

SEGLARE MINNS 17 november 2004 (nr 18)

Tema: Internationell 5M

I panelen: Niclas Skärlund
Börje Larsson
Rune Kihlström
Kurt Winblad
Lennart Svedelius
H-E Börjesson
m.fl.

Åhörare: 82 personer

Niclas Skärlund har redan börjat att berätta vad en internationell 5M är för en båttyp:
(visar en bild????) .då ser man att Knud Reimers har ritat en 5 meters R-båt. Då blir man en aning förvirrad för 5 meters R-båtar finns ju inte. Det kommer att byggas fler int 5:or....

Bo Berg: Det finns faktiskt R5:or.....

Niclas: Förekom mej nu inte Bo. Jag har inte berättat allt än.

Publikröst (Börje?): Du blir tillfrågad så småningom Bo som vanligt.

Niclas: Problemet är hur man ska titulera den här båten. Varefter jag kom över några gamla exemplar av Seglarbladet, som är GKSSs medlemstidning, så hittade jag gammal historik om 5:an. Man får söka sig ganska långt tillbaks för att hitta rötterna till den riktiga 5:an. Jag ska försöka att i korta ordalag redogöra för vad som egentligen är ursprunget.

Vi måste gå tillbaka ända till 1905. Då började man på engelskt initiativ i Yacht Racing Association att kolla upp vad det fanns för båtar i grannländerna, hur seglar vi? Seglar vi internationellt, ja då måste vi ha respittider, man måste räkna om osv. Det finns inga internationella klasser. Det som seglas är fenkölsbåtar, nationella klasser, båtar som inte alls är jämförbara. Det internationella utbytet är jättesvårt. Engelsmännen försökte att åstadkomma något för att möjliggöra det internationella samarbetet. 1906 samlades man i London. 16 nationer var inbjudna däribland Sverige. Det man då arbetat fram är vad som senare skulle kallas International Rule = R-regeln. Då antog man tio stycken klasser i regeln, där den största var 23 meter. Sen har vi 19, 15 och 12, som man senare seglade Americas cup med, 10, 9, 8, 7 och 6:or, som är den största klassen till antalet och så har vi 5:or, som är den minst kända klassen bland R-båtarna.

Det är få som vet om att det faktiskt funnits riktiga R5:or. Det är inte så konstigt att vi inte känner till de här båtarna, för det var egentligen bara i Tyskland de fick genomslag. Där byggdes ett drygt 40-tal R5:or. I Norge byggdes en handfull R5:or. En norsk konstruktör, som både ritar och bygger, det är Jack Iversen. Det ska vi lägga på minnet, för honom ska vi komma tillbaka till.

Hur ser en R5:a ut egentligen? Ja, de är ganska små 7 – 7,5 m, bredd 1,5 m, displacement 1 – 1,5 ton, men med mycket stor segelarea 30 – 35 kvadratmeter. Ni som tittar noga på den här bilden, ser att det även är en 6:a med. Tittar man på den, så ser man att den är 9 m lång, vattenlinjen är 5,47, bredden 1,9. Det låter väldigt bekant i den här kretsen. Det är dagens 5:a i mått, men dagens har betydligt mera djupgående på 1,29 och den har en stor segelarea på 47 kvadratmeter. Det ska vi också lägga på minnet.

Vad har detta för betydelse för Sverige? Ingen människa har hört talas om en svensk R5:a. Men det finns, det här är kuriosa, det finns lite att hämta (Niclas bläddrar i en bok) Sonja Herlin gav för några år sedan ut en bok som heter "Pionjär vid ritbordet" (?) Jag tror inte ens hon själv observerade att det finns en R5:a med i den. Det är västkustkonstruktören Folke **Sedén (SELDÉN)** som har ritat en R5:a 1911. Jag tror aldrig den här båten blev byggd. Det finns inga uppgifter om den. Man hade råköll på den här tiden över nybyggda båtar. Vad man däremot kan vara bergsäker på och som det finns konkret exempel på, det är den här båten, som är Sveriges enda R5:a. Av alla ställen, så är den byggd i Skellefteå av en ingenjör, som heter Ragnar Insulander.

Det är den enda R-båten vid den här tiden, som är amatörkonstruerad och byggd. Det hade inte hänt tidigare. Det är lite spännande eftersom det tidigare inte hänt att en riktig R5:a byggts i Sverige, men en har i alla fall funnits. Det skulle vara spännande att veta vad som hänt med den båten.

R-regeln i Sverige. Det ritades ett antal båtar i början, men svenska konstruktörer fick ingen ordning på R-regeln. Man ritade fler och fler skärgårdskryssare. 1914 kom kriget. Allt internationellt samarbete utom i de nordiska länderna upphörde. Dessutom upphörde tänkandet om regeln. I Skandinavien gör man en parallell-regel, den s.k. S-regeln, som påminner om R-regeln. Kriget tog slut. 1919 började man segla igen. Engelsmännen m.fl. ansåg att något måste göras. I England hade byggkostnaderna ökat med 275 % under de senaste åren p.g.a. kriget. Man träffades igen 1919 för att revidera R-regeln för att få en bättre fungerande regel och nu sker arbetet i IYRU (International Yacht Racing Union), som då är bildat. Nu reviderar man regeln genom att stryka klasserna 23, 19, 9, 7 och 5. Ingen tyckte att den lilla 5:an gjorde någon större nytta.

I Sverige utnyttjade vi inte den nya R-regeln i början heller, utan vi fortsatte att bygga och segla våra skärgårdskryssare. Man lyckades inte att med den nya R-regeln stoppa utvecklingen utan båtarna blev som alltid större och mycket dyrare.

Nu börjar man tänka lite bakåt, för en 6:a på 9 meter vid den här tidpunkten var en ganska behändig båt, blev snart 10-11 m alltså en ganska stor båt. Då tänker man att den lilla R5:an på 7,5 m borde alltså med den här regeln var uppe i 9 m. Man började känna en viss saknad av den lilla R5:an. Den som började propagera för återförande av en mindre båt i R-klassen var Jac M Iversen. Han kom 1926 till Sverige, då det var ekonomisk kris i Norge, och började lobba i pressen för att införa någon mindre än 6:an d.v.s. någon form av R5:a igen. Jac M Iversen är den enda i världen som både ritat Int 5M och R5.

Även i England och Frankrike propagerade man för en mindre och billigare båt. Till en ny konferens 1929 hade fransmännen lagt fram några propåer om vad man skulle kunna tänka sig och man ber fransmännen att göra ett större arbete med att ta fram ett förslag. Jag har trott att Internationella 5M-klassen var en fransk klass. Då låter det som att man har tagit en existerande klass, presenterat den och säger att man seglar den internationellt. Men som jag

förstår av att läsa tidningarna från den tiden, att det är ett franskt förslag, där man har R-regeln som grund men gör vissa modifieringar, som gör att det inte blir en ren R-båt, men där man följer R-regeln i stora drag - att det är ett franskt utarbetat förslag och inte en tidigare existerande fransk båt.

(Otydliga meningar bland publiken och mycket skratt)

Niclas igen: Fransmännen har en 6½M-klass och den ligger tittar man på 5:an, som den beskrivs till att börja med, så står inte måtten som maximerat.....finns inget belägg för.....

Jag tror det är en skröna som levt vidare.

Janne Gustafsson säger något, som alla skrattar åt.

Niclas: 1929 planerar man att anta den här nya regeln. Seglarbladet är pigg på idén och låter Gustaf Estlander rita en R-yacht. Det här är en riktig R5:a enligt den nya R-regeln. Man vet inte riktigt hur den kommer att se ut och chansar på att rita en R5:a och sedan föra en diskussion i Seglarbladet om hur den kan komma att se ut. Det är rätt så spännande, för de översta måtten stämmer rätt så väl med dagens internationella 5:a, men sen ser man att det framförallt är djupet, kölvikten och segelarean som inte överensstämmer. Detta är alltså publicerat i slutet av 1929. I den här vevan tar man beslut internationellt vad som ska bli den internationella 5:an. Bara ett par månader senare kommer Gustaf Estlander att rita den riktiga internationella 5M. Det här är Sveriges första internationella 5M (visar bild) ritad av Gustaf Estlander 1929.

Börje: Bestämmelserna för hur den skulle se hur, d.v.s. klassreglerna, var det fransmännen som utarbetat dem eller gjorde man det på annat håll?

Niclas: Fransmännen kom med ett förslag som sedan klubbades av IYRU. Fransmännen hade en tanke och de ombads att vidareutveckla den. Den stora skillnaden är att man har styrt masthöjden och styrt kölens djup. Det har väl samtidigt givit 5:an dess mesta kritik. Det fanns ett omnämnande när norrmännen provseglade en svensk 5:a i Oslofjorden att den påminde om ett drivande nötskal - om ni ursäktar.

Janne: Ja, men de var ju norrmän!!

Många kommentarer i publiken om just detta!

Niclas: Förvirringen om hur man titulerar den här båten är fullständig. Det går så långt att vid en konferens i Skandinaviska Seglarförbundet någon gång på 30-talet så tar Skandinaviska SF och slår näven i bordet och säger: "Detta är ingen R-båt, det är en egen klass". Hela tiden skrivs det R5. Ibland int 5. Vad man kan tillägga är att Gustaf Estlander, var långt framme med att rita den här båten, men båten byggdes aldrig !!!! Däremot var Knud H Reimers anställd hos Estlander och när Estlander dör 1930 övertar Knud Reimers hela ritbyrån. Nu har jag inte ritningarna på Triona alltså S1 den första båten Knud Reimers ritade 1926. Reimers hade mycket god nytta av det arbete som Estlander hade lagt ner, för lägger man ritningarna bredvid varandra så är Triona något större och något bredare, annars är de lika.

Detta är väl en något kortfattad sammanfattning över att det i alla fall är någon sorts arv av den första R-regeln och hade den första lilla 5:an inte saknats av vissa, så vete tusan om det

hade blivit någon ny konstruktion. Nu blev det så i alla fall och det ska vi vara glada över, för annars hade vi inte suttit här.

Frågor, som ej hörs.....

Niclas: Ja det är en svensk version, som man tullat på.

Runemos röst..... hörs ej vad

Bo Berg: Däremot fick vi en Nordisk Kryssare 5:a !.....

När det gäller 4M-klassen..... hörs ej

Börje: Var det inte så också att 6:orna började bli dyra, de har alltid varit dyra och så fanns Draken, som är ungefär i storlek med en 5:a, men Draken är ju en entypsbåt. Konstruktörer och andra är naturligtvis inte intresserade av entypsbåtar. De vill rita sina egna variationer på temat. Det tror jag var grunden till att 5:an blev så populär. Här har vi alla de stora konstruktörerna mellan 1930 och 1950. Det tror jag var en av anledningarna till den succé som 5:an rönt, när den kom i mitten av 30-talet och hade sin storhetstid under de senaste 25 åren. Tore Holm finns med, Abrahamsson. Tiedeman?, Knud H Reimers m.fl..

Niclas: Jag kan bara tillägga, att om någon undrar hur båten ser ut i tredje dimensionen, så slängde jag ihop en halvmodell häromkvällen, som hänger i hallen.

Börje: Kan du visa den?

Niclas: Ja om någon hämtar den.

Börje: Niclas, du sa kortfattad sammanfattning, jag tycker den var väldigt ingående och väldigt bra.

Niclas: Jag hoppas ni begrep något av vad jag sagt.

APPLÅDER

Per Thelander (kommer med halmodellen): Du får visa den själv Niclas.

Niclas: Det här är Estlanders, som aldrig byggdes.

Börje: Hade de kevlarsegel på den tiden?

Niclas: Det är björksegl faktiskt.

Applåder även för den fina båten.

Börje: Då kan vi plocka ner de här prytzlarna en stund. Hur många här i salen är det som seglat 5:a. Jag tror det är majoriteten. Härligt!

När jag började segla någon gång på 50-talet, då var 5:an en stor klass. Saltsjöbadsregattan var alltid full av 5:or och det var profiler som man tyckte var väldigt roligt att få träffa. Det var en kille som hette Lennart Ranghusen, som var en verkligt festlig typ med långa knävelborrar och glad som sjutton. Det var också en annan gosse som var trevligt att träffa. Han heter Rune Kihlström och han sitter här.

Varsågod Rune och kom fram och sitt.

Rune Kihlström: Jag hade ju inte trott att det skulle vara så här mycket folk. Jag trodde att det skulle vara ett litet gäng bara. Till att börja med vill jag tacka för att jag blev inbjuden och för det andra att ni ska ha en stor honnör för att ni håller den här klubben vid liv. När jag slutade segla 1959, så var klassen i dödsryckningarna för då hade 5.5.an kommit, men det blev tvärtom – 5.5.an dog och internationella 5:an är kvar.

Börje: Härligt. Hur började ditt liv som seglare?

Rune: Jag kommer till det nu.

Börje: Bra!

Rune: Du nämnde Lennart Ranghusen. Det var min svåger. Han köpte 1948 S 37, om det är någon som har den – ni får gärna avbryta mig om ni har någon av de båtar jag ska nämna. Den hette från början Mimosa San och sen döpte han om den till Galcia. Jag kommer till det, men jag ska bara nämna att jag gastade inte mindre än sju år stadigt i 5:an innan jag hade min egen. Jag gastade åt Lennart i ett eller två år och sen gastade jag S 60 Sigurd i två år. Sen köpte Christian Gernandt Sjøråtu och den gastade jag tre år. Sen har jag själv seglat henne till 1959 och då tyckte jag att det inte var roligt längre, så då funderade jag på att köpa en 5:5.a den som **Janne Frisell (HJALLE???)** skulle sälja, men det blev Drake i stället. En mycket fin Drake köpte jag, som var byggd i Tyskland, men det var ingen riktig gång i den.

Publikröst: Du måste säga 5,5 (femfemma) om det är den du menar.

Rune: Vi kallar den för 5½, men det är samma båt!!? Jag skulle köpa den av Janne Frisell, men det skiljde 2000 kronor. Det var mycket pengar 1959, så det blev en fin Drake i stället. Jag trivdes aldrig riktigt i Draken. Att komma från 5:an till Draken, den plaskade i sjön, den slog och dunkade. Jag döpte den till Skötekan. Jag hade den i tre år och gjorde mig sedan av med den. Sen blev det katamaran, jag var en av pionjärerna i Sverige. Då sa killarna: ”Har du köpt en Hawaiitaxi?” Den seglade jag i fyra år. Den hade jag hos Sune bl.a. Han är ju här.

Börje: Ja, han sitter där

Rune: Min fru hade fått bogsera båtarna mellan olika banor, så jag tänkte att det är nog bäst att hjälpas åt här, så jag köpte en havskryssare 1969 – en Arpege, en föregångare till alla moderna båtar i dag: äggbotten?, fenköls badroder ? och en fullständigt idiotisk rigg, OR-segel, 37 kvadratmeter i genuan, 14 i storen. Storen hade man bara till att bärga spinnakern bakom.

Nu har jag dragit i stort båtarna och då ska jag berätta några episoder från varje båt. Naturligtvis blir det mycket från Sjøråttan (SJÖRÅTU) det är klart. Hon kallades aldrig Sjøråttan, det blev ju bara Råttan. Det började hos min käre svåger. Det fanns en annan tokig kille, som jag gastade åt, som hette Ingemar Svanhammar och kallades Inkan. Kanske någon kommer ihåg honom.

Han var helt galen och rolig. Det hände att man höll på att tappa spinnakern, för han kom med så roliga kommentarer. I båten satt en stor klaffpump? och det förstod vi ganska snart att den var till för att pumpa läns, för båten läckte så in i h-e. Sen övergav jag honom och började

segla med Christian Gernandt på Seabird och Lennart köpte nr 50 Maribell, Gösta Åhléns ursprungsbat.

Medan jag går vidare här, eftersom ni är så många, de här korten går naturligtvis inte att köra i den här apparaten, utan låt de gå runt, så får ni titta på dem. Det är mest när det gäller Sjöratu dekorativa bilder. Actionbilderna sitter inramade i mitt hus på Ingmarsö i skärgården.

Börje: Sjöratu var ju en legendarisk snabb 5:a med framgångar både under din tid och innan des på Hjalles tid. Hjalles tillhörde ju den verkliga toppen och det gjorde du också kommer jag ihåg.

Rune: Jag kommer till det här. När det gäller Sjöratan. Jag såg aldrig den för Hjalles bodde på Runmarö och gick över Gråskär ut till havs och sen såg man bara akterspegeln och så var han borta. Jag kommer ihåg en gång när han tagit någon pokal och kommer in till Sandhamn, då går vi ner och tittar på båten. Jag blev så dj-a besviken för allting hängde och dinglede, vajerskot var rostigt, söndertrampad durk. Det var en risbuske alltså. Sen köpte Gernandt, de var svågrar, båten av honom och snyggade till den riktigt ordentligt och jag började gasta. Jag kände direkt att det här var en låda med gång i alltså. Då började vi fajtas med toppbåtarna, Saga, Sunny, Ran sedermera Panta Rei, Rödnäbba m.fl. De jag nämner nu var nästan bara de som var kvar, när jag slutade.

Börje: Triona.

Rune: Det var en lättvindsbat, som var med lite grand och den hade nog redan passerat när jag började.

Jag hade en jätterolig gast, som jag tror Sune kommer ihåg, som hette Klykan.

Börje: Börje Bodin.

Rune: Nu kommer det roliga med honom. Jag seglade med honom i tre år och det var bara Klykan. Sen blev han fotograferad tillsammans med min fru och några andra tjejer med segelsäckar. Klykan: "Börje Bodin". "Jasså, du heter Börje Bodin" sa jag. Han seglade väl Stare också?

Börje: Ja, det gjorde han

Rune: Han var rolig. Jag kommer in på ett par små episoder här. När han blev lite upprörd, så stammade han, och en gång när det gick lite sjö på havet, så sa jag att det var dags att sätta spinnakern.

- dududu är inte klok, sa han, jajajag kan inte simma
- upp med den bara

jag vet ju inte om han inte kunde simma

Börje: Nej det kunde han inte

Rune: Då ljög han inte. Blåsan åkte upp i alla fall.

Jag gastade i så många år innan jag blev min egen och det vill jag framföra här som min personliga åsikt, att man lär sig mycket mer segling som gast än att hoppa in som rorsman från början. Man får känslor i segel, man ser konkurrenter, man ser bäringar och vindskiften och man lär sig mycket mer om segling genom att gasta men det är ett dj-a jobb. Även Sjöratu

var blöt fruktansvärt blöt. Hon gick ju som en kork genom vattnet, men sköljde över så vi hade ett stort fat från Shell, som gick då??, så det var extra jobb under seglingen med att pumpa.

Börje: Vilka var konkurrenterna då?

Rune: De var som jag **nämnde Tacko??**, Saga, Sunny

Börje: Med Bullen

Rune: Bullen naturligtvis, och Saga, Wallenberg, i början men sen var det Kalle Frostell, Tacko med bröderna Nordenström. Den båten var ganska dålig i nåten, man hade tejpat nåten. När det då började kränga, så släppte tejen och började fladdra som fjärilar i vattnet. Den racigaste båten var ju Gullmar, men den hade slutat när jag började. Det var Gullmar, som Arvid hade själv. Han styrde den med pedaler och styrde spinnakern med händerna. Han var före min tid, så jag fick aldrig slåss mot honom, men det var några grabbar som köpte den, och den var i så dåligt skick, så när man kom in från havet, var man tvungen att gå in på Lökholmen och ställa den på botten, för annars sjönk den.

Börje: Den hette Mara då.

Rune: Ja det hette den. Det stämmer. Vi fick aldrig någon riktig fight med den, för de hade tydligen jämt göra med att hinka den. Däremot Sjöråtu var ett underbart bygge. Det var Schelin som hade byggt den. När jag tog över henne, var tre spant knäckta och det var i akterhacket. Den var i Genua flera gånger och den var i Göteborg flera gånger. Man hade inte de möjligheterna att lyfta båtarna som man har i dag. Det var vajrar och gamla slitna och risiga kranar, så man halvtappade den och de tre spanten hade jag när jag ärvde den och de fanns kvar när jag sålde den. Tyvärr är Schelin inte här i dag. Det hade varit kul att träffa honom.

Är Sunnys och Sagas kaptener här i kväll?

Janne G-son: Är det någon från Sunny här? Hallå Christian. Här sitter en Sunnyägare och där sitter en också och Saga sitter där uppe.

Rune: Va roligt. Vi kallade dom för "blekskenare". De var snabbare i lätt väder, men hängde inte med när det började bralla i. Vi hade alltid fight med dem. Jag har en speciell historia med Sunny för att den ägdes sedermera av Gert Kaiser, som var en bilkille, som jag haft en del bilaffärer med. Han kunde inte svenska riktigt, fast han bott här i många år. Han ringde en dag och sa:

- Höj du June, känner du till någon bja femma?"
- Ja, Saga men den är nog inte till salu, men lyssna med Sunny, för det är den enda segelbåt, som byggts på Furubergs Varv (FRÖBRERGS??), för de byggde bara motorbåtar

Så ringde han nästa dag och berättade att han köpt Sunny. Sen var jag ute i Sandhamn och såg den och han hade verkligen kostat på den. Det var Schelin som hade fixat till den.

Janne: Den köpte Carl Hirsch sedan, han som sitter där. Den byggde jag ett plagiat av.

Börje: Vi kommer till det.

Rune: Rödnäbba hade vi förstås alltid fight med. Alla känner till att han satt där med sin rattstyrning i aktern. En gång höll jag på att klippa honom. Han kom för babord hals och jag hade styrbord efter starten och hade bra fart. Han hann precis undan och då sa jag: ”Nu Karl Arthur (Scherman), var det nära att du blev av med rumpan.” Då skrattade han.

Sen var det Panta Rei, som sedan hette Ran, Ran-Ohlsson, som senare gick över till 5,5. Jag kanske ska dra lite om 1957, som var mitt mest framgångsrika år. Vi talade om vaderskot från början och det började jag också med på Sjöråtu, vilket medförde sönderslitna händer, terylenet hade inte kommit. Det kom 1956-57. Det blev ju en lättnad för gästarna att jobba med. Man fick ju också dacronsegel. Jag lät sy upp ett nytt ställ. Det var Nils Örtengren som sydde det. På den tiden hade man pokalseglingar de tre första dagarna i Sandhamn. Söndag-måndag-tisdag seglade man om en pokal. I 5:aklassen seglade vi om Borepokalen. Onsdag var vilodag och torsdag-fredag-lördag hade man priser varje dag och vandringspriser som gick däremellan och så avslutade man på Kanholmen.

Jag hade blivit inbjuden 1957 som ett tack från schweiziska seglarförbundet, som hade blivit inbjudna till jubileumsregattan 1955 att segla på Vierwaldstätter-sjön vid Lausanne, och KSSS frågade mig om jag ville åka ner, inte med egen båt, utan man fick låna en. Det är klart, svarade jag, för Schweiz är ju ett kvalitetsland. Det ville jag gärna, men vi seglade inte, vi drev omkring en vecka. När det kom ett tåg i strandkanten, sa jag åt besättningen att passa på att ta vindpusten. Det blåste aldrig. De var mästare att segla i lättväder, så jag lärde mig en del av det.

När jag kom tillbaka och vi skulle segla om Borepokalen på söndagen spikade jag, sen fick jag gå ur i ett dj-a väder på havet på måndagen p.g.a. att storvantet gick. (Jag var den enda som hade trådrigg av 5:orna) Vi reparerade det och på tisdag gick vi ut på Kanholmen och det började blåsa mer och mer. Vi började bli oroliga, men vi låg bra till och hissade den tunnaste spinnakern jag hade och vi hade Saga i rumpan hela tiden och försökte täcka. Jag visste att Panta Rei behövde bara komma femma, så skulle de ta pokalen. De kom sexa, så jag tog pokalen på två spikar och hade gått ur en segling. Det är nog ganska ovanligt.

Sen fortsatte regattan de övriga dagarna och jag hade väldiga framgångar, så jag tog alla vandringspriserna och ett pris såg ut som en bonbonjär, en liten silverskål med lock. Grabbarna sa att nu skulle vi ta bonbonjären. Det visade sig att Rödnäbba och vi hade precis samma placeringar ett par dagar efter varandra och då ville jag att vi skulle gå efter seglad tid och då hade Rödnäbba vunnit, men seglingsnämnden sa att det blir lottning och då vann jag den också. Så det blev full pott.

Jag har andra små roliga grejer här som inte bara har med seglingen att göra. Det fanns ju inga moderna flytvästar av något slag, utan jag tänkte att vi skulle vara föregångare, vi hade ju en så blöt båt. Jag skaffade röda kapockvästar. Vi körde ut på havet och det var blött som f-n. Så kom vi i hamn och skulle göra oss klara och ställde upp västarna på däck. En av dem ramlade över bord och Vaddå! Rakt ner i vattnet som en sjunkväst! Det var bara att kasta allihop. Jag har förresten Elvströmsvästar kvar ännu som jag köpte senare. Jag har den när jag är ute och fiskar för att inte skita ner den fina.

Sen måste jag tala om vid ett tillfälle – detta var innan olympiabanorna kom – då hade vi en jättebana som var 18 distansminuter. Det är ganska mycket. Jag tror att olympiabanen är 12. Vi hade en slörbog ut till Prejan(?) ända ute vid Almagrundet, en kryss och läns med

spinnaker i mål och då hade det gått väldigt bra för oss. Då sa jag till besättningen att i dag startar vi längst ner i lä för nu är det slör med genuan och det var ju Karl Arthur för jävlig på. Vi hade Rödnäbba i lovart och vi tuggade och tuggade förbi. När vi kom upp till kryssmärket var vi väl 500 m före, så var det kryss och vi drog ifrån och så spinnaker och när vi började närma oss mål, jag vill inte säga att det var en distansminut men långt var det, då låg Nils Örtengren med besättning på en motorbåt alldeles vid mål och skrek: "Har du julafton på Råttan i dag"?
Det hade vi.

En annan rolig grej är med Saga och Drakbruden. Det var nämligen så att en av killarna Törsleff seglade en drake som hette Drakbruden. En dag kom Kalle Frostell och föreslog att de skulle byta båt, när de skulle hemåt. Jovisst, så Kalle Frostell hoppade över på Drakbruden men när Törsleff skulle över, höll han på att hoppa i spat, men Saga seglade på och seglade på och de jagade som f-n men kom inte i kapp och gick upp i en bergskreva så småningom. Jacob var inte glad.

När vi talar om Jacob bland alla 5M entusiaster....

Börje: Jacob Wallenberg alltså.

Rune: Ja, han hade lovat faktiskt att bygga sig en ny 5:a. Han var så inflammerad i 5M-klassen, men det blev inte av. Han ägnade sig nästan helt åt Refanut sedan. Han byggde ingen 5,5 heller.

Börje: Inte åt sig själv i alla fall. Däremot var han med och byggde fyra stycken åt andra.

Rune: Självklart får ni fråga om det är några andra 5:or som jag känner till från den tiden. När vi nämnde S1:an här, så var ju den också med, men var aldrig med i de riktiga toppstriderna.

Börje: Ran-Olle var ju med också, 69:an.

Rune: som blev Panta Rei sedan, och då var det Wille André. Under kriget var det 40 st båtar på startlinjen. Det byggdes inga motorbåtar, men 5:or. Mot slutet var det bara 5-7st på startlinjen och då var det inte så roligt längre tyckte jag.

Sen vill jag prata lite om banor, som jag tycker är skit rent ut sagt. För det första var jag en av dem som satt i kappseglingsnämnden i KSSS 1963, när det var drak-VM och det var diskussion med styrelsen om hur framtiden skulle vara. Jag sa att man skulle glömma Sandhamn och i stället lägga över alla seglingar på Lökholmen. Där finns det plats och där kan vi utbilda ungdom. Och så ska vi ha i Saltsjöbaden, därför att banorna internationellt var ni än kommer nere i Europa eller var ni än är, banorna är svårseglande som på Baggen med kastvindar och framåt och bakåt. Jag har pratat med amerikaner, tyskar, schweizare, holländare och alla möjliga. Det finns inga banor i världen som är så rättvisa som utanför Sandhamn. Efter kl 12 kan du ha samma bäring och vindstyrka i flera timmar och ingen ström. Det finns inte någon annanstans i världen. Alla säger att det finns inga banor som är så fina som KSSS' utanför Sandhamn. Jag har seglat t.ex. i Finska Viken. Usch, det är ju strömt och svårseglat som f-n.

Då kommer jag in lite på banor. Då hade KSSS något som hette Juniregattan förr i världen. Jag vet inte om den finns kvar nu. Då hade man en distanskappsegling från Saltsjöbaden till

Sandhamn bland kobbar och skär, trevligt att inleda säsongen med. Sen hade man Yachtklubben, som var höjden, i mitten av augusti också med start utanför Saltsjöbaden till Sandhamn bakom kobbar och skär över Gråskär. Det var många som fick känna på skärgården i grund och botten men ett dj-a tryck när man kom till Sandhamn med kräftor efter. Tage Örtengren som levde då, det kommer du ihåg, han hoppade upp på bordet och sa: ”Är det nån djäkel som inte vill ha pyttipanna och sup efter det här” på natten då efter kräftskivan, ”det är där borta”. Nu hörde jag här att man startar och går ut i en slinga och kommer tillbaks. Jag hörde att det är någon i styrelsen som är livrädd för grund att man lagt en bana runt Grönö fyr upp över Nämdö och ett kort ben runt Korsö och in i hamn. Det är ingen rolig bana.

Sen vill jag också tala om hur vårseglingarna var i Saltsjöbaden på den tiden. Då förstår ni, när seglingarna var klara, då fanns ju Restaurangholmen fortfarande med restaurangen där. Vilken pompa! Damerna i långa klänningar, musik i vita uniformer, prisutdelning på trappan utanför med hela Baggen nedanför. Sedan brann ju restaurangen. Borta! Ingen pompa kvar.

En annan sak som jag också tycker är tråkig är bilden av Sandhamn förr, när man hade bomullssegel. Alla hissade ju seglen upp och ner för att torka dem, det är också borta. I dag är det bara en massa skramlande aluminiummaster. Inte roligt.

Efter det här måste jag ägna mig litet åt familjen och köpte en Arpege och den seglade jag i tio år – underbar båt som familjebåt med en del finesser. När vi talar om finesser måste jag tala om att jag har en god vän som köpte en Swan 41. Håll i er nu! Dubbla wc, varmt och kallt vatten, 220 V, dubbla ugnar, glassmaskin, elektriska winschar, seldén där man rullar in storen i masten. Det var ingen segelbåt, det var ett fartyg, men den kom till rätta när man kom ut på havet. Då kände man att det fanns power i den. Då blev man bortskämd

Bandbyte

Ny röst..

Ev Bertil Fagergren:seglade naturligtvis mellan olika ställen ,där vi skulle ställa upp, men jag höll på i några år tillsammans med Leffe Olsson som vi kallade honom det var Lennart Olsson.

Börje: Kom fram lite så hör gänget här också.

Bertil: Jag skulle vilja fråga om det är någon av Lennart Olssons söner som är här i kväll?

Börje: Nej tyvärr, men de var också med då.

Bertil: Jag tänkte prata lite om hur olika förhållandena var ombord då och bristen på kvinnfolk. Det var inte många damer som var med och seglade 5:a på den tiden, men Leffes fru Kajsa, hon var med. Hon var andregast första gången jag träffade henne. Sedan när vi skulle övernatta i Vaxholm t.ex. då övernattade vi på durken i båten, men då var hon inte med. Vi hade då en andregast som hette Bertil Stork. Han var äldre bror till Sture Stork.

Börje: Janne,

Bertil: Nej Bertil, men Janne var också äldre bror. Det blev lite jobbigt att ha två gästar som hette Bertil, så han fick heta Otto, ett namn han hade haft i skolan. Det var en färgstark person

men en underbar kille. Han blev aldrig tvär eller ilsken eller sa något dumt hur illa vi än skötte oss. Han påpekade lugnt vad man skulle ha gjort i stället. Han lärde mig att segla spinnaker. Han var duktig, Leffe. Det hände en del i de här sammanhangen, som var kul. Vi pratade om Gråskärsfjärden och det var en distanskappsegling som startade i Saltsjöbaden s.k. kräftköret. Vi hade passerat alla småöar och skulle ut på Gråskärsfjärden och då måste man gå lite i vinkel så här för att komma fram ordentligt. Då hade vi Gullmar III framför oss och då säger Leffe: "Den där måste vi ta före Sandhamn". Det kanske inte blir så lätt. "Jodå, vi kör rakt över här". Jag tittade på sjökortet och där var inget särskilt, det var mörkblått överallt. "Jag tror jag gått här förut" sa Leffe. Vi hade spinnaker uppe med fullt drag. "Vi kör" sa Leffe och det gjorde han. Efter en stund smäll det till BOOM! Båten studsade till och lyfte upp fören och så åkte den ner och så skrapade den till en gång till och så var vi förbi. Och vi tog ju Gullmar på så sätt.

"Det var en rätt hygglig grundkänning sa jag".

"Det var ingen grundkänning, det var en lättning" sa Leffe.

En annan distanssegling, jag tror den gick från Vaxholm ut på Trälhavet en jättelång distanskappsegling på den tiden. Det var alla möjliga båtar med bl.a. 6:or. Om jag inte missminner mig så var det S6. Den startade i starten efter oss och den kom ju relativt snart ikapp oss. Då var det spinnakerkör och bra drag. Då säger Lennart:

- Den där ska vi haka på
- Jag har ingen tross ledig, svarar jag
- Det går bra ändå

och så skar han upp precis bakom Fågel Blå när han gick förbi, och la sig på aktervågen. Fågel Blå blev kanske inte så glad, för det bromsade lite grand, men vi åkte med på så sätt den ena sjömilen efter den andra. Jag tror vi vann med en halvtimme. Det var sådana saker man lärde sig av Leffe.

Rune: Apropos gastarna du nämnde här, de var från början gästare på Sjörådet och blev sedermera gästare åt Lasse Thörn. De gick armgång upp till toppen av masten utan att använda fötterna. De gästade alltid barfota.

Bertil: Det var ribbdäck på de här båtarna. Jag vet när man skulle ut på havsbana. Det fanns ju inte livvästar på den tiden. Det var att gå fram och sitta med knät runt förstaget och hålla i sig bäst det gick, när man skulle upp med spinnakern eller bärga den.

Börje: Jacob Wallenberg var med?

Bertil: Javisst, han hade tack och lov lite humor, för det hände en del roliga saker. Jakob hade en väldigt gammal läderjacka på sig och mycket sliten var den. Jag vet inte om han ärvt den av sin farfar eller hur det var. Så helt plötsligt på en vårsegling kom Jakob i en alldeles ny jacka. Leffe märkte det och seglade upp bredvid Saga och sa: "Hörru vilken en snygg jacka du har. Har du fått påkört?"

Börje: Borepokalen var ni med och seglade om förstår jag. Var du med på den tiden när Ran vann tre gånger eller vad det var?

Bertil: Jag har inte samma minne som du.

Börje: OK, jag har fuskat litet.

Bertil: Jo, jag kom ner en gång till Saltsjöbadshamnen och där hade Arvid Laurin just fått sin nya Gullmar III. Han låg vid bryggan där och höll på med nåt en bit upp och så gick han och titta ??

- vad har du på bryggan? sa jag
- en brevvåg, sa han
- en brevvåg, vad ska du med den till?
- jag väger schackel

då fick jag för första gången lära mig att vikten är mycket viktig ombord. Men han använde aldrig schackeln. Han svetsade ihop det där uppe.

Börje: Vaddå?

Bertil: Han svetsade ihop stålet (?) där uppe.

Börje: Nä, han hade väl trådrigg?

Bertil: Jo, på Gullmar hade han det.

En annan 5:a jag var ombord på var Lissgull IV (**Lissgunn???**), som ägdes av en man som hette Gunnar Birgersson och han ägde Winborgs Fabriker i Nacka (?). Under kriget hade man ingen champagne i Sverige, så då satte man igång att göra champagne av rabarber! Faktum var att det var inte alls så tokigt. Vi hade det på alla möjliga studentskivor. Han seglade en del, men jag kommer inte ihåg med vem, kanske **Conny Luft. (LOOFT??)**

Börje: Conny Luft var ju med i Vikingarnas SS' styrelse. Hans son heter Robert Luft. Conny var en banseglare, som inte var så dum alls. Han seglade 5:a det stämmer. Han hade en reklambyrå uppe vid Östra station.

Bertil: Ja men då var det han. Då fick jag vara med honom och segla också. Det var lite annorlunda.

Börje: När slutade du segla med Ran-Olle då? Du seglade ju starbåt sedan.

Bertil: Ja men det var på 50-talet. Jag seglade nog med honom även då lite grand men sen rann det ut i sanden. Men Lissgull IV skulle över till Finland en gång och jag har för mig att man seglade om Guldpokalen i 5:an.

Börje: Nej, man seglade om Internationella 5M-pokalen, Esperanzapokalen och Borepokalen.

Bertil: Jaha, hursomhelst så gick seglingen i Helsingfors något år. Man skulle frakta över den i ett fartyg och när man skulle sänka ner Lissgull IV, så tappade man båten. Det small i rätt duktigt och de flesta spanten knäcktes någonstans. Det gick bra ändå, den höll tätt. Vi låg en gång på Kanholmen i rätt hård kryss norrut och hade Gullmar III som vanligt före oss och då började det komma in vatten det blåste kraftigt. Då fick jag order om att gå ner och pumpa och det fick jag hålla på med hela tiden och jag såg också skrovet. Det var rätt så intressant för det vred sig liksom genom sjön och båten gick som en kanon. Så ska man få en 5:a att gå bra i hårt väder och krabb sjö.....

Börje: ... då gäller det att kapa tampen.

Bertil: Jo jag sa att det var ont om kvinnfolk, men det fanns en som hette Ulla Ahrenberg

Publikröst: Frisell, hon var dotter till Hjalle

Bertil: Ja just det. Vi kappseglade stjärnbåt mot varandra ett tag, men hon seglade hans båt Sjöråtu någon gång på Baggen. Och Arvid Laurin hade också sin fru med sig i början. Det var de enda kvinnor jag råkade på. Det var väl i stort sett vad jag hade att säga.

Börje: Berra, vi tackar för det.

Rune: Jag skulle kunna tillägga en rolig sak om Jacob Wallenberg, som ni kanske känner till. Han hade sin första Refanut 10:an och var på väg in i hamn och de fick inte ner lapparna. Det var en enorm medvind och då säger Jacob: ”sikta på något billigt”.

Janne: Apropå billigt, är det något som sett den här. Den är jättebillig 300.000 kr. Guld, silver, elfenben – det är en 5:a-pokal som är uppsatt i NJK 1937. Man seglade om den, det måste väl nästan du ha gjort. Är det någon här som har seglat om den?

Börje: Det är Internationella 5M-pokalen som det seglades om mellan 1937 och 1955. Sunny vann fem gånger, Rödnäbba vann för Vikingarnas SS, Laurin vann med Gullmar III 1946, Lissgull vann 1943 och Kyntzell i Finland och Stenbeck vann de två första.

Janne: Nu har vi haft den så länge i Sverige. Den har varit på rymmen tillfälligt, men vi fick tillbaks den ganska snabbt. Jag tänkte om någon här har varit med?

Publikröst: Vi seglade om den någon gång på 60-talet i Sandhamnsregattan. Sen hade jag den hemma på Söder.

Janne: Fick du ha den där? Numera står den inlåst hos KSSS. Nu sägs det att i år ska det komma över 10 finska 5:or och vi lär väl bli åtminstone 15 svenska. Vi har också pratat med KSSS, så vi ska segla om den här igen. Jag tycker det är lite jobbigt, för vi har väl haft den i Sverige sen 1937, så vi tycker kanske att finnarna ska få ha den i alla fall under en period. Vi ska ha en lagsegling om detta och det ska bli hemskt kul att segla om den igen.

Börje: Borepokalen, finns den kvar?

Janne: Vad vet 5:aseglarna här om Borepokalen? Inget svar. Jag undrar om det är den pokalen som Pelle Gedda har? Jag tror det för Pelle har varit på mig flera gånger om detta och jag har slarvat.

Börje: I så fall är det brådis.

Publikröst: Det finaste priset som Sunny vunnit heter ”Gyllene Baggen”. Det var huvudet av en bagge med en guldbägare upptill.

Börje: I dag var Sune Carlsson och jag uppe och hälsade på Pelle Gedda med anledning av den nya boken, som han är en av huvudpersonerna i. Han ligger på Saltsjöbadens sjukhus. Vi satt där och pratade och läste högt ur boken i säkerligen en timme. Han skrattade och tyckte det var en härlig stund, vilket vi naturligtvis också tyckte. Pelle börjar bli lite till åren, han har fyllt 90 och kan inte gå och har svårt att prata osv. Det var härligt att få träffa en sådan

gammal ärevördig kämpe i seglingssammanhang. Vi hade jättemysigt ett par timmar. Han hälsade till gänget här i dag.

Pelle seglade 5:a i många år på många båtar bl.a. med Arvid Schultz i Göteborg, på Marianne. Turitz (?) båtar hette alltid Ian, vilket framgår av listorna som finns med.

Schultz var en stor seglare i Göteborg. Han seglade Blåvinge. Pelle var ofta rorsman på Schultz' båtar och det mindes han väl, när vi pratade om det.

Det vore trevligt att få tillbaka Borepokalen i klassen.

Per Thelander: Arvid Schultz är den ende som vunnit Esperanzapokalen för tre olika segelsällskap.

Börje: Det var SS Aeolus, GKSS och Aeolus Yacht.

Janne: Ni pratar mycket om att 5:orna är internationella 5:or. Vi har en gentleman här som har en ganska rolig historia. Han har exporterat tio stycken båtar till Brasilien. En av båtarna som exporterats till Brasilien kom så småningom till Tyskland och den båten var här i somras och seglade i Sandhamn. Det är ju fantastiskt. Ännu mer fantastiskt är att han är här i kväll. Har du lust att berätta lite?

Lennart Svedelius: Mitt namn är Lennart. Om några veckor fyller jag 90, så ni får förlåta mig om jag hoppar lite hit och dit. Det gör man när man blir gammal. Ni nämnde Conny Looft. Honom kände jag väl som grabb. Sen tappade vi kontakten, men i slutet av 40-talet kom en herre som hette Ragnar Janér. Han ville köpa en segelbåt och det blev en stor koster. Biscaya, om ni känner till den. Den skepparen bodde i Rio, men den sommaren han bodde här seglade vi tillsammans. Jag hade en gammal Blekingseka, som jag köpt på Gotland, gaffelriggad med barkade segel och vi hade fantastiskt kul. Han såg några av de här femmorna och frågade mig om detta vore något att ha i Brasilien. ”Ja” sa jag, ”du får väl tala med Knud”.

Han raggade upp en del 5:or och vad jag minns, så var det i alla fall sex stycken 5:or som skeppades ombord på en Johnssonbåt. Jag vet inte om det var 1948 eller 49. Sen lyckades han övertala mig att komma till Brasilien och jobba. Jag skulle komma ner på tre år och organisera en grej där nere. Jag blev kvar i 40 år! Ragnars idé med de här 5:orna var att de skulle seglas på Guanababukten i Rio. Bukten användes flitigt till seglingar. Det visade sig tyvärr att Ragnar hade gjort en felkalkylering, för båtarna var för små att segla med på Guanababukten. De var ju öppna och det fanns inga självlänsar t.ex. Ragnar föreslog att vi skulle ta oss till Sao Palo, där det fanns fler tyskbrasilianare vid en större sjö på tio kvadratkilometer där man kunde ha triangelbanor. Vi fick napp av tre-fyra tyskbrasilianare. Där var Sjutusan, Petit, Stig(?) Inga och allt vad de hette.

Vad jag närmast ville tala om nu är sagan om Petit. Det är faktiskt som en saga. Den såldes till en försäkringskille i Sao Palo, som hette Heller en entusiastisk man. Självtog jag hand om Inga och seglade den. Vi hade fantastiskt trevliga seglingar på en ordentlig triangelbana och hade hur kul som helst. Brazilianarna blev intresserade av att segla internationellt och federationen där kontaktade oss om vi kunde hjälpa till på något sätt att komma till Helsingfors och segla Drake. Det fanns bara en Drake där nere, det var en dansk som hade den. Jag föreslog att vi skulle segla fem seglingar med femmorna och Draken och de fick välja varsin båt och sen böt man.....

(hörs inte) Man måste ha en båt i Sverige och bad mig fråga styrelsen om de kan skaffa oss en Drake. Då telegraferade jag till Conny Looft och bad honom skaffa fram en Drake. Så

småningom kom killarna till Sverige och åkte ut till Saltsjöbaden och bodde hos Conny i hans stuga på Älgö. De plockade sönder Draken tills det bara var skalet kvar. Sen seglade de över till Helsingfors och var med på seglingarna. Någon större lycka hade de inte, men de blev i alla fall medvetna om hur det var att segla i kallt vatten. Det är inte så lätt att segla i tropikerna heller, för där är så förbannat varmt och man har ingenstans att kyla sig. Jag måste säga att jag föredrar att segla här i Norden.

Den här sjön i Brasilien blev väldigt smutsig av skyfall och floderna i bergen. Det är en höjdskillnad på 800 m från bergskedjorna till Sao Palo. Det regnar 4000 mm om året här.....Jag ska avsluta sagan om Petit. Skepparen Heller gick bort, han blev ganska gammal, men han hade en son Thomas, som hade övertagit båten och han hade gjort i ordning båten, så den blev som en dröm.

I somras fick jag ett telefonsamtal att han ville vara med och segla i Sandhamn. Han hade tagit båten på trailer från Berlin till Stockholm.

Börje: Var det någon som kom ihåg honom?

Janne m.fl.: O ja!

Lennart: De kom upp till **Trollholmen(? TROLLHARAN??)** Peter och Thomas Heller och visade stolt upp sin båt. Sen satt vi där och pratade om gamla minnen och han kom ihåg farbror Lennart. Vi hade en trevlig afton där och Thomas ringde till sin mamma i Sao Palo att han hade träffat Lennart Sevelius. Det var ett fantastiskt möte och man ser vad människor kan göra

(det är mycket svårt att höra sen, förmodligen vänder sig LS bort från mikrofonen)

Börje: Vi tackar Lennart så mycket, det var väldigt trevligt. En riktig höjdare att få lyssna till dig.

Vi har en annan kille här som har vårdat sin båt ömt. Det är en riktig solskenshistoria. Välkommen Hans Erik Börjesson kan du berätta Ariels historia.

Janne: Det Börjesson nu ska berätta står i det här lilla häftet (SXXs årsbok 2004) för han kan inte hinna berätta allt i kväll.

Hans Erik: Jag ska fatta mig kort här efter dessa stora talare. Man känner sig ju ödmjuk efter sådana här upplevelser. Det jag ska säga handlar mer om båten än om mig. Dock började jag min seglarbana på Horsfjärden. Vi hade sommarställe där och under kriget seglade man varje dag till Hässelviken (?) och hämtade mjölken och seglade tillbaka. Det var väl en distansminut ungefär tur och retur. Innan dess var det några turer med eka med riggat segel, ett lakan. Mjölkttransporten ägde rum med en jolle med ?-segel. Det var kul för man lärde sig segla lite grand. Jag hade en släkting som hette Börje Fäktmejer (?). Han var nära god vän med Pelle Gedda och träffade honom mycket ofta. Han hade en R6:a, som hette Hajen, en Estlanderritad fortfarande i gott skick. Börje var en duktig seglare och jag hängde med honom en hel del.

Men så läste jag en annons i en tidning om en läkare som sökte gast till sin båt. Jag svarade på annonsen och läkaren ringde upp efter en vecka eller två och berättade att han hade fått ungefär 300 brev som svar, men att han av någon anledning hade fäst sig vid mig och föreslog

att vi skulle träffas och titta på båten. Vi träffades vid Stadsgården och tog saltsjöbanan ut till Neglinge och promenerade ner till Plyms varv och där vid en brygga låg Ariel, som då var en 5:a byggd i hondurasmahogny och ritad av far till bröderna Reimers, Knud H Reimers och hade nr 4. Det märkliga var att femmor av den typen på den tiden hade ägare av en mer besutten del i samhället. När jag stod där inför den bländande mahognyn och såg båtens skrov (jag kommer från en konstnärlig familj, min far var skulptör och min mor målarinna så jag är lite svag för färg och form) båten låg framför mig och jag blev alldeles stum, jag bara stod där och stammade, den var så vacker. Då tänkte jag ”den här båten blir en gång min”. Detta ägde rum 1942 och jag var 15 år.

Den här docenten Sten G:son Lagergren var en väldigt speciell person som ni förstår. Att ha en femma och en anställd gast var inte så vanligt. Mitt arvode var 88 ören i timmen. När vi var på heldagssegling var det ett fastställt belopp, 12 kronor plus färdkost. Båten låg ibland i Neglingeviden och några somrar i Hotellviken i Saltsjöbaden. Turerna gick till Utö, Sandhamn, Dalarö etc. Från 1942 till 1949 seglade vi varje sommar. Sten Lagergren hade segling som hobby men han snackade mycket också. Han föreläste, han var så otroligt bildad. Han kunde prata om vad som helst, det rann bara ut honom fakta. Jag lyssnade och upplevde honom som en märkelig person. Han avslöjade bl.a. att det han var mest fäst vid, det var hans båt. Han beskrev femmans förträfflighet och det vi har hört av historik här i kväll, det har jag hört tidigare av dr Lagergren. Han sa också att när han själv inte kunde segla båten längre, då skulle han antingen ta upp henne på sin lilla holme och bränna henne eller så skulle han segla ut henne till havs och sänka henne där. Hon skulle inte få hamna i orätta händer. Så fäst var han vid sin båt och sådana resurser hade han.

1949 mönstrade jag av efter sju år på Ariel. År 1952 hade vi inte hört av varandra utom något julkort kanske, då ringde jag upp docenten och frågade hur det stod till.

”Det är sorgligt, mycket sorgligt” sade han.

”Jag har kommit till den stund, då jag är för gammal att segla Ariel och du vet vad som återstår”, sa han.

Så var det alldeles dödstyst.

”Man kan inte tänka sig, att jag kunde få köpa Ariel?” sa jag.

Då var det ännu tystare och så sa han:

”Ingen har näst efter mej hållit så mycket av Ariel som Börjesson. Jag kan rakt inte tänka mig att sälja Ariel men däremot skulle jag vara lycklig om jag fick skänka henne”.

Då gick det till som det alltid gör, när det är en säljare och en som ska ha båten fast tvärtom. Båten låg i Åbo och han var så mån om att hon skulle vara i toppskick, så t.ex. ringde han och sa att kompassen ingick givetvis i köpet, men å andra sidan skulle han vilja ha kompassen som ett minne, för han hade den i en liten pojkbåt, som han hade när han lärde sig segla. Han lärde sig segla på Siljan och ”som Börjesson vet, så ville jag att båten skulle komma till Siljan, men det skedde inte. Om jag köper en ny och mycket finare kompass, kan Börjesson tänka sig att jag får den.” Jag kunde det.

Så kom min vän Lennart Alevik och jag till Åbo och där låg Ariel lika skön och vacker som när jag seglade henne som tonåring. Vi seglade henne genom den finska skärgården och Stockholms skärgård och lade till på Djurgården. Det blev sen inte mindre än sju fantastiska år med Ariel. Först hade jag växt upp som tonåring och sedan som yngling med båten. Men efter sju år var det familjebildning och eget företag och båten blev för liten och tiden för knapp, så jag sålde båten.

Så gick åren och visst tänkte jag på Ariel många gånger. Det blev andra båtar för min del. Jag hade en havskryssare ochden hette Singoalla.....

Sen inträffade kärlek nummer två. Jag skulle köpa en Wasa 55:a men fick se en Omega 42, som blev den andra kärleken. Henne hade jag i nio år och det har även varit en del andra båtar.

Men hela tiden tittade jag efter Ariel och en dag fick jag uppgift om var hon låg. Då tänkte jag på att jag har en dotter i närheten av Siljan och hon har två barn. Tänk om jag som ett tecken på hängivenhet och tacksamhet till en båt, kan köpa tillbaka Ariel, rusta upp henne och låta mina barnbarn segla henne på Siljan och sen kanske ta ner henne till Stockholms skärgård igen där hon hörde hemma och låta mina andra barnbarn få segla henne.

Sagt och gjort. Båten blev köpt och tagen upp till Siljan och barnbarnen seglade väldigt lite och själv hade jag inte tid. I Dalarna finns det väldigt bra snickare men de flesta har åkt därifrån och bland dem som är kvar finns det också många som är bra, men en sak är klar att snickare och marinsnickare är två olika saker. Så där låg alltså Ariel.

”Vad ska jag göra nu?” tänkte jag. Hon måste ju ner till stockholmstrakten och renoveras, däckets behövde läggas om, då hon hade ruttnat under tiden. Det var mycket att göra och omständigheterna gjorde att hon så småningom kom till Enhörna Båtvarv utanför Södertälje.

När en gammal man låter renovera en båt, så är han, när den är klar för gammal för att segla en femma och dessutom hade jag en annan båt och bland mina tio barnbarn var det inte en jävel som ville segla. Samtidigt har ju båten betytt så mycket. Det var knepigt. Jag talade med några specialister. Janne gav mig tips på en som verkligen kunde renovera båtar, jag fick klart för mig att det var en liten klenod men det var en stor apparat. Man kunde ju sälja båten till Tyskland, för där finns det många som vill ha sådana här båtar. Men jag ville ju inte att den skulle komma till Tyskland. Jag har inget emot Tyskland, men jag ville att den skulle vara kvar i Sverige.

Så en dag träffade jag en gammal vän (jag har i min artikel i Kryssarklubbens årsbok skrivit unge vän, men Staffan blir ju snart 60 år, så då är man ju inte så purung längre). I alla fall så säger Staffan att han har ett problem. Han frågar mig hur jag har det, ”jo det är bra men jag har ett problem.”

- Vad är ditt problem, Staffan?
- Jag skulle vilja ha en femma! Vad är ditt problem?
- Jag har en femma!!

På så sätt möttes våra vägar och problemen löstes.

Med tanke på att Staffan och jag och våra fruar känt varandra i många år och var goda vänner, så kändes det väldigt fint att drömmen om den här vackra båten skulle kunna infrias. Staffan kommer att ta hand om henne och kommer kärleksfullt att renovera henne.

Avslutningsvis skulle jag vilja säga att i artikeln i Kryssarklubbens årsbok finns alla ägare redovisade.....

Slut på bandet

Ur SXXs årsbok 2004:
1958 – 1970 Kurs Bergwall
1970 – 1975 Lars Back

1975 – 1979 Gunnar Löfquist
1979 – 1989 Håkan Sanfridsson
1989 – 1991 Joacim Strandberg
1991 – 1999 Anna Lundgren och Lars Hedberg
1999 – 2004 Hans Erik Börjeson

Nytt band, som handlar om Femmaförbundets tillkomst

NN: Tyvärr det är många år sedan, jag skulle vilja ha Kurre som sufflör här.

Börje: Han kommer

NN: Exakt vilket år kommer jag inte ihåg.

Börje: Var det 1969?

NN: Jag minns inte hur det började. Kurre var initiativtagare till det hela och vi hade ett möte på Sjöfartshotellet, att vi femmaägare skulle kunna starta upp, så att när vi träffade en femmaägare på sjön, så sa vi att vi skulle ha ett möte och bad denna komma med. Kanske var det en artikel i På Kryss Till Rors eller vad det hette på den tiden. På detta möte var det många gamla femmaägare med Karl Arthur Scherman bl.a. och han hade sin Rödnäbba kvar som stod på Vikingarnas varv sen många år och torkade isär.

Många gamla var med och de hjälpte ju oss att komma igång. Alla gamla ville ju som vi att femman skulle fortleva, så det blev en nytändning.

Janne: Här kommer Kurre nu. Var inte blyg nu Kurre.

NN: När var det vi träffades på Sjöfartshotellet?

Kurre: 1969 på våren.

NN: Kurre var den som drog igång det hela och vi hade ett möte där vi bildade Svenska Internationella Femmetersklubben, som den hette då.

Kurre: Otroligt fult namn, men vi kom inte på något bättre just då. Det fanns ju några andra båtklubbar med femma i namnet.

Janne: Vilken båt hade du Kurre?

Kurre: Har du glömt det?

Janne: Nej jag vet, men de andra kanske vill veta.

Kurre: Triona nr 1

Börje: Har du kvar den?

Kurre: Nej, den nye ägaren är här i dag, Jönsson där borta.

Per Th: Hur länge hade du Triona?

Börje: Kom fram lite, så vi hör!

Jönsson förmodligen: i 33 år seglade Kurre Triona. Det är ganska fantastiskt. Han var en av de första i gänget där och en av de sista i det gamla gänget.

Kurre: Det är ju så att ska man bilda en förening, så måste man vara fler människor. Det ska vara ordförande, kassör och den viktigaste posten klubbmästare. Vi hade lite bekymmer där. Blev inte du klubbmästare?

Det pratas mycket om äldre herrar här. Tackar (han fick förmodligen en bärs). På detta möte på Sjöfartshotellet så fanns det gamla gubbar och tanter där. Tanter, vilka kan de ha varit? Båtagare också. Just det Mellqvist med 64:an ”Vi fem”. Scherman var också där med sin 80. Inga protester. Pang bom. Det gick på tio minuter så var det klart. Sen åt vi och drack och sen så gick vi hem. Det var en nykter tillställning. Ingen dans var det heller. Vi var kanske tjugo personer.

Börje: Berit Mellqvist är ju en legendarisk person i seglingens historia. Hon är över 80 år, 83 tror jag. Hon fick sin 5:a i födelsedagspresent när hon fyllde 21 år och den seglade hon i alla år med och hade ett kapell över sittbrunnen och kröp ner under där under. Hon seglade till Finland och runt om i skärgården. Hon kappseglade inte så ofta, men framför allt seglade hon mycket. Hon var ute hela somrarna och seglade ensam ofta eller så hade hon någon väninna med sig. Hon var gift med en kille, som inte gillade att segla. Det förstod man ju hur det skulle gå, det blev ju skilsmässa.

Han sa att hon fick välja honom eller båten. Det blev båten. Det blev en hänförd 5:a-seglare av Berit. Sen har hon seglat över Atlanten och över Nordsjön. Fortfarande seglar hon med sin IF-båt ensam. För två år sedan seglade hon ensam till Finland, vilket är en fantastisk prestation av en person i den åldern. Hon var den första kvinnliga styrelsemedlemmen i KSSS bl.a.

Kvinnlig publikröst: Hon var på Trångholmen bl.a.

Lennart Svedelius: Jan kan nämna att för många år sedan, när jag var med på Yachtklubbens kräftkör med Refanut, så sa jag till Jacob att jag kunde inte begripa att alla som fick pris, var herrar. Damerna får aldrig något pris. Han du något emot att jag donerar ett pris till damerna på Yachtklubbens segling? Det tyckte han att jag skulle göra. Sagt och gjort. Jag köpte såna här guldminor (?) i Brasilien, som var mycket populära bland damerna. Den första som fick en sådan guldmina, det var Berit.

Börje: Härligt. Båten finns kvar i familjens ägo d.v.s. den ägs av hennes dotter och man. Mannen heter Thunell som ni vet, SEB-gubben och dottern kallas för Nonne och heter

Yvonne. De seglar fortfarande med sin "Vi Fem" inte så ofta men ibland. Den ligger på Lidingö.

Jaha, så är det med 5M-klubben och vi noterar varje år, att det är ett väl samlat kappseglingsgäng som deltar både på Riddarfjärden och i Sandhamn. Vilka båtar är det nu som är giftigast. Är det S72?

Någon: Apropå giftigast, kan jag dra en liten anekdot. Det finns ju massor. Här är en av dem:

1969 bildades klubben och på gårdsplanen vid Rasta på våren (Mälarregattan) ligger en 5:a som inte är anmäld. Han tillfrågades om han skulle vara med och kappsegla. -

Jaha, är det race här i helgen?

- javisst, ni ska väl vara med?

- Jag vet inte, vi har aldrig seglat

De hette något så bekant som Sundelin, men det var inte de två bröderna + kusinen, som man tänker på, utan två killar från Gävle och de hade 66:an. Grabbarna hängde på och så går de jävlarna och *vinner*. Det hade vi inte räknat med.

Börje: Ni frågade dem aldrig mer sen.

Någon: Så där får man ju inte bete sig. De var ju inte med i 5:a-klubben heller.

Något liknande hände också vid Ekholmen, när Buster (?) var där 22:an, Anders Rudin en trevlig kille.

"Jaha grabbar, hur gör man"

"Där har du starten och där har du målet, sen är det bara att åka runt"

"Då gör vi väl det då"

Den fan gick också och vann första gången. Då blir man ju lite ledsen alltså

Börje: Vad vi noterade var, att Gert Kaijser vann stup i ett med sin 72:a Yvonne med Levander som gast. De såg vi i Sandhamn.

Bo Donath: Ulla Blomqvist var med också. Hon var med på Segelbåtens Dag på 70-talet.

Börje: Ja det stämmer, hon har varit här på Seglare Minns också och berättat om sina äventyr i 5M-klassen. Vad säger Sune?

Sune: Hur många båtar är det på startlinjen i dag?

Janne: Det har faktiskt hänt att det varit 37 stycken, men det är några år sedan. Det rör sig om 15-17 stycken. Problemet med femmorna är ju att de exporteras och försvinner till Finland. Förra året försvann 5 stycken femmor till Finland, varav tre stycken var aktiva. Det är ju känsligt för en sådan här liten grupp.

Börje: Det har väl byggts 100 femmor ungefär?

Janne: Ja drygt. Det finns femmor i buskarna och det ligger femmor här och där.

NN: Hur gick det för grabbarna som fick stipendium häromåret?

Janne: De seglar inte så mycket, men båten är väldigt fin. De körde hem den till tomten nu igen och där står den och de fortsätter att renovera.

..... hörs inte vad folk säger som sitter långt ifrån mikrofonen.....

Börje: Bullen är ju en legendarisk seglare. När jag började segla på 50-talet, så kom han alltid till Sandhamn, där han bodde, och kom fram och snackade. Han pratade inte så bra, han hade fått något stroke. När man läser i statistiken, så var Bullen Jakobsson mycket framgångsrik. Kan du berätta något om Bullen?

NN: han körde också racerbåt

Börje: Bröderna Reimers, kommer ni ihåg något om när eran farsa ritade femmor och seglade?

.....hörs inte.....

Börje: Kom fram hit, vi spelar in, så får vi med det i historiken. Det här tycker jag är jävligt spännande att höra Knud Reimers son prata om sin pappa.

Per H Reimers: Knud var en rätt företagsam person. Han var född 1906 och när han var 17 år gammal, då gastade han i Danmark på Konglig Dansk Yachtklubbs regattor i Köpenhamn och han lyckades nästla sig in på den stora högtidsbalen och så var det dags att hålla tal och olika personer ställde sig upp och höll tal och plötsligt så knackade Knud i glaset, 17 år gammal, ställde sig upp och höll talet till Kvinnan. Alla blev mycket förvånade och även charmerade kan jag tänka mig. Det medförde att detta etsat sig fast i flera personers minnen, så när Knud behövde låna ihop pengar för att köpa in sig i Estlanders företag, åkte han tillbaka till Danmark och letade efter några personer som kunde hjälpa honom med ett lån. Då var det några personer som just mindes det här talet så väl, att de beslöt att den här personen kunde vi nog satsa på trots att han inte hade någon säkerhet. På så sätt lyckades han. Varken min bror Rolf eller jag har tagit över Knuds verksamhet och Estlanders söner tog inte över hans verksamhet heller, så Knud köpte in den. Sen har vi hört det här om femman och Estlanders ritningar etc, det var mer än jag visste, men det är säkert alldeles riktigt. Det hindrar inte att jag tror nog, med den här initiativrikedomen som Knud hade, så satte han säkert igång det här med femman, för han var ju väldigt driftig och var väl på ett sätt en person som såg utanför sina gränser. Jag tyckte jag märkte det med det här brasilianska äventyret. Han riktade sig mot USA och andra ställen också.

Börje: Hans kontakt med den italienska familjen Agnelli, kan du säga något om den.

Per H: Ja det kan jag. Jag har ett väldigt levande minne av det. Det ritades för Oskar Wiberg en ståtlig yawl Agneta, som var 25 m lång, 36 ton och var en fantastisk skärgårdskryssare möjligen omformad kanske mera till havskryssare. Den båten seglades av Oskar Wiberg under lång tid, men 1958-59 ungefär så blev den till salu och då köpte faktiskt Knud den. Den var som han sa den absolut exklusivaste båt som varit i familjens ägo. Familjen har haft väldigt många båtar. Det var ju Knuds yrke och han brukade ofta säga att han hade "ett fantastiskt yrke, för jag håller på med något som är alla andra människors hobby och glädje, och mina uppdragsgivare är alltid förtjusande människor som tycker det jag håller på med är väldigt roligt och kul."

Vi seglade med Agneta en hel del, då var jag 18-19 år, vi hade väl två säsonger i skärgården. Sen kom då Agnelli in i bilden

Börje: han som ägde Fiat

Per H: ja just det, Knud hade ritat en motorbåt till Agnelli som gick i Medelhavet och som hade utsetts till Medelhavets vackraste båt, jag vet inte om det var för att Agnelli var ägaren. Det var ju en merit, så Agnelli och han hade mötts tidigare och nu var Agnelli på jakt efter någonting, för det skulle vara OS i Rom och han ville ha någon dagseglare att segla omkring med i Medelhavet.

Han fick höra om Agneta och tyckte det var intressant. Vi seglade upp båten till ??

(Rosätra??)

och han byggde om henne till viss del. Jag minns att han byggde om vår salong, som varit mera skärgårdskryssaraktig, lite spartansk, med en ståtlig dubbelsäng, så man undrade vad det var för dagseglingar.

Hursomhelst, den båten blev ju väldigt stilig i Agnellis ägo för vad han gjorde var att han skrapade ren teaköverbyggnaden och han gjorde sånt som vi aldrig har gjort. Han införde brunbarkade segel och hade röda beslag. Den blev en mycket läcker skapelse, som passade väldigt bra i hans ägo. Det märkliga var att han hade sju mans besättning och när vi seglade till Cowes var vi fyra personer. Det var skillnad.

När det gäller femman, för att avsluta med det, så har jag förstått att femman var väldigt viktig för Knud just med tanke på kappseglingssammanhang. Han döpte sina båtar till Roulette och Hasard osv. Man kan förstå att det var ett vågspel. Han gjorde många konstruktioner, som jag inte kan gå in på så bra som ni. De var ofta nyskapande och som man ofta gör, när någon börjar tänja på reglerna, man försöker förbjuda det ena och det andra. Jag kommer ihåg en historia, som jag kanske inte kan återge helt exakt. Det handlade om en mätsituation på en kappsegling, där det var några mm för mycket eller något annat som inte stämde. De ägnade hela natten åt att fila av det som var för mycket för att få det godkänt. Ni som varit med länge kan säkert sådana här saker bättre än jag.

Jag kan säga att, Knud var som sagt född 1906 och Rolf och jag har länge pratat om att det skulle vara roligt att göra en bok om honom och samla ihop allting. Vi två har dock ingen talang för detta men på Historiska museet (Sjöhistoriska) finns hela samlingen, men vår ambition och förhoppning att detta kan genomföras är att till 100-årsjubileet den 20 maj 2006, så skulle man kunna ha en sån här fin bok som du visat.

Börje: Här står mycket om Reimers.

NN: Ni måste ha varit med mycket på de här fina varven?

Per H: Vi var ju det. Jag tänker på Oskar Schelin. Nu är det ju så med barn och barnbarn, alla gör ju inte som föräldrarna tänker sig. Jag minns när vi var hos Schelins. Då höll man på med de här Udell 22:orna, som gick till Chicago, som var en speciell sort. De var otroligt läckra. De etsade sig fast i mitt minne.

Per Thelander: De finns hemma i Sverige nu.

Per H: Han byggde också Hasard III, som var den båt som var den första han tog över till Bermuda race och också deltog. Då var det RORC-regeln som var före IOR-regeln, som han hade problem med att acceptera.

Börje: Hasard III var en mycket framgångsrik havskryssare, som kom fyra totalt bland 70 startande båtar på Bermuda race och trea i sin klass. Det var en oerhörd framgång för svensk havskappsegling. Vad säger Rolf?

..... hörs ej

Börje: Rolf, kan inte du komma hit också, så vi får med dina kommentarer, det är så spännande. Det måste vi få med i vår framtida dokumentation. Allting som gjorts här under tio år tre gånger om året spelas in på band, som Maivor skriver ut och som sedan förvaras som dokument för framtiden och det här är ju guld för oss som håller på med historiken runt konstruktörer och seglingar o.s.v. Varsågod och fortsatt.

Rolf H Reimers: Mycket kort bara då. När man såg dessa fantastiska båtar, när man följde med far, det var väldigt spännande och det som gjorde störst intryck på mig, det var faktiskt efter det man gått runt och tittat på alla båtar, då kom klon. Det var när man gick upp till virkesförrådet, där man visade det fantastiska virket man hade, som låg på hyllorna och som man skötte om och duktade med som spädbarn. Det gjorde ett väldigt stort intryck på mig.

En sista sak. Vi vill förstås inför den här boken gärna få så många minnesbilder som möjlig, så att ni om har några minnen, har hört något eller några anekdoter eller dylikt, så skulle vi väldigt gärna vilja få dem. Det skulle vara oerhört värdefullt, helst nerskrivna då, så att vi kan använda dem i detta sammanhang.

Börje: Mitt minne av Knud, det var när jag hade köpt en Swede 55:a, som Knud hade ritat. Han blev väldigt glad då och jag frågade honom om han ville följa med ut och segla. Jovisst, han undrade om han fick ta med sig en kompis. Vi bestämde att träffas kl 9 nästa dag som var en söndag. Jag var där i lite tidigare ungefär kvart över 8. Vilka stod på plats om inte Knud och Sven Rinman med matsäck och bagen i hand. Vi klev ombord och seglade hela dagen. Det blåste ordentligt. Vi startade från Saltsjöbaden och seglade ut på Ingaröfjärden och Nämndöfjärden och Knud och Sven var helt begeistrade och tyckte det var en underbar dag.

Senare seglade jag en kappsegling med sexor. Då var inte de med i och för sig, men det gick ganska bra för oss. Vi hade en gammal finsk sexa nr 37 och vi seglade VM i Sandhamn 1976. Efter detta fick jag ett långt brev av Knud och ett pris. Han skrev "din segling påminner mig om när tolvän **Vind(?) (WIM??)** seglade Americas Cup-uttagningarna 1958. Jag var med och fick ett pris, det får du nu av mig". Det värmdes långt ner i skoskaften. Ett minne jag aldrig glömmer.

.....

Rolf H: Det handlar ju om IOR-regeln och RORC-regeln. När Hasard ritades, då var RORC-regeln rätt ung fortfarande. Sen kom hela Fingalepoken som var en ganska intressant epok. Det var faktiskt Peter Norlin.....

Börje: Det är en lång berättelse om det.....

Rolf H: Det framgick i det sammanhanget att Knud inte gillade IOR-regeln. Det finns många förklaringar.

Börje: Hade Sune nåt?

Sune Carlsson: Han var underbar att jobba med.....hörs inte

Börje: Vi har ju hört den historien. Lasse Lövgren vill säg något också.

Lasse Lövgren: När man pratar om Knud H Reimers, så vill jag säga att den första förstagsprofilen kom till, tror jag, på min Mälar 22:a ungefär 1957-58. Jag undrade då om man inte kunde hissa focken eller genuan med något annat än hakar, så då tog jag kontakt med Knud. Det var ganska väldigt för en sån liten kille som jag var, att komma upp på hans ritkontor och undra om man kunde göra något i stället för hakar. Jovisst kan man det tyckte han och så visade han mig hur jag skulle göra och jag hade lite kontakt med kanotgrabbarna och hade sett hur de gjorde med sina lätta fina master, så jag gjorde en förstagsspira utav ?. Den ligger fortfarande hemma på???? Nåja, det där var ju inte tillåtet utan jag blev mer eller mindre Mälar 22:ornas svarta får, så jag fick ta bort det där naturligtvis. Men det var Knud Reimers i alla fall som lärde mig hur jag skulle göra en förstagsprofil.....

Börje: Vi tackar så mycket.

Någon: Ett stickspår kanske, men vem var denne Oskar Wiberg, som beställde Agneta. Det måste ju ha varit den största, dyraste och mest exklusiva båt som överhuvudtaget byggts i Sverige.

Börje: Det fanns ju också Singoalla och Solana.

Per H: Oskar Wiberg hade en finmekanisk verkstad i Finspång.

Per Thelander: Oskar Wiberg var disponent och bosatt i Finspång. Han var egen företagare i Finspång, jag är litet osäker på vilket företag, men han finns ju även med på ritningarna till Agneta. Han har i alla fall skrivit på sitt namn.

Per H: Han hade en mekanisk verkstad. Han hade sysslat med att utveckla winschar på Agneta som var lite speciella.

Börje: Jaha, klockan börjar lida mot hundra. Hon har passerat nio. Vi tackar alla.

Utskrivet i februari 2008
av Maivor Bergau
SSFs Historiska Utskott

NN vem är det??
Curre Kurt Winberg??