

En klassiker renoveras till nyskick



Fredrik Lindqvist räknar med att Silvervingen ska vara klar till nästa sommar.

Den internationella R6:an Silvervingen får nu ett nytt liv på Nyköpings Segelsällskaps varv. Hon byggdes i finaste hondurasmahogny år 1939 som en exklusiv kappseglingsmaskin, ritad av den välrenommerade båtkonstruktören Tore Holm. Med åren blev hon en smula sliten, men förvandlades aldrig som många systrar till familjebåt med ruff eller motor. För fem år sedan köpte Fredrik Lindqvist i Nyköping Silvervingen och inledde en nästan total make over. Till nästa sommar ska båten vara klar.

Silvervingen från 1939 blir som ny på NYSS

Silvervingen byggdes på Hägerstens varv i Stockholm år 1939, beställare var direktören och kappseglaren Nils Gäbel som liksom övriga första-ägare av R-båtar såg mer till kvalitet, snabbhet och elegans än krass budget.

Det blev alltså en vacker och välbyggd båt. Till skrovet såg man ut en stor stock hondurasmahogny som sågades upp i lämpliga dimensioner. Likadant var det med allt annat till båten, högsta klass skulle det vara rakt igenom.

De flesta R-båtar såldes vidare efter ett par år, kappseglingsregeln utnyttjades maximalt av konstruktörerna som hela tiden skapade snabbare båtar, följden blev att en R-båt med några år på nacken inte längre kunde tävla i den absoluta toppen på de internationella arenorna.

Många av de öppna och spartanska kappseglingsmaskinerna förvandlades till



Silvervingen någon gång på 1940-talet. Båten har haft flera ägare men aldrig varit i utländsk ägo som annars är vanligt i denna internationella klass.



Så här såg det ut när det tidigare däck var borttaget, de ljusa balkarna är tillfälliga stöd för skrovet.

mer beskedliga familjebåtar mer ruff, kojor, pentry och utombordare. Något sådant hade dock Silvervingen inte råkat ut för när hon kom i familjen Lindqvists ägo och hamnade i Nyköping.

Var till salu

Fredrik hade i flera år haft ett gott öga till Silvervingen som fanns i Stockholm, familjen hade sedan tidigare en R6:a från 1926 men ville byta upp sig till en båt från en senare tidsepok.

-Jag tycker att 6:orna som är byggda 1934-40 är de snyggaste, säger Fredrik. Dessutom ritades Silvervingen av Tore Holm som är min favoritkonstruktör.

När Silvervingen år 2004 blev till salu så slog de till, båten seglades raka vägen från Stockholm till Nyköping.

-Vårt nyförvärv fungerade och var i skapligt skick, men vi ville ha henne i riktigt god kondition, berättar Fredrik. Vi beslutade oss för att göra en helrenovering som skulle få ta sin tid.

Stäven höjdes

Till att börja med byggdes ett skjul som båten skulle kunna stå kvar i året runt utan att torka isär, skjulet är tätt och isolerat runt om, även under marken. Luftfuktigheten går aldrig under 65 procent, en mätare håller kollen.

Första ingreppet var att ta bort det gamla däck. Dels för att det skulle bytas ut mot ett nytt, men också för att tillfälligt minska båtens formstyvhet. Av samma skäl minskades även skrovets motstånd mot formförändring genom att några millimeter breda spår sågades upp mellan samtliga bord från masten och föröver.

Varför "mjuka upp" båten på detta sätt? Jo, den förliga delen av båten hade med åren kommit att krokna, en inte ovanlig åkomma på denna typ av båtar. En noggrann uppmätning av skrovet gjordes och jämförelse med originalritningen gav vid handen att från mastfoten till förstäven hade Silvervingen dykt ganska exakt 70 mm.

En domkraft monterades under förstäven.

Domkraften vevades upp fem millimeter per månad och sakta men säkert återtog den 72-åriga båten sin ursprungliga form.



De första två lagren av det nya däck är på plats, det översta lagret av oregon pine ska läggas.



Däcket är lagt och Fredrik får hjälp av sonen Gustav med att matta ned lacken, 8-10 lager ska det bli innan det är klart.

Nåten limmas

Domkraften får sitta var tills båten är maximalt formstyv igen. Men det dröjer ett tag, för innan dess ska skrovet nåtlimmas.

Spåren mellan borden ska göras något större och dessutom koniska, där ska nämligen limmas in koniska lister. Tack vare denna så kallade nåtlimning blir skrovet starkare och

mer stabilt än någonsin, och det skadar inte på en båt som är drygt 11,3 meter lång och bara 1,83 meter bred.

Omkring 70 spant är utbytta, de flesta



Så här höjer man stäven på en gammal båt som krökt rygg. Fem millimeter per månad hissades domkraften sedan skrovet först gjorts följsamt.

för att de var knäckta. Det nya däck, bestående av två lager plywood som sedan täckts med ribb av oregon pine, är på plats. Närmast ska bordläggningen under vattenlinjen bytas. En R-6:as undervattensskrov utsätts nämligen för mycket stor belastning under segling och deformationer är vanliga. Det beror framför allt på båtarna som byggts enligt R-regeln har tunga kölar, Silvervingen som väger 4 150 kg har hela 3 050 kilo av vikten i kölen.

Kölen på räls

Samtidigt som bottenborden byts tänker Fredrik passa på att byta kölplankan. För att göra det sistnämnda måste dock kölen



Vid mastgenomföringen förstärks däcksbalkarna av knän i rostfritt, dragkrafterna från vanten ska även ledas ned via ställänkar till mastfoten.

bort. För att få bort kölen ska hela båten först höjas 30 cm och sedan ska kölen sänkas ned på en liten vagn som i sin tur går på en liten räls. Därpå rullas kölen föröver några meter.

När kölplankan och borden under vattenlinjen är bytta och kölen tillbaka så är Silvervingen klar för sjösättning.

Nynäshamn 2012

-Min förhoppning är att hon ska vara i sjön till sommaren 2012, så vi kan vara med på hundraårsjubileet i Nynäshamn, säger Fredrik.

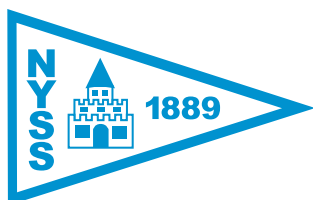
Då är det nämligen ett hundra år sedan de olympiska sommarspelen avlöpte i

Stockholm, seglingarna ägde rum i Nynäshamn där man tävlade med bland annat R6:or, som var olympisk klass 1908-1948.

Fram till dess kommer Fredrik att ha tillbringat rätt många timmar med renoveringen av Silvervingen på Nyköpings Segelsällskaps varv. Hur många har han dock inte särskilt noga koll på.

-Det är egentligen inte viktigt för mig, jag trivs med att renovera båten, så vägen är faktiskt mer intressant än målet. Men visst ska det bli spännande att segla henne igen.

Gunnar Westerberg



Tack till Fredrik Lindqvist som delat sin historia med oss och Gunnar Westerberg som skrivit artikeln.

Foto: Gunnar Westerberg och Fredrik Lindqvist. Grafisk formgivare: Maria Lindberg