

LOKALT 07.01

En sann kärlekshistoria sedan femtiotalet– nu seglar Nykarlebyjakten vidare från Jakobstad till Sverige

Visionen bakom trettian Vision var att återuppliva skärgårdskryssaren som klass i landet. Bakom Nykarleby-båten finns också en livslång kärlekshistoria som sträcker sig ända till andra sidan jordklotet.

Vision vid båtvarvet i Jakobstad. På fördäcket jaktens nya ägare Bengt Sareyko och stående båtbyggare Fredrik Östman. Bild: Marcus Jansson

Marcus Jansson »

Dela

Sparad

En livslång kärlekshistoria som sträcker sig ända till Australien. Skärgårdskryssaren Vision, en SK 30:a, har som de flesta gamla jakter en intressant bakgrund. Unikt är också att en enda familj, från då båten var ny 1952, fram tills nu har ägt båten.

Även om båten tillbringat den mesta av tiden vid ägarfamiljen Wangels sommarställe vid Djupören i Nykarleby skärgård, hann Vision även deltaga flitigt i många svenska regattor. Båten deltog senast 1992 på Europacupen för skärgårdskryssare som hölls i Nynäshamn i Sverige. Efter det försvann Vision spårlöst från kappseglingsbanorna och från kappseglingsprotokollen i Sverige.

I Sverige har den Knud H. Reimers-ritade båten fått nästan mytiska proportioner, berättar båtens nya ägare Bengt Sareyko.

Lokalt

● Hugo, 15: "Nå, jag sprang på en bji Kvevlax och Petsmo

ÄNDRAD KL. 22.00 LOKALT

● Skadegörelse vid restaurang i Nyk glad"

KL. 19.01 LOKALT

● Ny daghemsföreståndare vald i Ja

KL. 19.01 LOKALT

Visa fler

ANNONS

FRÅN VÅRA ANNONSÖRER



ANNONS FRÅN SHELFLESS

Shelfless garanterar ei



ANNONS FRÅN HSB GÖTEBORG

Din BRF:s ekonomi i så

ANNONS

ANNONS



8 tips för att få en japansk känsla i trädgården

Tänk på detta när du ska provköra en bil

Vad är hyperinflation?

01:25

01:22

01:42

– Jag började letade i matriklar och där fanns båten. Jag blev nyfiken på båten och ville veta mera om var hon finns och i vilket skick Vision var, säger Sareyko.



Bengt Sareyko i sittbrunnen på Vision. Bild: Marcus Jansson

Skärgårdskryssaren är ursprungligen en svensk kappseglingsklass. Regeln antogs 1908 på Grand Hotel i Stockholm. Det fanns ett missnöje i Sverige mot de internationella reglerna och R-regeln som skapats ett år tidigare och den typ av båtar som de reglerna gav upphov till.

Senaste nytt

- Jaro nådde inte ända fram: "Vi fick tryck"
KL. 22.08 SPORT
- Klubi 04 en bro för mycket för KPV toppmatchen
KL. 21.49 SPORT
- ▶ Hugo, 15: "Nå, jag sprang på en bji Kvevlax och Petsmo
KL. 21.34 LOKALT

[Visa fler](#)

ANNONS

Mest läst

- ▶ Hugo, 15: "Nå, jag sprang på en bji Kvevlax och Petsmo
KL. 21.34 LOKALT
- Jaro nådde inte ända fram: "Vi fick tryck"
KL. 22.08 SPORT
- Ny daghemsföreståndare vald i Ja
KL. 19.01 LOKALT

Det blev starten för skärgårdskryssaren som är en konstruktionsklass. De flesta av de äldre båtarna är helt unika och byggda efter egen ritning, det som på modern svengelska heter one-off. Skärgårdskryssaren antogs också som klasser i Finland av Finlands seglarförbund och som klass var den rätt vanlig i Finland före kriget.

Skärgårdskryssare

Är en svensk kappseglingsklass som finns i storlekar från 15 kvadratmeter upp till 150 kvadratmeter.

Segelytan är begränsad i klasserna men båtarna får byggas hur långa som helst.

Klasserna är 15, 22, 30, 40, (45), 55, 75, 95, 120 och 150.

I Finland seglades före kriget mest i klassen 22:or till 55:or, som alltså står för segelytan.

Några större båtar i de största klasserna byggdes också i Finland. Bland annat byggde den Helsingforsbördiga arkitekten/båtkonstruktören Gustaf Estlander den allra största skärgårdskryssaren, Singoalla vid sitt båtvarv i Tyskland 1919. Båten som var nästan 24 meter lång förstördes vid en brand bara något år efter att den blev klar.

I dag finns en stor flotta av skärgårdskryssare förutom i Sverige i Tyskland där de seglas flitigt på bland annat alpsjöar i Bayern.

Också i Ungern finns en relativt stor flotta på Balatonsjön.

Utspritt lite här och där finns också skärgårdskryssare i USA och i Storbritannien.

Finland har också ett trettiotal skärgårdskryssare kvar i olika klasser. Många av båtarna i Finland har köpts hit från Sverige.

Visionen bakom trettian Vision var att återuppliva skärgårdskryssaren som klass i Finland. Före andra världskriget hade även Finland en rätt stor flotta av skärgårdskryssare. Men kriget decimerade flottan. En del båtar såldes också till Sverige, då det efter kriget var ekonomiskt tuffa tider.

Efter trettiotalet hade det inte byggts några nya skärgårdskryssare i Finland innan Gustaf Wangel 1951 beställde Vision av toppkonstruktören Knud H. Reimers. Wangel lät bygga henne vid Wilenius båtvarv i Borgå 1951. Samma båtvarv som varit uppe i nyheterna under de senaste åren, då det gamla varvet är hotat av rivning.



Vision har tillbringat vintern vid Jakobstads båtvarv för översyn. Bild: Marcus Jansson

Lagom till sommarolympiaden 1952 i Helsingfors var Vision nybyggd och sjösatt. Hon fick segelnumret L-1. I samband med OS ordnades seglingar för deltagare i spelen. Det var här som Gustaf Wangels, då artonåriga son Anders träffar Denise Norton från Australien. Hon deltog som simmerska i spelen och det uppstod ömsesidigt tycke med en gång under seglingen. Efter fyra års intensiv brevväxling slutade det hela med att Anders Wangel, då han var klar med sina medicinstudier 1956, flyttade till Australien för att gifta sig med Denise.

Däremot gick det inte så bra med tanken att återuppliva skärgårdskryssaren som kappseglingssklass här i Finland. Gustaf Wangels stora trettia blev en lite udda, om än en vacker fågel och den enda som byggts i Finland enligt den reviderade skärgårdskryssarregeln. En regel som antagits i Sverige 1925 men som aldrig blev officiell i Finland.

Gustaf Wangel kappseglade ändå flitigt med Vision under femtiotalet i Sverige bland annat på Ulvöregattan vid Höga kusten. I mitten av sextiotalet försvinner båten för första gången från resultatlistorna för en tid. Sonen Anders Wangel seglar då aktivt i jolleklasser i Australien och vinner VM för 420 på hemmaplan i Adelaide 1973. Samma år går hans pappa, Gustaf Wangel bort. Men Vision är älskad av familjen och användes förutom för kappsegling även vidare för ren semestersegling – en inte helt rymlig historia.



Inpackad skönhet. Bild: Marcus Jansson

Båtarna har enligt klassregeln ändå ruff, vilket gör att det går att bo ombord, om man inte är helt beroende av ståhöjd och hemmakomfort. Storheten i båtklassen finns i stället i seglingsegenskaperna och utseendet. Få båtar om ens någon är vackrare än skärgårdskryssare.

"Vi körde över isen dit med bil men under veckoslutet vågade jag inte yppa något om att jag skulle vilja köpa båten."

Bengt Sareyko

Kappseglingen återupptas under semestrarna från Australien men 1993 råkar Anders Wangel ut för en olycka på cykel i Finland. Olyckan gör att det inte blir mera segling och det gör att Vision tillbringar många år i Törnrosa-sömn ute i båthuset på Djupön i Nykarleby.

Konstruktören Knud H. Reimers räknas tillsammans med Harry Becker och den tidigare konstruktören, finlandssvenska Gustaf Estlander, till några av de främsta konstruktörerna av skärgårdskryssare. Reimers hade ända fram till sin död 1987 också ambitioner på att ta skärgårdskryssaren till en mera modern standard.

Redan på femtiotalet var hans konstruktioner ofta mindre extrema än samtidigt, utan att för den skull vara långsamma och det här har gjort att intresset för Reimers-ritade båtar har skjutit i höjden. Många av de skärgårdskryssare som sålts utomlands från Sverige har varit ritade av Reimers.

Också i Sverige har intresset för Reimers-ritade båtar nu ökat. Senhösten 2022 hade Bengt Sareyko seglat sin moderna Sk 30 Nymåne i tre år. Båten, som även den är ritad av Reimers, men byggd i glasfiber.



Bengt Sareyko diskuterar med Eddie Berglund och Fredrik Östman. Bild: Marcus Jansson

Men en klassiker i trä intresserade och Sareyko började som sagt leta i Svenska Skärgårdskryssarförbundets matrikel och funderar på hur många av de Reimers ritade båtarna som finns kvar och i gott skick? Vision som finns i matrikeln fångar hans intresse. I Sverige finns det inte några spår som helst efter båten efter 1992.

– Jag började med att mejla alla Wangel jag kunde hitta i Australien, säger Sareyko.

SK 30 Vision L-1

Båten är ritad av Knud H. Reimers och sjösattes 1952.

Längden är 12,75 meter.

Bredden är endast 2,17 meter.

Djupgåendet är 1,48 meter.

Segelytan är summan av storseglet plus 85 procent av förseglet. Då det gäller en SK 30 får summan inte överskrida 30 kvadratmeter.

Däremot finns inga begränsningar på hur stor spinnaker en skärgårdskryssare får ha. Inte heller är skrovlängden begränsad. Enligt fysikens lagar ger en längre vattenlinjelängd även en högre deplacementfart, utan att båten behöver gå upp i plan.

Efter lite detektivjobb får han svar från Henrik Wangel som han inte ens hade hittat själv. Samtliga i familjen Wangel bor i Australien men banden till Finland och båten som finns i Nykarleby på land har alltid varit starka. På hösten 2023 bestämmer sig familjen Wangel att Vision ska tas till Jakobstads Båtvarv för översyn. Isläget under vintern gör det möjligt i januari att ta jakten över isen och sedan landvägen till Jakobstad.

Via Facebook utbyter Sareyko erfarenheter med Henrik Wangel om segling och skärgårdskryssare.



Isläget under förra vintern gjorde att Vision kunde flyttas från holmen utan att sjösättas. Hon fördes till Jakobstads båtvarv för översyn. Bild: Fredrik Östman

Korrespondensen leder så småningom till att Sareyko kommer till Österbotten och träffar Henrik Wangel. Ute vid stugan på holmen i Nykarleby pratar man mera om livet och segling.

– Vi körde över isen dit med bil men under veckoslutet vågade jag inte yppa något om att jag skulle vilja köpa båten, säger Sareyko.

Efter besöket i Nykarleby skrev Sareyko ett brev till familjen att han ville förvalta båten och köpa den. Efter en vecka eller så fick han svar av Denise Wangel som är 91 år. I brevet stod det "You may buy the boat".

Hemma vågade Sareyko inte heller säga något ännu om affären. Efter två veckor bjöd Sareyko sin fru på en fin middag.

– Hon frågade mig efter middagen om jag har köpt båt och det hade jag ju, erkänner Sareyko.



Båten är i mycket bra originalskick för en båt som fyllt sjuttio år. Bild: Marcus Jansson

Annonsbutik

Lokalt ▼ Ekonomi Ledare & debatt Sport ▼ Blåljus Mer ▼ E-tidningen

...ing renoverats.

– Här finns några rostiga röstjärn och så har båten spruckit upp en del under de åren som hon stod på land, säger båtbyggare Fredrik Östman.

Båten ska lackas och målas på nytt innan sjösättning. Förhoppningsvis är hon klar för sjösättning till midsommaren. Några veckor senare är det tänkt att hon ska seglas till Sverige och den nya hemmahamnen som blir Vaxholm.

Som konstruktionsklass har skärgårdskryssaren aldrig varit en båt för de stora massorna, eftersom kostnaderna för att bygga en ny båt alltid har varit höga. Jämfört med entypsbåtar som till exempel den Nordiska folkbåten, som alla är byggda efter en och samma ritning, är skärgårdskryssaren mycket dyr att bygga.



Fredrik Östman och Bengt Sareyko går igenom grejer som följde med båtköpet. Bild: Marcus Jansson

I början gick också utvecklingen inom klassen så fort framåt att äldre båtar hade svårt att segla upp mot nyare och större systrar. Regeln har ingen begränsning för hur långa båtarna får vara, endast segelytan är begränsad. En SK 30:a kan därför vara från strax över åtta meter lång, till den längsta som byggts, som hette Rapid och var 14,6 meter lång. Det säger sig självt att två så olika båtar inte kan tävla på lika villkor, trots att de formellt seglar i samma klass. Det här bidrog i sin tur också sannolikt till att intresset svalnade. Det krävde mycket pengar att hänga med.

I dag kan också en veteran vinna en kappsegling, även om många i toppen i Sverige idag är nyare båtar och ibland byggda i glasfiber.

– Min tanke är att kappsegla med Vision. Hon är ritad för kappsegling och jag tror det finns stor potential att klå även nyare båtar, säger Sareyko.

Det handlar då om att varsamt modifiera seglingsutrustningen. Båten ska få nya toppmoderna segel, även om seglen vid närmare granskning vid båtvarvet inte alls var så dåliga, om än med många år på nacken.



Vision har alltid haft dukat däck. Det mesta är i originalskick men förluckan är av betydligt senare datum. Bild: Marcus Jansson

– Den ska kappseglas, men inte pressas hur hårt som helst. Blåser det småspik stannar vi nog i land och tar min modernare skärgårdskryssare i plast i stället. Båten är ändå över sjuttio år gammal, säger Sareyko.

Att delta i Europacupen för trettior som seglas omväxlande i Tyskland och Sverige är ett av målen för Sareyko i år. Kappseglingen hålls i år i Sandhamn i Sverige i juli och tanken är att Vision ska vara med. I drömmen ingår också att ta Vision ner till Tyskland för att ge tyskarna en match på hemmaplan.

Jakobstad

Följ

Marcus Jansson »

Följ

 Dela

 Sparad