaringsutrymme och mer högre rigg, hade den intentionen att inleda en ny klass i sann "International One-Design boats" anda. Kostnaden för den första IOD-båten, fullt riggad, fullt försäkrad, med segel och frakt var \$2.670. Samma båt-paket i San Francisco 1961 kostade \$10.000.

Under julveckan 1936, tog Shields den första "International One-Design" båten Aileen till Long Island och påbörjade att bygga en flotta. Sommaren därefter kappseglade 25 stycken IOD-båtar utanför Long Island. Liknande flottor växte fram i Bermuda, Marblehead, Northeast Harbor, Norge, Sverige, Skottland, San Francisco och Fishers Island. Den norske konstruktören Aas ville säkra IOD-båtformarnas överlevnad, varför han under Tyska invasionen begravde dessa, och grävde upp dem igen när kriget var över. Samma form användes senare vid tillverkningen av en plugg för IOD båtar i glasfiber. Tre stycken IOD-båtar av glasfiber tillverkades i Aas trädgård i Norge omkring 1970. En av dessa levererades till San Francisco inför 1973 års Världskappseglingar.

Bjarne Aas dog 1968 och hans båtvarv gick i konkurs strax därefter. Thornton Clark från Marblehead, fick formarna från Aas familj 1974 och tog dem över till Maine i USA. Under 1970-talet, byggdes omkring åtta IOD-båtar i Maine, men en eldsvåda 1980 förstörde formarna. Några båtbyggare tog emellertid och tillverkade en plugg från ett skrov som bärgats. Två nya formar tillverkades. En av dessa sändes till Bermuda och en blev kvar i Maine. Alltsedan dess har ett dussintal IOD-båtar byggts i Bermuda, och omkring ett dussin har byggts i Maine. 1989 flyttades formarna från Bermuda till Skottland, där två båtar byggdes. Det blev inga fler IOD byggda i Scotland, men formarna fanns kvar på varvet där.

The International One Design class

Syftet med klassen var att åstadkomma en så rättvis entypsklass som möjligt i en tid där allt inom seglingen gick mer och mer mot att vinsterna stod mellan vilkas båtar och segel som var bäst istället för att avgöras av manskapets skicklighet. Han ville skapa en tävling där "loppet avgörs på vattnet och inte på ritbordet eller i segelmakarens verkstad." Ambitionen var att sätta

upp en klass som man hade råd med och där båtarna var identiska.

Julen 1936 stod den första IOD-båten klar och det visade sig att hon var en dröm att segla. För att styra upp klassen till den mest rättvisa, sattes det upp strikta regler för IOD:n. Förutom att båtarna skulle byggas av en och samma konstruktör, Bjarne Aas, skulle även alla segel köpas upp av klubben efter ett visst schema och sedan lottas ut till båtägarna så att alla skulle ha exakt samma standard. Trots IOD:s uppenbara dragningskraft försvann nästan dessa vackra tävlingsbåtar helt under 1970-talet. Lyckligtvis överlevde de dessa svåra år för att idag till och med öka i antal.

När man tävlar med IOD:n skickar man bara sitt bästa manskap eftersom tävlingsarrangören står för båt och segel. Och för rättvisans skull byter man även båtar under tävlingens gång så att ingen seglar samma båt flera gånger. Den som vinner VM är därför verkligen värd sin världsmästartitel!

