

## **TORE HERLINS "BIBEL"**

### **Hyllningsanförande av Sonja Herlin vid firandet av SYR 50 år**

**Hållet vid jubileumsmiddagen den 5 mars 2011 ombord Sjöofficerssällskapets "Segelkronan"**

---

" Havet är evigt – dess rörelser och vågbildningar ändrar sig icke – varför havet för alltid blir läromästare numro 1 när det gäller båtkonstruktion. "

Detta yttrande och återgivningen i någon av de utländska seglartidskrifterna, skapades nog innan SYR bildades – antagligen under de turbulenta årtiondena dessförinnan. Jag minns när SYR just bildats. Pappa Tore var så att säga nöjd därmed och förväntansfull eller, som man uttrycker sig nu – gillade läget. Att jag nu genom mina insatser i Museiföreningen Sveriges Fritidsbåtar med boken Pionjärer vid Ritbordet har fått bli hedersmedlem här hos Er i SYR, är jag både glad och stolt över.

Jag utgjorde redan som barn det tysta sällskapet vid pappas ritbord, där han ofta tillbringade många timmar av fritid, då och då uppvaktad av mamma Valborg med förfriskningar eller när hon hjälpte till som sekreterare till någon utslagstabell.

Ibland kom besök av någon båtpratare eller kanske beställare, skisser tecknades och pratet gick.

Mamma Valborg kom också med sin kommentar, som hon ansåg sig se i verkliga livet.

"Ja men, jag ser ju precis hur det är," sa hon, "du rättar ju dig precis efter mig helt enkelt. När jag var yngre och slankare ritade du långa och smala båtar och nu när jag blivit rundare och tyngre, så ritas du nya båtar som liknar mig. Det är ju alldeles tydligt. Eller hur?"

I sin närhet hade Tore alltid en anteckningsbok, en svensk ingenjörskalender med lösbladssystem i ringpärm. Här antecknade han flitigt och slog upp flitigt. "Vad skriver pappa där?" frågade jag. "Allt", sa han. "Den har blivit min bibel".

Jag har förvaltat denna "bibel" med alla anteckningar av skilda slag och om båtar i synnerhet, såväl egna konstruktioner som andra, både utländska och inländska.

För att återgå till det eviga havet, finner jag här uppgifter av vilka många torde vara gamla, förlegade eller överspelade, men ändå av intresse. Men annat som står här är som det tidlösa havet. En bra båt kan man kalla tidlös. En båt som uppför sig bra blir ju tidlös. Naturligtvis blir jag i min ålder lätt nostalgisk, när jag blickar tillbaka. Men när jag föreställer mig nutida och kommande båtar som uppför sig väl – då finns det tidlösa med i konstruktionen. Det är konstruktörens förtjänst.

Vad kan nu denna bok innehålla som kan kännas tidlös? Jag tror ni alla här i SYR vet det mycket bättre än jag.

Jag bläddrar i boken och läser något här och där så får vi – känna. Kanske finner jag något av tidlöshet som känns rätt vid ett jubileum.

Här står om räknestickan och dess användning. Förvisso förlegad kunskap. Den används inte mer. Är det bra eller onödigt att känna till som grund?

Hur mycket får duk på däck väga? Bara aktuellt för träbåtar. Men en och annan byggs väl alltjämt.

E Hiscock uttalar sig om sjöduglighet och betonar styvhet. Snabbheten var mindre viktig. Men jag minns att pappa tyckte snabbheten var nog så viktig också, om inte annat så med tanke på att snabbt kunna söka hamn i nödläge.

De flesta yttranden och återgivande av båtar med en skiss kommer från 40- och 50-talen, hämtat ur Y.M. eller Die Yacht eller franska Le Yacht, ja även från slutet av 30-talet finns här båtar redovisade. Förlegat, överspelat är lätt att tänka kanske, men så ser jag en anteckning från 1937 med kommentar: "Windstar, vacker båt", måtten angivna. Bild 1  
Det känns onekligen tidlöst.

157

Div. segelyachter m.m.

Enigma 45 ton TM av W. Fife 1934  
4.H. nr 43.  
Mycket god ketch. 64' x 47' x 14.6' x 8'3". SA 1308  
30 hkr. central motor

Motorbåts - scantlings  
Die Yacht H 23 d. 4.6. 1932.

Dimensioner å strax sjökort 112 x 765

"Aile noire" entress. fr sitt lusa depl.  
L<sub>0a</sub> = 53'11" dr = 7'10"  
L<sub>VL</sub> = 39'9" Yawl. S = 1'150 sqft  
B = 12'

Mast av al. magnesium med inre  
steffnas godstj = 1/8" Vikt bosp. 100lbs i jämf.  
med spruce

"Windstar" Le Yacht 3.4.1937.  
vacker båt m. linjer

L <sub>0a</sub>	16,70	Depl.	20,30
L <sub>VL</sub>	12,20	lyktit	7,70
B	3,80	Motor	22 1/2 hkr
d	2,44	Masthöjd över CWL	= 1,75 L <sub>VL</sub>
SA	140 m <sup>2</sup>	Storsegelut	= 2,45
		Bom.	

Mastplac. 0,415

Bild 1

Ur Y.M. Jan-50.

Vid beräk. av depl. för beräk. av SA medtages: besättning, deras grejer, föda och vatten. 2/3 av förråden bör ingå i depl.

Bermuda storsegl ratio är 3:1. med och för föregel är 1:J = 3,4:1 u.

För masttop för Δ är ratio ~ 1:2,85. (Vid 60% reduc. mast är ratio: n:1:2)

Vid onttrimning av Segel Δ kan räknas om till 1 fot fytta av löstag i däck motsvarar 3 fot av bomlängden.

Bomhöjd varierar fr. 3'9" fr 24 LVL till 7'6" fr > 50' LVL.

Ocean-Cruisers segelarea enl. Offshore s.72 med hel Δ i feet!

$$S = 25 + [44T + 85L + 1,5M(3,1-R) + J(33-V)]K \left[ \frac{C-K+100}{100} \right]$$

T = depl. med förråden besätt. (tons)  
L = LVL feet  
B = bredd (ROTC) feet  
M = bomlängd  
R = storseglratio  
J = För-Δ bas  
V = u u ratio (0 för kant bit)  
C = konst. mellan 0 och 8, beroende av köllängd  
K = " " 0-3, beroende på sektion  
3 för mycket vekt och 0 för kraftig sektion.

Bild 2

Ur Y.M. januari 1950 läser jag: "Vid beräkning av SA medtages: besättning, deras grejer, föda och vatten - 2/3 av förråden bör ingå i deplacementet." Flera anteckningar i samma ämne: Ocean Cruisers segelarea enligt Offshore, s 72 följt av skisser och beräkningar och jämförelser med egna båtar och siffror. Bild 2

Segelyachter (30<sup>te</sup> Wunders)

Y.M. oct. 45 vol. 79. god inredn.  
 50 m<sup>2</sup> Bermudasslup - Vacker linjeritn.  
 37'6" x 26' x 9' x 5'6". D=6,9 tons. Blykt 3 ton  
 Fri<sub>6</sub> = 0,084. Därtill kommer normal förlast.  
 LVL

Proj. SA      Proj. segelarea (m<sup>2</sup>) x  
 x proj. hävarm (m) x tryck (kg/m<sup>2</sup>)  
 = Slab. mom.  
 p. tryck (kg/m<sup>2</sup>)  
 antas för

Small craft in protected waters	4,4 - 5,4
Ocean racing craft	5,4 - 7,3
Coastwise Cruising yacht	5,9 - 7,3
offshore heavy weather "	6,8 - 9,8

Segelarea  $D G_{om} = S h. C$   
 D = depl. i ton  
 G<sub>om</sub> = metac. avst. fr. system © (i met.)  
 S = segelarea i m<sup>2</sup>  
 h = segelstakt avst. fr. Lateralpl. ©  
 C = 0,04 - 0,035 fr. skonare  
 = 0,035 - 0,028 " kutter  
 Uo Y.M. Jan. 50. = 0,02 - 0,015 segelyacht  
 För cruisers kan approx. antagas: 7/8 sq ft per  
 ton depl. för under 24' VL. 68 sq ft / ton vid 30' VL.  
 63 sq ft vid 35' VL och 60 sq ft vid 40' VL.  
 varvid rättnas med 85 till D.

Jag läser: "Segelyachter Y.M. oct. 1945. 50 m<sup>2</sup> Bermudasslup, vacker linjeritn., god inredning." jämte övriga mått. Skiss med krängningsmoment och beräkningar åtföljt av ett antagande av tryck kg per m<sup>2</sup>, en skala i siffror gällande för:

- Small craft in protected waters
- Ocean racing craft
- Coastwise cruising yacht
- Offshore heavy weather

Bild 3

Under rubriken stabilitetsfaktor S - Bild 4 - kommer sidor av beräkningar och små illustrationer och exempel till: Två formler för displacement. Sidor med skisser och formler följer.

10 a Stabilitets faktor S

$S = \frac{\text{Bark. i tons} \times \text{bark. © till metac. (M)}}{SA (\text{for}^2) \times \text{dess © till M.}}$

S skan beräknas fr. minneman 10000 vna  
 = 16 - 24; den högre siffran angiver en  
 styvare forbyg.  
 1 metr. smält blior vifförms S = 0,018 - 0,026  
 Approx formel för 12.5 tryck. moment I

$I = \frac{16^3}{19-22}$  19 fr. fullensad  
 22. fina brats.  
 Metr.  $I_x = \frac{L \times B^3}{12}$  m<sup>4</sup>  
 22.75 (Caliste)

$D = \frac{L_{VL} \times B_{VL} \times H}{2.2}$  H = 1/8 Brn fr. medelpk.  
 Håns = 6.5 x 2.6 = 0.48  
 2.2 = 2.92

$TM = \frac{(L-B) \frac{B^2}{2}}{2.66}$  fr met. (94 fr for)

Två formler för displacement

$D = \frac{L \times M'}{1.75}$  då M' =   
 $D = L_{VL} \times B_{VL} \times Z$   
 6.5 x 2.6 x 0.2  
 = 2.7  
 Se sid 10c  
 spt. för 0,55 LVL  
 mått förifrån

Bild 4

10

Ordkonst  $r-a = 0,06 B$  (Ship 8-9  
 und Shipp... g Reard april 27, 1947 sid. 395  
 avser större passagerarfartyg med  
 en rullningsperiod av 0° 16 sek.  
 = knop eller liten  
 Tung Displacementbit (toner) Jg ef  
 att uppdriva till större fart än  
 Triangelstet  $\frac{V}{\sqrt{L}} = 2,75$  metr. met  
 Displacementbit med fast biten  
 men med runt slag gör samma met-  
 stand som V-bit och slagbit vid  
 $\frac{V}{\sqrt{L}} = 6-7$  vid vilken fart biten  
 börjar slava. (Se Motor  
 19.4.-47)

Högsta fart vid racerbåtstävlingar  
 i Miami 1948 (Le Y. nr 3128-1948)  
 gjordes av Tempo VI och var 114.868 miles  
 per tim = 184,822 km. / tim = 100 knop  
 Miss America X har emulerat en  
 något högre rekord

Bild 5

Så får jag plötsligt ta del av högsta fart vid racerbåtstävlingar i Miami 1948. ... 100 knop! (114,868 miles per tim)

Är det någon som fånglas av Vattenlinjeareans tröghetsmoment med avseende på centerlinjen? Med beräkningar. Bild 6  
Eller av våta ytan för olika slags fartyg? Skrovmätningssuppgifter?

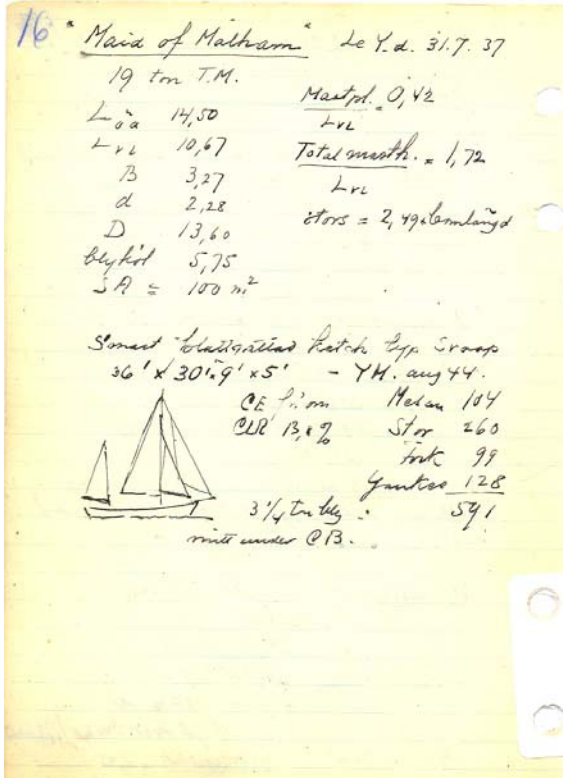


Bild 7

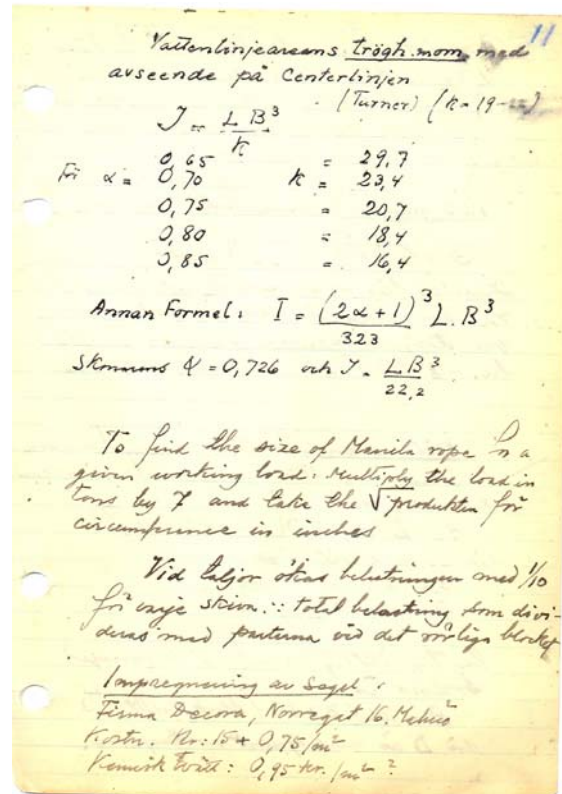
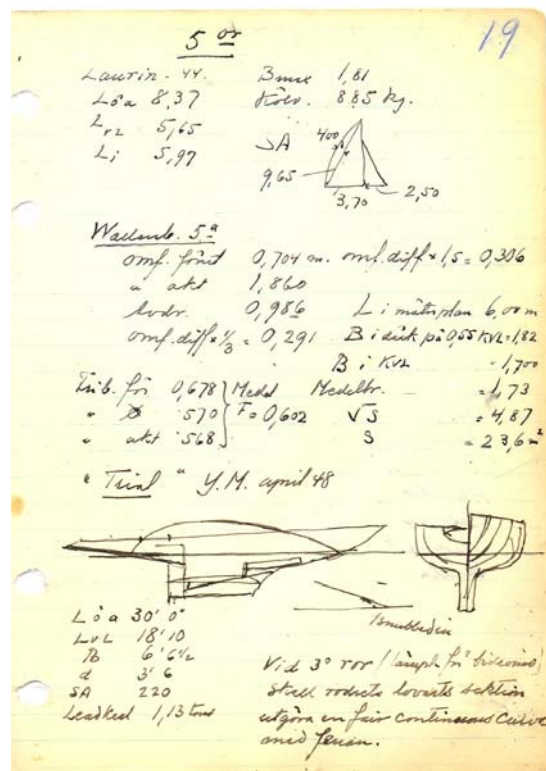


Bild 6

En rad kända yachter passerar revy i Le Yacht och Yachting Monthly, små skisser, Maid of Malham och smart plattgattad ketch typ Svaap -44 med skiss Bild 7 och så Reimers 22:or, Rush III och 30:or.

Så kommer 5:or, Laurin -44 och Y.M. april 48 Trial där det står under skissen: "Vid 3 graders roder (lämpligt för bidevind) skall rodrets lovarts sektion utgöra en fair continuous curve med fenan.

Bild 8



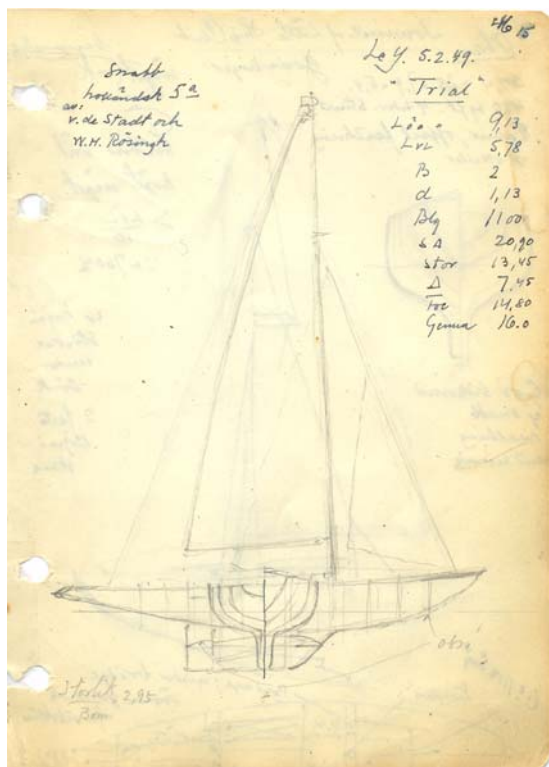


Bild 9

TRIAL, snabb holländsk 5:a

Ur Le Yacht 5.2.49

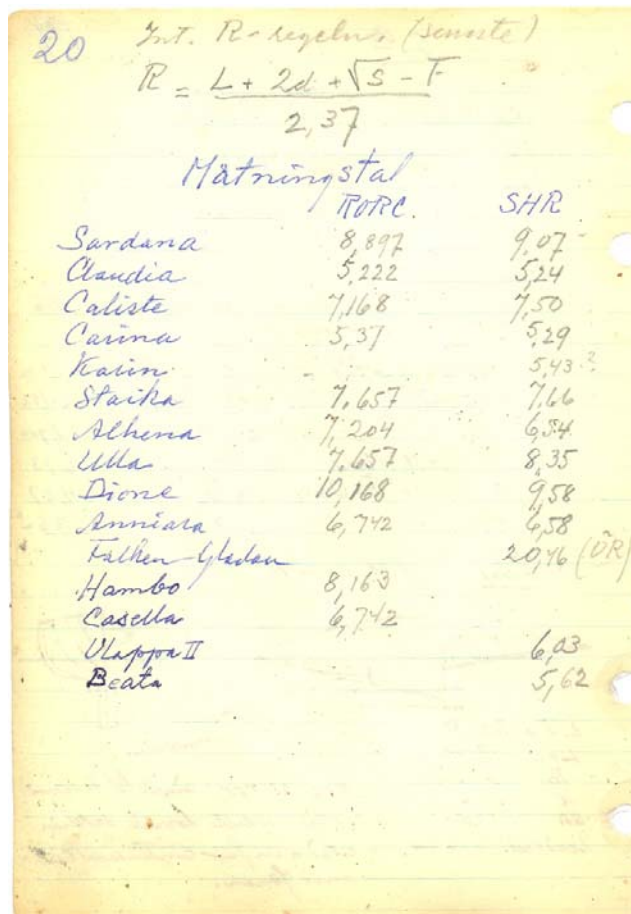
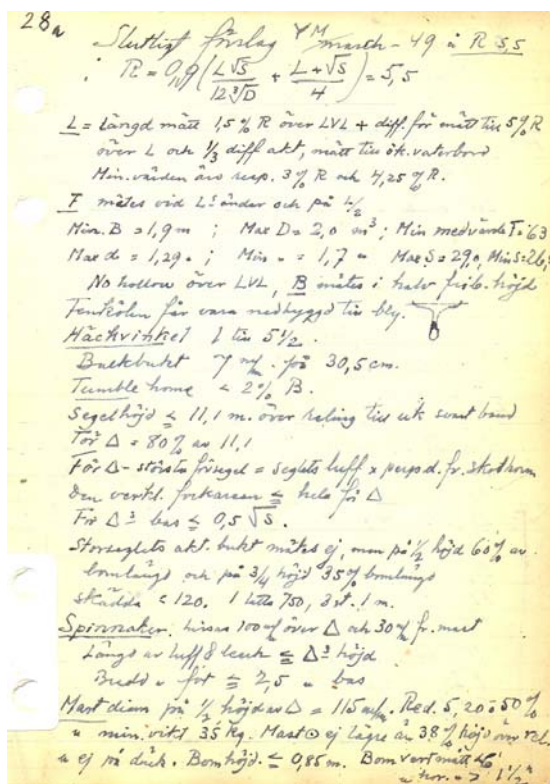


Bild 10

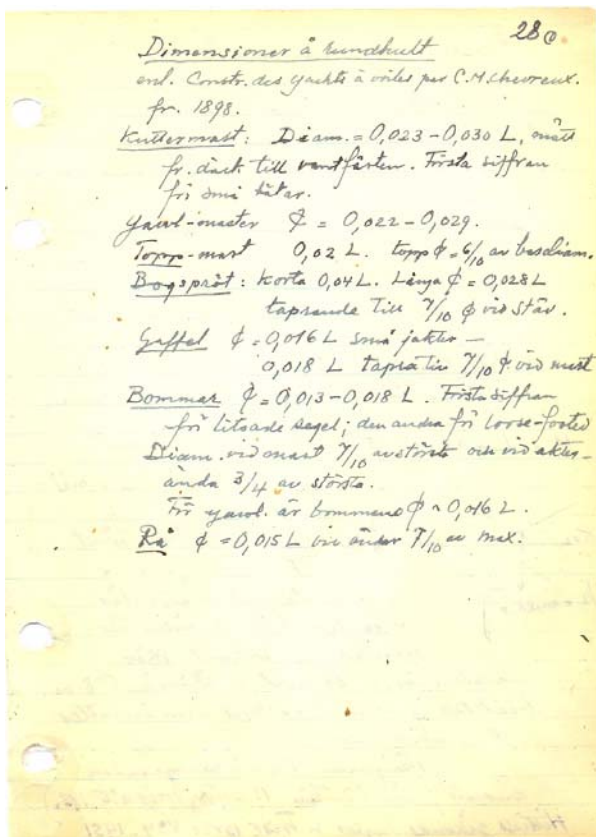
Så kommer en lista med några egna båtars mätetal i jämförelse med andras.



Jag bläddrar vidare och kommer till:  
 "Slutligt förslag i Y.M. -49 ang. 5,5"

Hela sidan fylld och följt av korrektioner å RORC-regeln

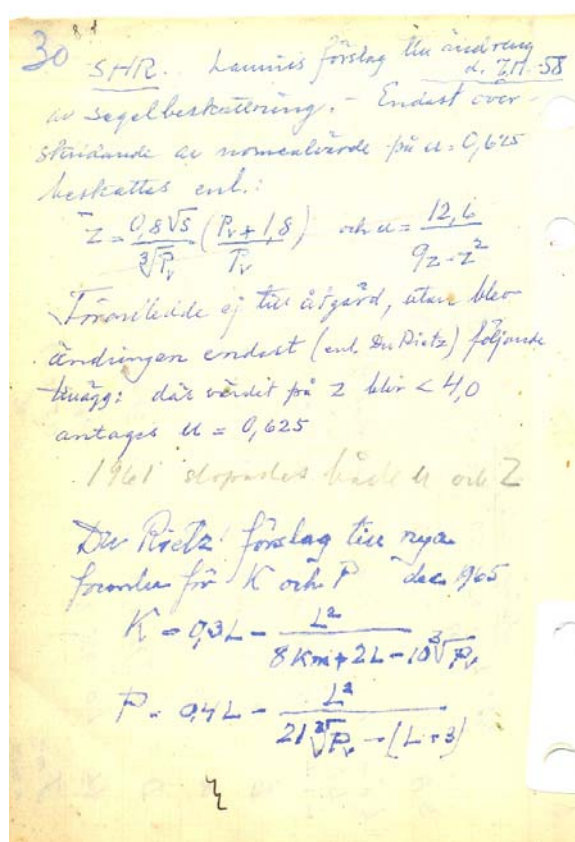
Bild 11



Vi kommer fram till CR-regeln 1953 och till "Dimensioner å rundhult". Bild 11

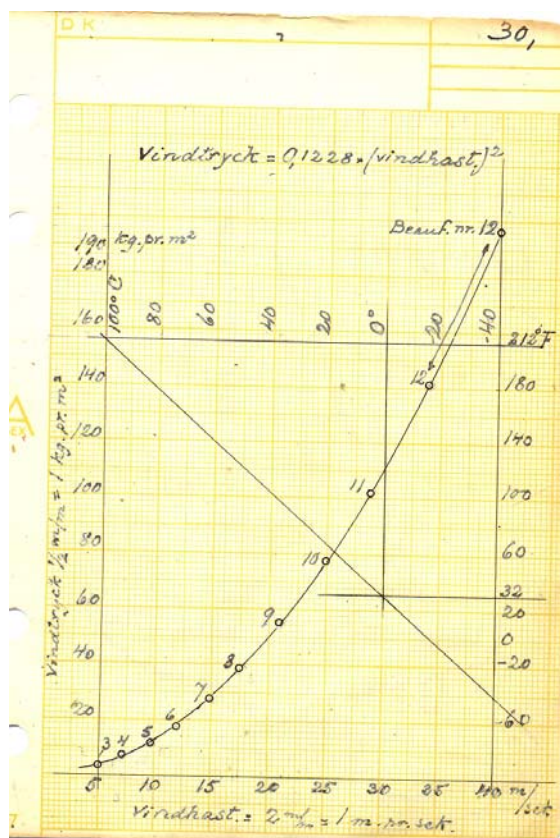
Vidare förslag till ny segelmätning för RORC 1951 och till Finlands Särklass A med tabeller och jämförelser.

Bild 11



Så ser jag Laurins förslag till ändring av segelbeskattning från 1958 och du Rietz förslag till nya formler för K och P, dec 1965 för SHR, Bild 12

Bild 12



och i anslutning härtill om vindtryck/-hastighet

Bild 13

En fibreglasslup från 1961 presenteras,  
*Pionier* konstr. v. de Stadt. Bild 14

och en annan: *Olan* Bild 15  
med "goda linjer, något begynnelsevek"

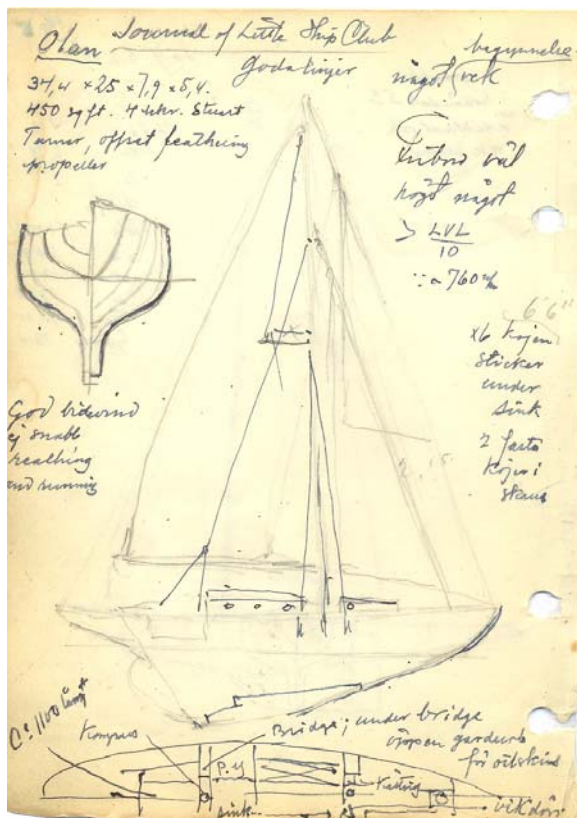
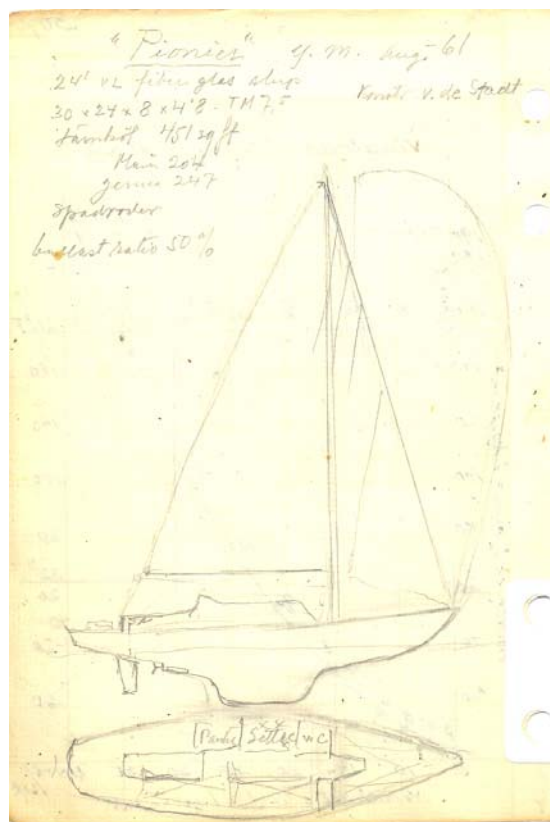


Bild 15

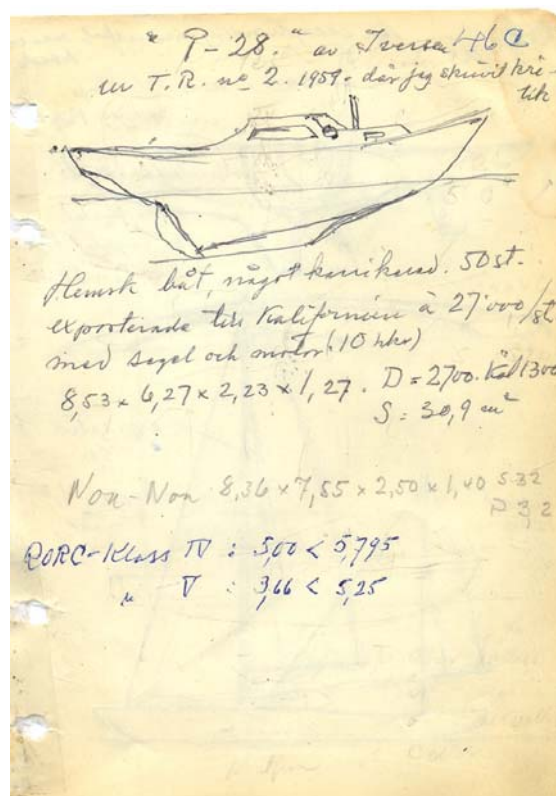
Sidorna är många som fångar in aktualiteter med  
kända och mindre kända båtar, diskussioner och  
teorier med beräkningar, inte minst avseende  
motorbåtar. Bilder 17 och 18  
och det rör sig huvudsakligen om tre decennier,  
40-, 50- och 60-tal.

Vad finns kvar av tidlöshet? Utveckling är inte  
alltid självklart utveckling – jag föreställer mig att  
det också kan vara av betydelse att blicka tillbaka  
och veta att det finns bindningar bakåt som håller.

Bild 16



P 28:an Bild 16 ur Till Rors nr 2 -59  
har blivit föremål för viss kritik.



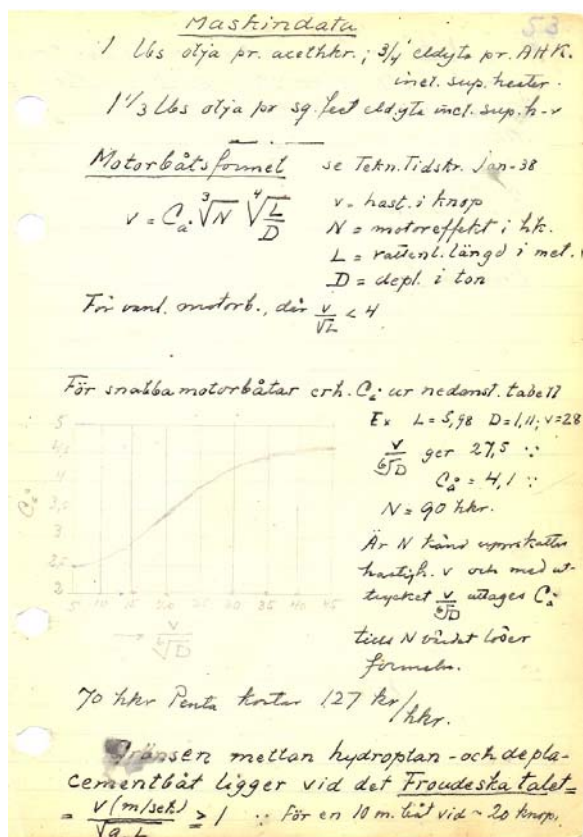


Bild 17 Maskindata

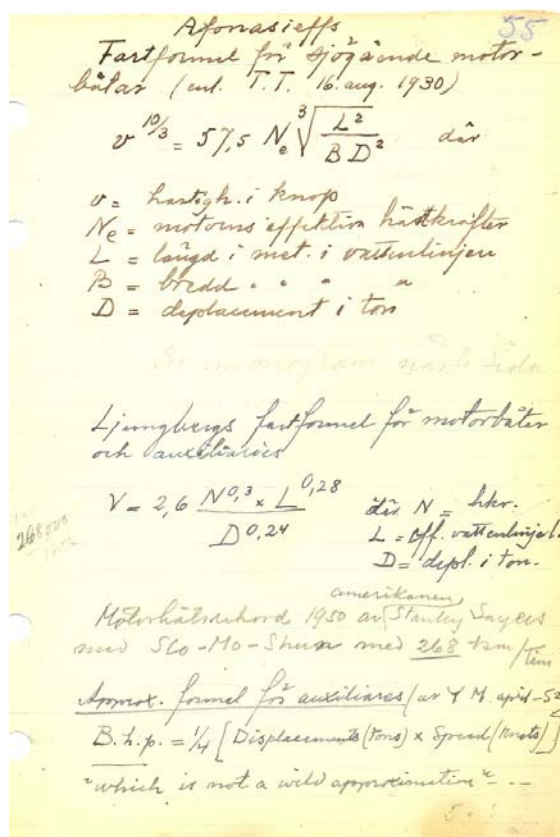


Bild 18 Fartformel

Här finns också utdrag ur texter som är roligt att läsa. Ett exempel är ur Yachting, maj 1949, sida 102 (ej med här)

Det finns flera sidor med citat från artiklar av kända skribenter med erfarenheter av atlant-överseglingar: Type of Hull – ett par sidor text följt av rubriken Rig – ur Yachting av E.C. Allcard. Men här finns också dikter, visdom och visor, Vildandens sång står här....

Nu vill jag ta fram en liten dikt att sluta med, som passar fint in i vårt sammanhang här och vad vi nu firar:

I bought a boat the other day  
 A little boat, but fine  
 And now I own the riverway  
 and all the sea is mine

My highway is the open sea  
 Its loneliness my bliss  
 I need no other company  
 No other joy – but this

Mine is the freedom of the sea,  
 without a tax or fee  
 For I can sail wherever I please  
 and none may hinder me

----- 00 -----

Anm. Sammanställningen av text och bilder är gjord av Erik Dahlstedt enligt överenskommelse med Sonja Herlin