



# DFÆL·*bladet*

---

Nr. 110 december 2011

Skønheder i  
skærgården



# Sydfynsk elegance

Ved Svendborg Classic 2010 deltog en smuk skærgårdskrydser under dansk flag, gennemboerende Lumskebugtens småbølger med sin lange sylespidse stævn.

Hermed har vi fået endnu en skærgårdskrydser, en 30 m<sup>2</sup>, til de danske farvande. Båden er tegnet af Tore Holm og amatørbygget i 1922. Sommerens sejladser afslørede seriøse svagheder i bådens tilstand, ikke mindst ved de gamle stålpanter. Den nye ejer Jakob Jørgensen har skilt den ad og er gået i gang med en omfattende restaurering, så den har ikke været i vandet i 2011.

Jakob har skrevet nogle ord om "Pyrola" og hans vej til den:

Jeg er jo en forholdsvis uerfaren sejler, Pyrola er vores første båd.



*Dagen før afrejse fra Stockholm*

I de sidste dage af oktober 2009 tog jeg en tur til Stockholm for at kigge på en 30 kvm skærgårdskrydser, jeg havde fundet på den svenske side "träbåtsakuten", en båd bygget i 1922 efter tegninger af Tore Holm. Det var



*Endelig hjemme. Let brise, Ullas første tur, og Bjørno i Baggrunden.*



*Båden klar til søsætning lidt nord for Stockholm*

en tobakshandler fra Västerås, der i sin fritid byggede den sammen med en skibsbygger.

Mit første møde med den foregik en temmelig kølig dag, hvor ejeren skulle fragte den til hjemhavnen og have den lagt op for vinteren.

Fascineret af de smukke linjer og forført af drømmen om sejlture i evigt solskin mellem skærgårdsclipperne, slog jeg til, og var nu ejer af en behændigt samlet bunke træ fra 20'ernes svenske skove.

Efter en lang vinters venten drog jeg sammen med to erfarne sejlere, til Viggbyholm for at nødtørftigt klargøre båden og sejle den ned langs den svenske østkyst til dens nye hjemhavn i Fåborg.



*Det er en våd lang slæde :- ) Svendborg havn. August 2010*

Det har været en udfordrende og fantastisk tur mange store oplevelser og skuffelser, men alt i alt det hele værd. Jeg er stadig vild med båden og trods dens åbenlyse mangler, glæder jeg mig hver gang jeg kigger på den.



*Pyrola har fået dækket af – et nyt smukt i oregon skal lægges, og derved har Jakob kunne komme til at skifte de 5 rustne stålsplanter i agterskibet frem til roret.*



*Et af de nye blanke stålsplanter, der er blevet sat i hækken. Jakob har tænkt sig at gøre agterspejlet rundere igen, det er tydeligvis blevet modificeret på det i en dårligt udført reparation for en årrække siden.*



*Morgenmad fra det store køkken, På billedet Finn i rød Jakke (Kaptajn) og Jakob (Ejer)*



*Der skal mange nye propper i ved de nye svøb og stålsplanter. Og der er mange flere at tage fat på...*

### **Pyrola**

Pyrola er ca. 40 fod lang og ca. 2 m på det bredeste sted Dybgangen er 160 cm (under krigen solgte man ofte blyet fra kølen, så "Pyrola har fået jernkøl og dermed ca. 10 cm. større dybgang)

Displacement ca 2 ton

Masten er 12,5 m (den blev forlænget til sin nuværende længde i 70'erne)

Navnet Pyrola fortæber sig i tiden. Hvis man slår det op på nettet er den mest almindelige forklaring, at det er navnet på en blomst af lyngfamilien (og brugt som kvindenavn i Sverige (red.))

# PYROLA

ANNONS AVSLÖJANDE PYROLAS HISTORIA



Pyrola på kryss med kappseglaren Birger Andersson till rors, någon sommar mellan 1934 och 1937.

"Pyrola" - 30/S92: Amatörbyggd i Västerås 1922.

Konstr.: Tore Holm, känd kappseglare i västra Mälaren under 30-talet.

Drygt tio ägare.

Längsta färd "Sverige runt."

Uppgifterna trillade in efter en förhastad säljannons i en morgontidning, sommaren 1975.

I juni förra året hände detta: - Pyrola, sa en anonym telefonröst, som sett annonsen, det var väl inte den jag såg som lottbåt i Kungsör 1937?

Samtalet var värt en signal till stadens segelsällskap. I augusti kom ett besked: -En medlem i sällskapet hade en 30:a med namnet Pyrola under kriget. Lennart Dömstedt heter han och han bor fortfarande i Kungsör.

I oktober berättade Dömstedt vid ett telefonsamtal: - Pyrola är amatörbyggd i Västerås av en man som hette Karlsson. Under 20-talet blev han känd som "Pyrola-Kalle" vid kappseglingar i västra Mälaren. -Båten hörde antagligen hemma i segelsällskapet Aros.

Detta blev en ledtråd, som spårade upp "Pyrola-Kalles" son, Gösta Karlsson i Västerås. Sonen, som ärvt namnet "Pyrola-Kalle", berättade:

-Att min pappas båt konstruerades av Tore Holm, var ingen slump. Min mamma är född och uppväxt i Gamleby, där Holmarna hade sitt varv.

#### Svimmade av utmattning.

Konstruktionen av Pyrola gav en löa på 12,40 m och hon blev bland de första som sprängde tolvetersgränsen för 30:or, byggda enligt 1920 års skärgårdskryssarregel. (Därefter gick ju längdutvecklingen snabbt). Innan Pyrola började byggas, vintern 1922/23, knackade Holms varv ut de galvade järnspanten till rätt form.

Samma vinter byggde 6 medlemmar i Arossällskapet ytterligare en 30:a och en 22:a.

Pyrola fick redan från början en permanentböjd mast, vilket ansågs nästan väl nymodigt.

-Det måste ha varit ett hårt jobb att bygga båten, säger Gösta Karlsson. Först ett vanligt arbete i tio timmar. Därefter arbetet på Pyrola om kvällarna och ibland också ett extraknäck för att klara finansieringen.

-Det blev sällan mer än tre timmars sömn om dygnet den vintern och våren.

-Strax före sjösättningen den 18 maj 1923, svimmade min far av utmattning och damp i backen. Det blev kamraterna, som fick skruva fast kölen.

"Pyrola-Kalle" hade båten i elva år och seglade nästan utslutande i Mälaren. Med den tidens semestrar - fyra dagar i anslutning till midsommaren - blev det mest fråga om kryssning till Stockholm och tillbaka.

Men innan "Pyrola-Kalle" sålde båten 1934, för att starta en affär i Västerås, fick han chans att göra en långfärd: Ut i Östersjön via Södertälje. Genom Göta kanal till Göteborg och därifrån längs kusten tillbaka till Östersjön och Mälaren med sluthamn i Västerås.

#### Hårdvindsbåt.

1934 köpte Birger Andersson i Västerås Pyrola: -Redan då förde hon numret S92- och använde henne i första hand som kappseglare fram till 1937:

-Pyrola har alltid ansetts vara en hårdvindsbåt. Men bästa vind låg väl mellan 5 och 8 sekundmeter, säger Birger Andersson.

-I sådan vind, vid första kappseglingen 1934 utanför Eskilstuna, vann vi och slog tvåan Britta III (30/S88) med åtta minuter.

Svåra konkurrenter till Pyrola, som Birger Andersson minns, var utom Britta III, 30:orna Tersen II (nuvarande S 115 Kajsa), S35 Zorra och "25-årsbåten" S77 Pilen:

-Trettiorna seglade alltid i egen klass och vid tävlingarna brukade det vara mellan 6 och 8 båtar.

1937 sålde Birger Andersson Pyrola - "det blev för dyrt att hålla henne" - till bröderna Schelin i Kungsörs segelsällskap, där hon blev lottbåt för medlemmarna.

Vinnare: Elis "Stor-Stick" Pettersson, som 1939 sålde båten till Lennart Dömstedt i Kungsör.

Lennart Dömstedt: -Mellan 1939 och 1944 seglade Pyrola flera somrar med bl a Tersen II och Zorra ut till skärgårdarna kring Harstena.

-Det var en bra båt, minns Dömstedt, i smul sjö kunde hon gå extremt högt i vind. Av elva båtar jag haft, är nog Pyrola den enda jag ångrar att jag sålt.

Köparen 1944, som hette Karl Erik "Lunda-Kalle" Andersson, hade Pyrola en kort tid innan hon övertogs av Lennart Netterblad i Köping.

Netterblad sålde Pyrolas 960 kg tunga blyköl för fem kronor kilot och bytte till en av järn, varför hon idag sticker 1,60 m. Pengarna som blev över, räckte till ett ribbdäck i furu och en "modernare" rigg med rak mast, kortad bom och höjd förtriangel.

Enligt Dömstedt var Netterblad en flitig kappseglare, trots att segelytan i krysstället minskat till 25 m<sup>2</sup>.

#### Till Stockholm på 50-talet.

Kring 1952 såldes Pyrola till Enköping och därefter i slutet av 50-talet till Stockholm, där hon senare en bit in på 60-talet fick utstå ett par svåra år.

1965 räddades Pyrola av Per Gustavsson, idag lärare på Ornö, där hon låg i sjön utanför Margretelunds varv - insmord i konsistensfett!

-Det som avgjorde köpet, säger Per Gustavsson, var att hon var frisk i skrovet. Mycket jobb gick åt bl a till att göra ny inredning i ruffen.

Under sin Stockholmstid har Pyrola haft vinteruppläggnig på Margretelundsvarvet ända fram till 1974, då hon bytte adress till Ranängen vid Stora Värtan i Danderyd.

"Historieforskningen" kring Pyrola har hittills givit två sidoresultat:

1. Masten återfår till sommaren 1976 permanent böjning, vilket anpassas med nytt storsegel och uppriggning till nästan 29 m<sup>2</sup> (med marginal att längre fram justera upp förtriangeln med 1 m<sup>2</sup>).
2. Löften om en hedersam plats vid gästbryggan hos bl a segelsällskapen i Västerås och Kungsör.

Kanske blir det till att göra en tur runt Mälaren i sommar och rent av en avstickare ner till Gamleby.