

Nordisk Kryssare 5½ S13 Intarsia.

Förord

Det här är berättelsen om Nordiska Kryssaren - Intarsia - och hennes tid i min ägo.

Under de år jag ägt henne har det hänt mycket i det privata livet som påverkat takten på den renovering som hon hittills genomgått.

Ny flickvän Ann-Charlotte, två barn, Niklas och Hanna och två diskbräck med efterföljande operationer för att bara nämna några saker.

Men tack vare detta har jag hunnit tänka över och i många fall ändrat beslut om hur jag ska gå tillväga för att komma vidare med renoveringen.

Ett stort tack tillägnas min far, Kjell Larsen, som insåg omfattningen av det stora projekt jag hade framför mig och tog sig tid till att hjälpa mig.

Det har blivit många sena kvällar och helger tillsammans i båthuset.

En annan person, som hjälpt mig mycket, är Henrik Widstrand. Han har bidragit med råd och tips samt ordnat så jag har fått hyvlat, fräst och limmat material när det behövs.

Ytterligare en person som betytt mycket är Peter Andersson. Han har fungerat som bollplank i många diskussioner och har alltid haft en lösning på problemen.

Slutligen ett stort tack till Ann-Charlotte som förstått vikten av att stundtals låta mig ägna väldigt mycket tid åt min hobby.

Jakobsberg 2009-02-03.

Jan-Fredrik Larsen

Historien

Allt börjar i September 1987, har jag för mig, när jag seglade tillsammans med Peter Andersson på hans skärgårdskryssare La Bella under Segelbåtens Dag.

Vi förtöjde vid Wasavarvet tillsammans med många andra skärgårdskryssare efter dagens seglingar. Mitt bland dessa skönheter låg en båt, som fångade min uppmärksamhet men, som inte var en skärgårdskryssare. Det var en Nordisk Kryssare 5 1/2. Där och då beslöt jag mig för att en sådan båt skulle jag äga en dag.

Vid den här tiden ägde jag en mycket fin Folkbåt som jag köpt av Peter.

Nu började jag hålla utkik efter annonser i tidningar - Blocket fanns inte på den tiden.

Sent den hösten dök det upp en annons på S13 Nordisk Kryssare 5 ½ i Danderyd.

En pärla enligt säljaren som ville ha 60.000 kr för att låta henne byta ägare.

Jag lånade en bil av min chef och tillsammans med Peter gav vi oss iväg för att inspektera båten.

Jag ska medge att det kändes pirrigt att äntligen ha hittat en båt som var till salu.

Besvikelsen var desto större då pärlan fövandlats till en gråsten, som förmodligen inte fått någon omvårdnad de senaste tio åren.

Båten var i ett bedrövlig skick, allt var kvarlämnat ombord. Dynor, mat, segel osv. Ägaren hade tydligt tappat intresset för båten.

Mycket behövdes åtgärdas och med min fina Folkbåt på näthinnan var detta en båt jag kände att jag inte mäktade med.

Vi gjorde ingen större besiktning av henne den dagen och jag beslöt mig att inte köpa.

Ändå var det något som tilltalade mig. Riktigt snygga linjer hade hon i alla fall.

Det kunde ingen frånta henne.

Det gjorde att jag lämnade ett skambud - max 30.000 kr - Halva priset !

OK, kör till blev svaret. Det fick mig att tänka - två gånger.

Det blev ingen affär trots det låga priset. Vi åkte hem, men i tanken fanns hon kvar.

Den hösten såldes båten till en annan spekulant och hamnade på Långholmen. Under en vårpromenad upptäckte jag henne liggandes vid bryggan och tog då en bild. Där framträdde linjerna ännu tydligare, så känslan av att ha missat något förstärktes. Tiden gick och tillsammans med Peter var vi och tittade på de få Nordiska Kryssare som blev till salu. Antingen var de för dyra eller också föll linjerna eller båten mig inte i smaken.

Våren 1995 dök en annons upp i tidningen. Med en gång förstod jag vilken båt det handlade om.

Jag tog med mig Peter igen och åkte till Axelsbergs båtklubb. Ägaren hette Björn Sahlin. Det visade sig mycket riktigt vara samma båt som vi tittat på fem år tidigare.

Vi gjorde nu en bättre genomgång av båten och hittade en hel del som behövde åtgärdas. Björn hade gjort en del kosmetisk reovering men i övrigt var båten i samma dåliga skick som tidigare.

Därför borde väl alla varningsklockor ha ringt men jag hade redan bestämt mig. Det gjorde att ögonen kopplade fram informationen till hjärtat istället för till hjärnan. Begärt pris var 55.000 kr. Efter en kort förhandling erbjöd jag 47.500 kr vilket Björn accepterade.

Yeah ! Nu var jag äntligen ägare till den båt jag väntat och hoppats på i fem år!

Hennes namn sedan länge var Conqubine, vilket betyder älskarinna. Helt nöjd med det namnet var jag inte. Ett annat namn som passade bättre behövdes.

En kort vårustning för att få båten i skick till sjösättningen inleddes.

Bland annat lackades båten en dag då det kom att bli varmt väldigt fort. Det gjorde att det kläcktes massor av flugor i alla små vattenpölar i båthuset. De fastnade i den våta lacken. Nya svordomar uppfanns den dagen!

På valborgsmässoafton 1995 skulle båten sjösättas. Strax före sjösättningen skulle båthuset rivas.

När jag kom ned till båten på morgonen var den täckt med snö! Hurra.....!

Det var bara att bita ihop. Efter sju timmar i snöslask och kyla var det äntligen min tur att få gå i vattnet.

Båten låg vid en främmande båtklubb, så det var ingen tid att kontrollera läckage etc.

Det var nervöst, minst sagt, för jag hade ingen koll på hur mycket hon skulle läcka.

Tack vare den kalla våren det året läckte båten inte speciellt mycket så allt gick bra.

Nu gällde det att få på masten och hämta all utrustning så fort som möjligt. Jag fick inte ligga kvar särskilt länge på den lånade platsen, så pemiärturen blev hem till Viksjö Båtklubb.

En onsdag eftermiddag var allt klart för avfärd. Pappa skulle hjälpa till att ta hem henne.

En av frågorna pappa ställde var - Har du tillräckligt med bensin i tanken?

Javisst - Inga problem! Fem liter borde räcka mer än väl. Motorn till Folkbåten drog knappt en tank per säsong, så från Axelsberg till VBK, Nema Problema!

Strax efter Lambarön hostade motorn till två gånger och tystnade därefter med en suck. Soppatorsk!

Men har man tur så har man. En svag bris blåste akter ifrån så vi satte genuan och gled sakta hemmåt och in till Viksjö Båtklubb strax innan mörkret föll.

Leif Häggström tyckte vi stilade som seglade in, men han visste inte att bensinen tagit slut. Vi sa heller inget om det.

En annan minnesvärd händelse under denna tur var funktionstestet av köket.

Vi ville ha en kopp kaffe så pappa förberedde köket i sittbrunnen med sprit och fotogen. Han pumpade upp trycket och förvärmde brännaren med rödsprit.

Allt läckte! Fotogenen rann ned på sittbrunnstoftet och där tog den eld. Brännaren hade sotat igen och brann som en fackla. Köket var helt livsfarligt! Jag lyckades tack och lov få kontroll på läget och kunde släcka branden innan något allvarligare hände. Pappas kommentar blev - Släng skiten överbord! Nja, vi gör ett försök till tyckte jag. Vi fick oss en varm kopp kaffe till slut.

Väl på plats i Viksjö Båtklubb upprättades en lista över alla både stora och små saker som behövde åtgärdas.

Till största delen omfattade det om saker som inte höll tätt. Däck, sittbrunn, luckor mm. Finishen fick jag bortse ifrån i detta läge.

Nu skulle båten testas under sommaren för att sedan påbörja renoveringen till hösten.

Ett nytt däck stod högst upp på listan. Är det tätt uppifrån blir det bra mycket trevligare var tanken.

Efter några testrundor i Mälaren på våren bar det av ut i saltsjön till Småängsviken på Ingarö. Där hade jag tidigare haft Folbåten liggandes och tanken var att fotsätta att ha båten där.

Jag fick hjälp av en gammal skolkamrat Jonas Liedberg att segla ut båten. Vi övernattade strax utanför Småängsviken. Vädret på morgonen var inte det bästa - regn! Ännu fler bevis på att däcket inte höll tätt uppdagades.

Vid en skön seglats ut till Almagrundet senare på sommaren fick jag kryssa ordentligt och hemmåt var det läns. Väl förtöjd i Sandhamn blev det stora torkardagen. Dynorna var plaskblöta.

En annan incident inträffade några dagar senare. Vi skulle vinscha in genuan för att gå upp på kryss. Plötsligt kände jag att det gick att veva hem litet mer än vanligt, vilket gjorde mig misstänksam. Vid närmare kontroll hade förstagsinfästningen släppt i stäven och ett hål rakt igenom syntes.

Tack vare att båten var riggad med dubbla förstag stod masten fortfarande. Det var bara att ta ned seglen och åka till närmsta vik för att fixa till skadan. En grankvist från skogen fick hjälpa till att täta hålet i stäven.

Nu var det slutseglat med försegel för den här säsongen. Vi gled runt för storen resten av sommaren.

Listan på saker att fixa växte i takt med att jag använde båten. Tidigt i augusti bestämde jag mig för att ta hem båten och påbörja förberedelserna för renoveringen.

Det skulle komma att dröja 14 år innan jag återvände ut till saltsjön igen!