

Finns historia från 1981

1981

köpte Renée Lundgren och Lars Edman 6:an Moana från 1917, en uppgift som visade sig vara helt fel. Vi hade fått vår första dotter för ett par år sedan och ville kunna ha med henne ut på sjön, vilket hade varit svårt med 2-manskajak. Hela hösten 1980 hade vi tillsammans med en mer erfaren bekant varit runt och letat tänkbara Folkbåtar. I en paus i letandet såg vi Moana. Skrovet på land var det vackraste vi sett! Byggåret 1917, revolutionsåret, var romantiskt tilltalande och vi köpte henne!

1981-1984

Åren gick till att söka hennes ursprung och kontrollera om uppgifterna vi fått stämde. Hon var registrerad som KR, men var nyligen inmätt som Int 6:a och skrovet såg tydligt ut som en tidig sexa efter 1908 års regel. Med mycket hjälp från Harald Alftan, en finsk nestor på segelyachter och gamla ångbåtar, lyckades Harald till slut lokalisera och identifiera henne med hjälp av skrov- och konstruktionsmätningar jag gjort samt detaljfotografier: det var 'Finn', den första finskbyggda R6:an, byggd i Åbo 1911 för att delta i seglingarna om Entonnarpokalen i Göteborg 16 augusti 1911, konstruktör Gunnar L Stenbäck. Harald hittade linje- och konstruktionsritning i ett nummer av Frisk Bris. 1911

Med hjälp av KB i Stockholm fick jag fram numret och bad KB reprofotografera de bilder som fanns i denna artikel samt några ytterligare nummer av denna och andra seglartidskrifter från 10-talet. Vintrarna tillbringade jag i olika båtklubbars arkiv, men också Stadsarkivet och i något fall Riksarkivet för att via klubbarnas matriklar söka få en bild av hennes geografiska historia och ägarhistoria. Harald gjorde hela motsvarigheten på den finska sidan. I slutet av 1984 kunde jag sammanställa en nära nog komplett ägarförteckning, bortsett från åren kring första världskriget (den ägarförteckning som legat till grund för ägarförteckningen i boken "Sexornas Jakt").

1985

ändrades riggen. Finn var i 'köpeskicket' extremt fallgirig med bom på ca 3,5 m och J-försegel indraget en dryg m från fören. Vi övervägde att bygga en gaffelrigg enligt Finns segelplansritning från 1911, men då Harald Alftan avrådde å det bestämdaste blev det en justering av bermudariggen till vad som var möjligt. Bom köptes från 6:an Boo-Hoo, likrädda och beslag i RF

Finlands entonnarepokalbåt 1911.

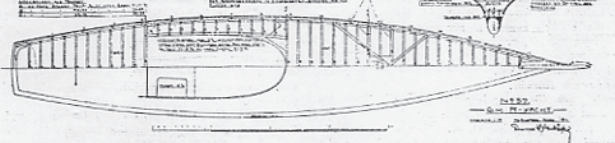
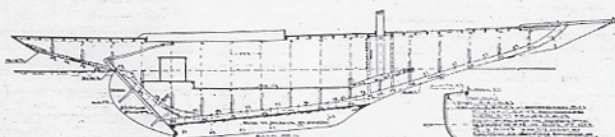
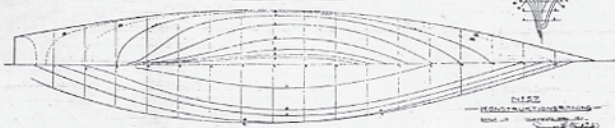
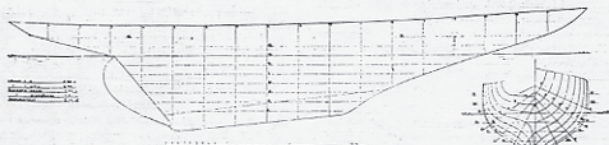
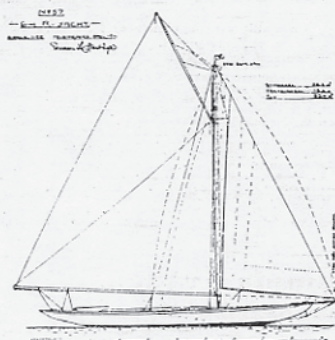
(Ur »Frisk Bris»).

Finn.

Konstruktör: Gunnar L. Stenbäck.

Mätningfaktorer:

L =	6.677
B =	1.743
$\frac{1}{2} G =$	1.392
3 d =	0.255
$\frac{1}{2} \sqrt{S} =$	2.483
F =	0.553
Mätningstal	5.988
Segelarea	55.52 kvm.



E. SALANDER

YACHTKONSTRUKTÖR

Stockholm — Skeppargat. 20 — Rikstelef. 123 95

SPECIALITET: Snabba, bekväma skärgårdskryssare.

Bland mina 18 konstruktioner till sommaren 1911 märkas: »Iris», Väst-
kustens snabbaste 30-kvm-abåt, 55-kvm-abåten »Gan», S. S. Holms ut-
lottningsbåt, S. S. Brunnsvikens utlottningsbåt, S. S. Viken m. fl.
Billiga blåkopior för amatörer! Beställ ritningar i tid!

tillverkades. Underliket förlängdes då med ca 1,5 m till drygt 5 m. Vi byggde då också en skotbänk.

Samtidigt tillverkades samtliga mastbeslag i RF. J-måttet maximerades. Ett begagnat storsegel köptes från Becker-6:an "Ninnie" och syddes om av Northwyn, en ny flock tillverkades av dem och ett par år senare även genua². Genom trägen bearbetning av Svenska Seglarförbundet lyckades jag till slut få registrera henne som sexa med ett lågt svenskt nummer: S24, en jakt som enligt uppgift brunnit i Italien (L1 föreföll oöverstigligt krångligt ;-)).

Efter flera års grubblande och samråd med mer erfarna seglare och båtsnickare, främst kanske Thomas Larsson som vi träffat under segling, beslöt vi att göra ett större renoveringsarbete på Finn. De första åren hade givit att vi trivdes med henne och ville behålla henne och ville därför göra henne tryggare. Frågan var om vi skulle börja med ruff och däck, eller undervattensroppen? En annan retfullhet fanns: vid jämförelse med konstruktionsritningen såg jag att Finn hade kortats med ca 12 cm i aktern, dock bara i däckplanet, d v s akterspegeln hade riktats upp och fått en trubbigare vinkel mot däckplanet. I Thomas' uppfattning var däck och ruff lättare (arbetsställningen) och gjorde en "gladare efter", eftersom resultatet syntes så väl. Att gå på undervattensroppen var svårare och tyngre. Resultatet syntes inte alls, men man fick en säkrare båt. Det senare fick avgöra!

1985/86

Det första större renoveringsarbetet på Finn: Samborden bb och sb, ca 2 m av förstäven, hela roderstäven och samtliga bord som anslöt till den byttes (i växlande längder på +/- 1 m, stumlaskade). 14 nya bottenstockar i galvat stål ersatte de gamla. 4 nya kölbultar RF drogs genomgående genom konsoler i de nya bottenstockarna. Nya röstjärn i RF sb och bb. Harry Johans, känd båtbyggare/snickare från Åland, gjorde allt träarbete med mig som hantlangare.

Att se Harry arbeta var både en ren njutning och mycket imponerande! Med en mallningsteknik han använde, sedemera också Thomas, kunde han malla av ett bord, och tillverka det i verkstan. När han sedan återkom med bordet kunde det som mest krävas ett hyveltag på ½ mm på något ställe för att det skulle sitta med lätt presspassning. Roderstäven tillverkades på ett liknande sätt. Harry valde ut en hel ekbit för att kunna bygga stäven i ett stycke, tillverkade hela anslutningen till skrovet i verkstad - samma enastående passning som med borden. Roderstävens rymdprofil hyvlade fram han på fri

hand med putshyvel. Alla fogar lades i Thiomassa.

Rolf Erixson, känd som 'Roffe Plåt', tillverkade bottenstockarna på plats med elektrisk plåtsax och punktsvets, färdigsvetsade dem i sin verkstad samt lämnade för galvanisering i Södertälje. I princip perfekt passning! Eventuella justeringar gentemot kölplankan gjordes med vävbakelit. Bottenstockar och påsvetsade spantpetsar lades i blymönja (de ursprungliga också i blymönja med sadelgjord som mellanlägg mot bordläggningen). De nya kölbultarna sattes i blymönjespackel.

Efter 25 år är hon fortfarande helt tät och inget har rört sig!

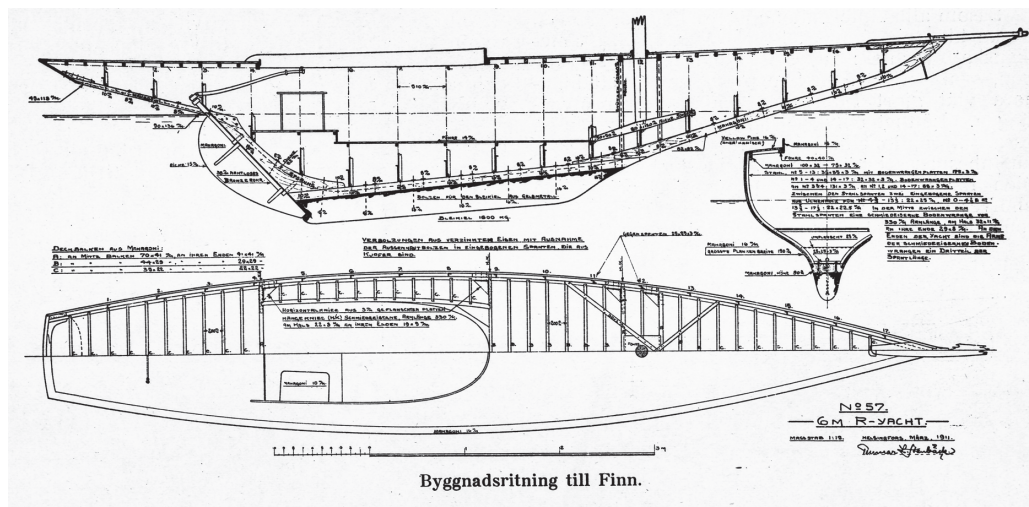
1986-2009

blev i huvudsak 'mellanår', p. g. a. ekonomisk och fysisk utmattning efter renoveringen 1986. Vanlig rustning, små förbättringar, på sommaren segling.

2009-2010

Efter att ett par gånger ånyo samrått med, och konsulterat, Thomas Larsson, bestämde jag mig för att göra ett försök att ta fram pine-däcket och se om det gick att få tätt utan att lägga om hela. Thomas senaste förslag 2009 var att i stället för att vävspanna däcket med tunn, kryssad glasfiberväv lagd i epoxiharts, pröva använda Coelan. En tysk polyuretanfernissa som prövats på olika håll i världen och visat sig ha både goda tätande egenskaper och en hög väder- och UV-beständighet.

Då duken revs visade det sig, vilket jag misstänkt innan, att akterdäcket delvis lagts om med fururibbor av dålig kvalitet. Däcket i övrigt föreföll



”godtagbart”, nåtat på tidstypiskt sätt med mycket smala nåtspår i V-form, drevat garn och tjära. Claes-Göran Gustavsson gjorde bytet av ca 1,20 av akterdäck, med stor känsla för träval, byggsätt och likhet! Det blev vackert, Classe! Av tidsskäl hjälpte han mig också med en hel hop lusningsarbeten på skarndäck samt pluggningar.

Finn kom i en månad senare än övriga båtar våren –10. Efter sommaren kunde jag andas ut och konstatera att däcket varit tätt, trots rörelser genom segling, översköljningar och regn!

2011

Till våren, då hon fyller 100 år, ska hon få ny förpikslucka och akterlucka.

Tillverkare, åter Claes-Göran Gustavsson. Till slut har jag äntligen fått tag i Pekka Barck, en av författarna till boken ”Sexornas jakt”, 1992, som han skrivit med sagde Harald Alftan och Ingvar Liewendahl, den senare tidigare arbetande på Ålands sjöfartsmuseum. Pekka, som ende idag levande av de tre, hade emellertid överlåtit copyrighten till Finlands 6mR-förbund. Eehro Lehtinen i finska 6m-förbundet tillåter med självklarhet ett särtryck av artikeln om Finn i Götakryssaren! F ö med gratulationer från bägge till 100-årsdagen.

Lars Edman

Här följer texten ur boken ”Sexornas jakt” med kommentarer av Lars Edman. Texten är något avkortad.

Sexmetersklassen 1911 - 1919

Nedan följer en genomgång av de finländska sexorna. Det har varit naturligt att indela jakterna i två kategorier: de som byggts före första världskriget enligt den första regeln och de som byggts efter första världskriget enligt senare regelkompletteringar. De första jakterna saknade permanenta klassnummer, eftersom dessa infördes efter 1920.

För varje jakt finns en tabell med årtal, båtnamn, ägare och segelförening. Författarna har gjort sitt bästa för att få fram samt kontrollera alla tillgängliga uppgifter.

Register över sexor byggda 1911 - 1919:

Jakt	Konstruktör		Beställare	Förening
Finn	Gunnar L. Stenbäck	1911	Konsortium	NJK
Finn II	Gunnar L. Stenbäck	1912	Ernst Krogius	NJK
Weenonah II	Gösta Kyntzell	1914	Mårten Ekblom	BSS1
Pingvin	Oscar von Behr	1914	Lottbåt I	NJK
Puck	Einar Olofsson	1914	Lottbåt II	NJK

Tabell över de första finländska sexornas strategiska mått:

	Löa m	Lvl m	Max br m	Djup m	Segel m ²	Depl Ton
Finn	09.500	6.080	1.740	1.210	55.52	2.740
Finn II	09.102	6.300	1.700	1.546	56.26	2.690
Weenonah II	10.520	6.240	1.640	1.250	60.00	2.994
Pingvin	10.670	6.254	1.731	1.300	54.00	3.100
Puck	10.665	6.205	1.703	1.245	55.00	2.750

FINN

Konstruktör: Gunnar L. Stenbäck, Åbo Båtvart

1911	Finn	Konsortium	Gunnar L. Stenbäck	NJK
1911	Finn	K.J. Flodström		NJK
1912	Finn	B.E. von Schantz		NJK
1912	Finn	K. Westling		HSF
1915	Till Sverige*			
1921	Condor	Edward Wirgo		KSSS
1925	Finn	Carl M. Johansson		SSB
1929	Finn	Nils Hornay		SXK

1931	Finn	Gustaf Björkman	VSS
1934	Finn	G. Lindberg	GSS
1947	Moana	Sölve Eriksson	SSG
1950	Moana	Lennart Schirmer	SSG
1960	Moana	Sven Steen	ÅSS2
1975	Moana	Johan Tesch	ÅSS2
1977	Moana	Richard Magnusson & Lars Selin	ÅSS2
1981	Finn	Lars Edman & Renée Lundgren	GSS
1985	Finn	Lars Edman **	GSS/R6K

Finlands första sexmetersjakt byggdes med bordläggning, köl, stävar, balkvägare och skarndäck av bästa Hondurasmahogny. Däcket var flushat och gjort i white pine. FINN hade galvaniserade*** järnspant nitade till bottenstockarna. Mellan dem fanns två almspant. Vid masten satt dubbla spant av stål med förstärkningar. Förutom två bänkar för rorsmannen saknades inredning. Masten vägde endast 27 kg och var ihållig, liksom bommen.

Riggen och bronsblocken var tillverkade av Pigeon Fraser Hollow Spar Company i Boston, medan seglen var gjorda av det amerikanska bolaget William Griffin. Fall och stående gods var vajer och skot av flätat segelgarn. Karbinhakar i förseglen saknades, eftersom det fanns en vajer i seglets förlik. Seglet sträcktes med uthalare på däck. Alla fall gick genom däcket för att manövrar skulle kunna skötas från sittbrunnen.

FINN hade i likhet med andra samtida sexor bogspröt och den fördäcksgast, som skulle byta försegel i hög sjö, fick pröva på dykarkonst. Jakten väckte allas beundran med sina smäckra linjer, valet av material och det fina arbete varvet utfört. FINN seglade bäst i lätt vind och var svårslagen i synnerhet på länsbogarna. Hon var något tyngre än andra sexor och hade något större djupgående.

Jämförelse mellan strategiska mått på samtida 6 mR -jakter från olika länder:

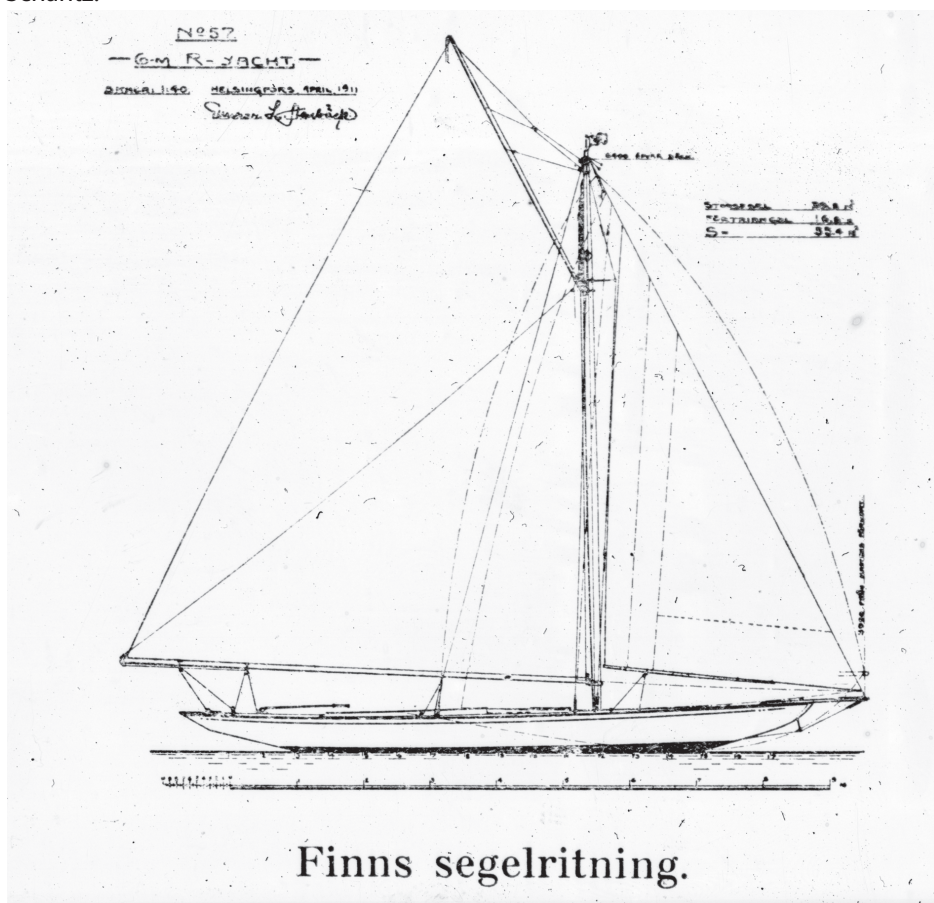
Båtnamn	Nation	Längd L (m)	Bredd B (m) s	Segelarea (m)
Windspiel XV	Tyskland	6.704	1.735	54.72
Nurdug	Danmark	6.661	1.770	58.80
Gypaetos	England	6.870	1.695	54.20
Cobra	Frankrike	6.684	1.760	60.10
Agnes III	Sverige	6.571	1.795	61.60
Finn	Finland	6.667	1.740	55.50
Finn II	Finland	6.757	1.700	56.36

beräknad längd ovanför LVL, vattenlinjen

Redan år 1911 deltog FINN i seglingarna om Entonnar-pokalen i Göteborg. I åtta dagars tid tävlade hon mot sju andra sexor. Rorsman var konstruktören Gunnar L. Stenbäck och besättningen bestod av T. Sandelin och R. Nyman. FINNs resultat var 4-6-7-6-7. I de tre sista seglingarna deltog hon inte. Alla jakter var mycket smala, hade kort vattenlinje och enorma segelytor. Redan vid en vindstyrka på 5 m/s måste storseglet revas. Entonnar-pokalen vanns av WINDSPIEL XV före NURDUG, GYPAETOS och COBRA.

Samma år startade FINN som enda sexmetersjakt i Hangöregattan. Hon kunde jämföra farten mot skärgårdskryssare och båtar, byggda efter den amerikanska regeln. I lätt vind slog hon dessa, men förlorade klart så fort det friskade till.

Det konsortium, som ägde FINN, överlät henne till NJK för utlottning. Vinnare blev häradshövding K.J. Flod-ström, som i sin tur sålde båten åt godsägaren B.E. von Schantz.



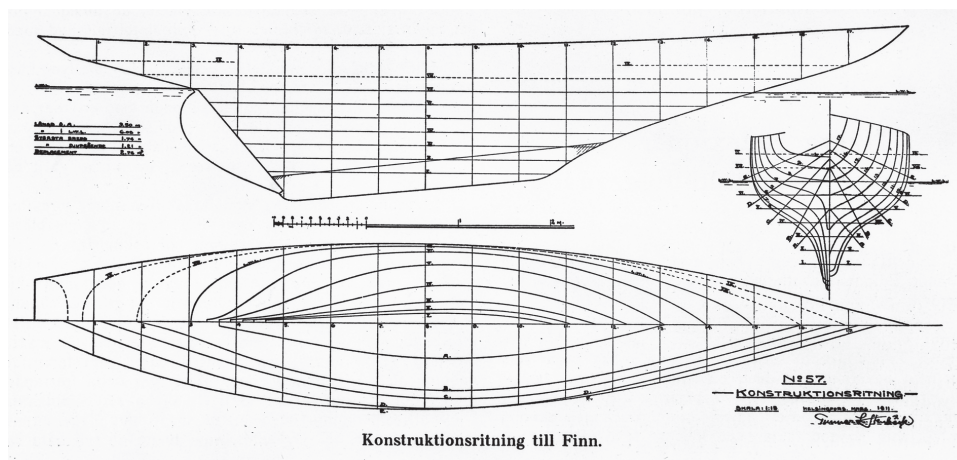
Stenbäck ritade sedan FINN II för seglingarna om Entonnarpokalen 1912. FINN seglade mot FINN II om vem, som skulle få representera Finland. I lätt vind var de jämna, men FINN II vann då det blåste upp. Hon utsågs till finländsk representant. Trots det vann FINN över FINN II i Hangöregattan både 1912 och 1913. År 1912 deltog FINN i NJK:s kappseglingar som enda deltagare i sin klass.

Till seglingssäsongen år 1914 fick Finland tre nya sexor, och i Helsingforsregattan samma år startade hela fem. I NJK:s årskappsegling vann FINN II före WEENONAH II, PUCK och FINN. I följande segling var ordningsföljden densamma. I HSS:s årskappsegling segrade WEENONAH II före PUCK, FINN II, FINN och PINGVIN.

Världskriget satte mer eller mindre stopp för tävlandet. År 1915 såldes FINN till Sverige, där hon fortfarande finns. FINN hade tidigare numret S 19 i seglet, men senare har hon fått S 24.****

På 1920-talet fick FINN bermudarigg och mycket mindre segelarea än tidigare. Samtidigt ruffades och inreddes jakten. År 1930-31 installerades en inombordsmotor. För att öka styvheten sänktes kölpartiet med mellanlägg av furuplankor på kölens framsida. FINN fick även en modernare blyköl. År 1955 riggades hon ner för andra gången och sittbrunnen fick en skotbalk*****.

År 1985 visade Lars Edman upp FINN vid NM utanför Rastaholm i Mälaren. Jakten deltog inte i regattan men väckte stor beundran bland seglare och publik för att hon var i så god kondition, trots otaliga sjömil på nacken.



Kommentarer, rättelser av Lars Edman, 2011

Ägarförteckningen s.10 är felaktig på två punkter:

*/En mycket tveksam uppgift! Finns dokumenterad på K Westling HSF 1914 och blev enligt Harald Alftan troligen upplagd på HSF Smultrongrundet åren 1915-1919 tillsammans med en mängd andra 6:or och blev i likhet med dessa sannolikt av med blykölen.

**/

1985	Finn	Lars Edman & Renée Lundgren	GSS/R6K
1992	Finn	Lars Edman	GSS

s 11:

*** /

Mycket tveksamt att Finns stålspant vore galvaniserade!

Enligt Harry Johans som hjälpte oss med ett större renoveringsarbete på undervattenskroppen 1985/1986 var spant och bottenstockar tjärkokade. Rester av detta finns kvar, inga galvresten.

**** /

Uppgiften om försäljning till Sverige 1915 tveksam! Första gången jag funnit henne i något svenskt register, eller brittiska e tyska Lloyds, är 1920.

-Uppgiften att Finn varit registrerad som S19 kom fram först när jag ansökte om lågt svenskt regnr! För mig var hon känd som "svensk tidig R-jakt KR S 427". Vid brevväxlingen med Lennart Olsson, SSF, framkom att hon var registrerad som S19, d v s dubbelregistrerad med den svenska sexan 'Sass'.

***** /

En petitess: Möjligen menas här skotpåle, en laminerad påle bultad i kölplanka och två stålspant vertikalt i sittbrunnen. Någon skotbalk=skotbänk försågs hon inte med 1955. Eller har författaren missförstått min beskrivning:

Finn försågs med skotbänk 1985!