



Redaktör: Claes Estelle
E-post : info@andunge.se
Telefon: 0708-12 33 93
[www: andunge.se](http://www.andunge.se)

Årsavgiften betalas till Plusgiro
620096-8
Båtagare 250 kronor
Övriga 150 kronor

Västkustseriens resultat 2015

Båt nr	Rorsman	Klas- siska	LSS Vår	VM	Brännö Runt	NM As- ker	Totalt	Place- ring
13	Magnusson			2			2	11
15	Sjögren			6			6	8
18	Möse	6	7	7		6	26	1
27	Settergren	Se 176						
33	Estelle	7		2	3		12	4
35	Näslund	2					2	11
46	Holmén			2			2	11
53	Engström	2					2	11
56	Kössler			2			2	11
66	Smitt	4	2	2	7	4	19	2
68	Johnsson			4			4	10
71	J. Gelin	5	5	2			12	4
76	L. Gelin	2	6	5		3	16	3
92	Skantze			2			2	11
94	Witting			2	6		8	6
97	Westerlind			2		5	7	7
103	Jørgensen				4		4	10
114	Ericson			2			2	11
116	Ekberg				5		5	9
125	Holmqvist	2	4				6	8
27 o.176	Settergren	3	3	3			9	5

*Lotte Waller, sekreterare
SWE 18 Mareld*



I förra numret skrev Göran Sjölin del 1 av sin personliga berättelse "Min väg till VM".

Här kommer den intressanta fortsättning av Görans berättelse. //red.

"Min väg till VM" Del 2

Det började nog så här: Vi skulle till Skärhamns Träbåtsfestival och sälja vår stora fina båt. En (ikke serieproducerad) Enderleinhavskryssare i lackad mahogny. Min fru hade signalerat att det här med båtliv var kanske inte hennes grej men det var fint då barnen var små. Och visst var det så.

pengar. Det handlar om att hitta rätt person som kan fortsätta att förvalta ett kulturarv, som du själv har haft till låns. Den personen kom inte - men på vägen in till centrum stod hon. Drottningen bland alla. I ett lite för kort skjul med nosen tryckande mot duken. En alldeles nybyggd Andunge från Lilla Kålviks varv. Gud så vacker hon var.

Jag gick fram till båten och instinktivt såg jag mina fingrar varsamt smekta de mjuka blanka friborden. Oj, en sån hääää skulle jag vilja ha. Eller skulle jag det? Den gick ju inte att få finare. Då finns det ju bara en väg. Hon var fööör fin.



Fotograf Malte Malm

Göran Sjölin under VM i Ljungskile

Vilken familjelycka att ligga ute i västkustens fina naturhamnar och se barnen lära sej att hantera optimisten i TRÅ. Att hitta rätt köpare är lika svårt som att hitta rätt båt. Fastän båten är lika fin som ny så kanske man inte ens får 10 procent av vad ett nybygge skulle kosta. Dessa procent är redan investerade många gånger om. Det handlar inte om

Båtbyggarna presenterade sej som Kristina och Johnny Andersson.

Jag tänkte för mej själv att jo hon är nog lite äldre men det är ju inget fel. Det är ju inte ovanligt i motsatta förhållanden då mannen är äldre. Jag visste alltså inte att det var mästarebyggare Tore Larssons systers barnbarn med son som jag pratade med.



Då var det ju heller inte så konstigt att den här båten var lik en båt som Ante, Tores son hade byggt. Denna hade jag sett en bild av i en bok. Till bilden stod det "En strandivarius i vågorna". Det är ju en titel en stråkmusiker som jag kommer ihåg. Det var alltså här allt började. Jag läste nu igenom det mesta i SAKs arkiv och förstod att det var en Skålenare jag skulle ha. Flera var till salu - men försvann som varmt vetebröd. Jag hade annons ute och till slut blev jag uppringt ifrån Umeå. Ägaren till 29:an "Vildanden" hade avlidit och barnen skulle sälja båten. Det var redan sommar och båten stod fortfarande på land. Jag åkte upp och såg att hon behövde mycket omsorg. Förskeppet hängde, en bottenstock hade slitit sig fri. Samtliga nåt och laskar i botten var öppna och också delvis i friborden. Jag hade på förhand sparat båten till tidigare ägare som menade att den aldrig var skrapad. Den gula mahognybåten med den kraftiga ekstäven indikerade på det. Det var inte svårt att med ett bladmått både i friborden och botten konstatera att det stämde. Hon hade allt trä kvar och låg t.o.m. lite över.

Omsorgsfull som jag är släppade jag hem den gamla Vildanden och satte igång. Riktade upp skrovet och förstärkte. Bytte två bottenstockar och alla småbultar. Nåtlimmade botten, skrapade, hyvlade, slipade, oljade, mönjade bla bla bla.

Så var det dags för ett dopp i Trondheimsfjorden och det är ju lite speciellt för det var ju här just här i Trondheim som andungen blev konstruerad.

I samtal med Thorvald kunde han intyga att det var här på Norges tekniske høyskole han hade tillgång till stora ritbord och hans skönhet föddes.

Visst hade Claes Estelle rätt. Det här var den RENA seglarglädjen. Sitta nära vattnet och känna alla lukterna. Jag beslöt där och då att här skulle inte finnas en massa problem. Mitt inventarium skulle begränsas till 3 saker. En

toft att sitta på, en paddel och en hink eller pyts.

Flera turer blev det och jag kommer särskilt ihåg en. Jag hade med en gast eller gäst som oavbrutet skröt över hur båtvan han var. När det sen började bralla i blev jag sittande kvar på läsidan med vattnet upp till armbågen, lugnt förklarande att så här var det på sjuttioalet då vi seglade skärgårdskryssare. Då satt vi så här och sköljde potatisen en efter..... Gästen hade nu tystnat.

Han hade intagit en mer blekare ansiktsfärg. Med stor koncentration försökte han plocka fram alla programmerade Tarzansgrepp som han intensivt utförde på det 4 mm tjocka vattet i lovart.

VM NO KÆM VI !!! Av olika privata orsaker förhindrades mina VM- drömmar och så kom ju hon, 64-an.

Att just jag fick köpa henne vet jag inte. Kanske var det för min kommentar om att de två spårskruvarna som håller den lilla mässings-skylden där det står "Skålens båtbyggeri" hade spåren åt samma håll. Sânt ser jag och är löjligt nog likadan som säljaren.

Nu hade jag två andungar och hade fortfarande inte kommit iväg. Nu var det också svårt att sälja. Jag fick gå ner kraftigt i pris tills jag fann rätt köpare.

Jag hade nya segel med mitt norska nr som jag gärna ville behålla. Segel som passade masten. För att göra en lång historia kort så var vi eniga om att byta allt. Dvs 29-an fick 64-ans mast, rigg, bom och segel, som också var ganska nya. Så nu seglar jag alltså omkring med 29-ans gamla bom, som det så vackert står Vildanden på. Så varför inte ha en Vildande i Sverige och en i Norge.

Det är ju också precis den stavningen Ibsen har på sitt mästerverk. En stavning man idag inte använder. Jag har senare kostat på nya bultar och en ny sprucemast.



Fotograf Göran Sjölin

SWE 29 med nyrenoverad botten strax innan sjösättning

JAG SKALL TILL LJUNGSKILE.

Jag kontaktade min gamle kompis Malte, som jag har seglat och spelat i band med på sjuttitalet. Malte har dessutom kappseglat trettia.

Det tog inte lång stund förrän vi hade räknat ut att vår gemensamma mobila barlast toppade 200 kg. Vi behövde ingen tredje man. Så var det bara att få ner ner båten från Trondheim. Något som gick ganska bra då hon följde med så snällt.

I Ljungskile fick jag träffa många andunge-seglare och se deras båtar. Jag var som vi säger i Norge på høygir. Säkert slitsamt för min omgivning.

- Ut på banan, säger Malte. Göran, hur gör vi nu?

- Det vet väl inte jag, sa jag - men jag vet vilka som brukar komma bäst till. Vi kör åt samma håll och drar i snörena när dom gör det - så går det nog bra.

"Dom" hade en annan fart på sina båtar. Resten är historia.

Den här sommaren fick jag träffa flera av mina förebilder inom andungesporten. Tack ska ni ha.

Vi ses nästa sommar om bilen håller.

Varma hälsningar

Göran Sjölin

SWE 64 / NOR 177 'Vildanden'



Nu har hösten kommit och sista seglingen för i år gick från Skärhamn till Altarholmen (som är en gammal lotsplats utanför Härön). I semestertider vimlar det av båtar här, men i mitten på september var vi helt ensamma. Härlig segling och fortfarande kristallklart och badbart vatten.

Fotograf Gunilla Alvgren



Anders Johnsson, Altarholmen

Nästa vecka ska båten upp och då har jag rullat upp mitt storsegel på "segelupprullaren" som Claes i SWE 33 varit intresserad av. Det är en mycket "avancerad" teknisk konstruktion utan rörliga delar bestående av en spontad 1"x 4" (som blev över när jag la om taket) med avrundade ändar och två påskruvade byglar för att fästa halshorn och skothorn. Jag lär väl knappast få något nobelpris för konstruktionen men den tjänar sitt syfte: att förvara seglet utan alltför många veck i segelduken.

Fotograf Anders Johnsson



'Segelupprullaren'

*Anders Johnsson
SWE 66 Svea*



Andungenäste på Ängholmen

Fyra Andungeseglare med båtarna nr 27, 33, 68 och 92 sökte svaret på en gemensam gåta - var finns en plats för våra båtar, när de tagits upp ur det våta?

Jan Erik Settergren som bor på Ängholmen kontaktade Ängholmens Varv om det skulle finnas möjlighet till vinterförvaring inomhus av några andungar. Det visade sig vara möjligt, dock fanns inget skjul utan en nytt skulle riggas. Ägarna till dessa båtar är handlingskraftiga och fattade raskt beslut om att anta varvets förslag.

Så en fruktansvärt blåsig fredag i september var det dags. Avmastning, upptagning med

Nervösa andungeseglare stod och tittade på när trucken närmade sig öppningen med den första båten, nr 92 Nena. Skulle detta verkligen gå?

Var öppningen tillräckligt bred. Skulle båten kunna gå in utan att behöva ta bort en del av taket. -Trucken på utsidan och andungen på insidan - var det verkligen möjligt?

Nu har vi svaret - fyra andungar har funnit sin vintervila på stadiga Seaquip-stöttor. Gott om plats mellan båtarna för ägarna att vårda sina ögonstenar. Fint båthus att träffas i och prata segling och båtvård.

Så blev ett Andungenäste till på Ängholmen (Långedrag).



Fotograf Lars Liljestrand

'Nästet'

gaffeltruck och bottentvätt stod på programmet. Efter bottentvätten var det tid att äntligen ta det nya skjulet i besittning. Detta är konstruerad så att en vägg lyfts bort manuellt var efter trucken kör in med båten hängande i korta stroppar.

Lars Liljestrand
SWE 70 Anki / SWE 117 Blanka



Botten efter 2015 års beväxning

Redogörelse:

Andungen hade "bemålats" i botten under minst 15 år utan att renskrapas.

För 2 år sedan efter att ha använt Biltemas färg de senaste 3 åren så hade färglagren blivit så tjocka att varje flaga som lossnat ifrån botten innebar att en djup krater uppstod.

Varmluftspistol och skrapa användes. All gammal bottenfärg avlägsnades. Den gamla primerfärgen slipades för gott fäste.

På med ny primer och därefter 2 lager VC17 för att kunna undvika ny färgpåbyggnad.

(VC17 ger ett extremt tunt färgskikt med en mycket hal yta. Tånguddens båtvarv vägrar upptagning och sjösättning av VC17 bestrukna båtar pga halkrisk då avglidning ifrån lyftgaffeln har uppstått).

jen men färgskiktet var lätt att rengöra så jag beslöt att pröva färgen i ytterligare 1 år.

År 2 med VC17

2015 gavs 2 rejäla "feta strykningar" någon bottenavtvättning på grunt vatten lika 2014 blev inte aktuellt.

Vid den sista seglingen t/r Knippla upplevdes båten som mycket trög.

Vid upptagningen fick jag en chock (se bild) botten såg ut att ha bemålats med "tulpannärning" i stället för med bottenfärg.

Endast svavelosande eder lindrade vid "avhyvlingen".

Sammanfattning:

En cirka dubbelt så dyr bottenfärg utan växtskydd.

Man kommer omedelbart att tänka på gamla tiders kvacksalvare o lurendrejare som sålde

Fotograf Svenning Ericsson



SWE 114 Anna Lavinas botten

1a säsongen 2014 innebar en fin båtstart med bra fart. Efter ca 3 veckor i sjön seglade jag över till en långgrund vik på Björkö och grundsatte i en sandbank och skrubgade ren botten ifrån alger.

2014 blev ju en fin sommar så båten rörde på sig en hel del.

Beväxningen av havstulpaner var vid upptaget ganska omfattande strax under vattenlin-

snus utblandat med malen kattlort.

Slutsats:

- i) Aldrig mer International.
- ii) Ve miljö-teori-rörelsen.

*Svenning Ericsson SWE 114
Anna Lavina*



Vikten av att väga rätt

Vi var några andungar som på initiativ av Leif i Swe15 träffades under två tillfällen och kapp-seglade, lunchade och hade väldigt trevligt (se andungeblad nr 4 2015).

Vi, dvs Monica och jag var med vid tillfälle två i slutet av augusti. Vinden var svag, det var en underbar dag och vi hade väldigt trevligt mycket tack vare Janne och Stickan i Swe176 som arrangerade både tävling och lunch. Tyvärr stängde vi grinden vid båda racen vilket inte kändes bra. Det slog mig då att 176 "Lillan" guppade så nätt och fint i vågorna och hennes akterskepp verkade

också. Men ändå! Kul är det ju inte!

Jag bestämde mig direkt att väga båten innan det var dags för vintervila för att ta reda på hur mycket vi seglade runt med egentligen.

Claes Estelle (33) har en våg som klubbmedlemmar kan låna för en liten peng till whisky-kontot. Så fick det bli.

Jag mastade av och kontaktade Gunnar i fiskhamnen i Fiskebäck som sköter en kran med kapacitet för tre ton. Auan lyftes med allt utom mast, och när lyftoket på 205 kg räknades bort stannade vikten på 791 kg. Då Auan nästa vecka stod på land lyfte vi ut allt och vägde varje del för

Fotograf Anders Näslund



SWE 35 Auan vilar tryckt i banden inför 'invägningen'

den nästan inte ens snudda vattnet. (Inget onödigt i den båten, och vi själva som seglade omkring med både motor och batteri). Tanken som ertsades fast var; undrar hur mycket båten väger... egentligen?

Andungens minimivikt skall vara 650 kg. Då ingår mast, bom, stående och löpande rigg, nödvändiga beslag samt durkar. Mått och material på allt är noga utsatt i reglerna.

Just denna härliga lördag var vi nog jättetunga och jag tog det som ursäkt till att vi kom sist i båda racen. Och så hade vi ju semesterseglen

sig. Summan blev 155 kg. En simpel subtraktion gav oss att våtvikten var 636 kg.

Grymt bra tänker man då först. 14 kg under minimivikt, men tyvärr så skall jag nu lägga på mast (26 kg), bom inklusive skot mm (6 kg), akterdurk (11kg), teakdurkar i sittbrunnen (20 kg) samt durkarna under däck (12 kg).

Detta ger ialles 75 kg som skall adderas till 636 kg båt.

Totalt 711 kg. 711 minus 650 är 61, dvs jag behöver lätta båten ca 60 kg för att väga in på minimivikten. Puh!!



Fotograf Monica Carlsson

Anders väger sig med hjälp av balansstav

Nu vägdes båten efter en säsong i sjön så jag kan nog utan att överdriva dra bort 10 – 15 kg för att få torrvikten. Hur mycket vatten suger en gammal trähink egentligen?

Sammanfattningsvis så bör Auan lättas 50 kg till kappseglingssäsongen 2016.

Att läsa bestämmelserna noga och se om jag kan byta till annat material i durkarna, att hitta onödiga och/eller onödigt tunga beslag och byta dessa till lättare och svårast av allt, att ta bort en massa övervikt på skepparen själv. Ni får väl se hur jag lyckas. Ingendera avslöjas i förväg! Sedan gäller det ju bara att segla rätt, snabbast och följa sin taktik till punkt och pricka så bör segrarna trilla in lika lätt som att få 13 rätt på stryktipset.

Anders Näslund SWE 35
Auan



...från redaktören

Den försvunna schackeln

I duschen blixtrar det plötsligt till. Trots schampot som rinner ner i ögonen eller just därför ser du nu klarare. Schackeln!

Du blev ju av med schackeln i samband med påmastningen i våras. Nu ser du den eller tror dig se var den är.

Du bestämmer hastigt att du måste helt enkel 'titta till' din Andunge. Åker ut till båten. Det är söndag, tidig morgon. Stilla. Höstlöven har lagt sig som en matta på marken. Snart vinter tänker du. Kommer fram till båten. Lyfter ivrigt upp ena hörnan av pressningen i båthuset. Kopplar in elen och huset lyser upp - du är förvansfull.

Får tag på en steg. Märkligt, de är alltid för korta. Två små steg på stegen och du är klar att böja dig in över sittbrunnsanten. Du når precis ner till svärmorsluckans ena durk. Med en trevande hand får du precis tag i kanten av durken. Lyfter upp den varsamt och det glimrar till. Där under babords durk ligger den! Schackeln.

Claes Estelle SWE 33

