



# AGNETA

## En anspråkslös diva

Hennes beställare bodde i Finspång, hon ritades på Gärdet i Stockholm, och hon hamnade i sinom tid hos Italiens mäktigaste industrialist i Turin. Stora män har rörts till tårar över Agneta, döpt efter en avhållen dotter som gick bort i förtid.

Av Erdmann  
Braschas

Hon var Oskars, Knuds & Giovannis favoritdam

Hon tillhör inventarierna i båtlivet utmed italienska Rivieran och Cote d'Azur. Liksom Brigitte Bardot i St Tropez, eller Audrey Hepburn i Frukost på Tiffany's. Vem kan föreställa sig Borta med vinden utan Vivien Leigh, eller Casablanca utan Ingrid Bergman?

Hennes vackra – och i dessa trakter ovanliga – namn är Agneta. Hjärtat hos varje sann dyrkare av fina segeljakter slår lite fortare vid avbliven av linjerna på den 25 meter långa men bara drygt fyra meter breda mahogny-yawlen. Hon är en klassiker i sin värld och har auran hos en diva. Som man kan vänta av en så prominent dam är hennes ålder svår att bedöma.

För de vanliga flanörerna på kajerna vid Medelhavet betyder hennes vackra, gåtfulla namn ingenting – man ser det för övrigt knappt, det står skrivet i små bokstäver på akterspegeln – där hon ligger bland alla glittrande och vräkiga nybyggen. Det är de stora lyxbåtarna som drar till sig blickarna; Agnetas fribord höjer sig midskepps inte mer än en och en kvarts meter över vattnet – det är ungefär som på våra dagars voluminösa 30-fots cruisingbåtar från löpande bandet.

Agnetas 82 fot bjuder inte på någon påträngande skönhet. Hon kan faktiskt se nästan alldaglig ut vid första ögonkastet. Inte det minsta spektakulär. Denna speciella blandning av stillsam, vardaglig karaktär och inneboende skönhet är själva hemligheten med henne, det är konstruktören Knud H Reimers signatur; det vackra blir uppenbart först när betraktaren tar sig tid att granska linjerna.

Agneta tillhör den kategori båtar vars ägare inte tävlar om att bli igenkända när de seglar från hamn till hamn. De föredrar att färdas utan åthävor, gärna anonymt – så långt detta nu låter sig göra i hamnarna och vikarna mellan Porto Rodondo på Sardinien, Portofino och Ile de Porquerolles på Cote d'Azur.

Men Agneta är ändå välkänd här nere. Man kan se henne komma bokstavligen på mils avstånd, eftersom hon har samma rost-röda segel som gamla tiders båtar, då man seglade för brödfödan. Och när denna slanka farkost kom forsannde fram under sina mörka segel utanför kusten, då visste alla, att nu hade en av Medelhavets mest passionerade seglare tagit ledigt någon dag från arbetet; för den som stod till rors var ingen mindre än den legendariske chefen för Fiat-gruppen, Giovanni – eller 'Gianni', som italiensarna säger – Agnelli.

Förbindelsen mellan Agnelli och Agneta varade i nästan ett kvarts sekel, 23 år, och representerade ett anmärkningsvärt kapitel i seglingens historia. För om en inbiten seglare som har råd att köpa precis vilken ny, stor segelbåt som helst ändå framhärdar i att behålla sin gamla träbåt, då måste det vara något speciellt med henne.

Detta anmärkningsvärda kapitel börjar emellertid fjärran från Italien. För Agneta härstammar från trakter långt ögästvänligare än det milda Medelhavet. Hon föddes långt uppe i Norden, där de vidsträckta arkipelagerna skapat sin egen speciella båtflora. Hon kom från skärgårdsstaden Stockholm.

**DET VAR VID** slutet av andra världskriget som överingenjören Oskar Wiberg började umgås med planer på att bygga en för den tiden väldig segelbåt.

Wiberg, född 1886 i det lilla norrländska samhället Ullånger, lämnade tidigt hemmet och begav sig till Härnösand där han försörjde sig som springpojke, senare som affärsbiträde. Fritid och nätter ägnades åt studier, och 1904 lyckades den tekniskt intresserade Wiberg komma in på Härnösands Tekniska Elementarskola. Där blev han snabbt uppmärksam för sina ovanliga färdigheter, bl a byggde han och en kamrat ett par egna bensinmotorer på 5 och 20 hk till motorbåtar som de själva hade ritat. 1908 kunde man t o m läsa i Svensk Motortidning om Wibergs experimenterande uppe i Härnösand.

Samma år sköt Wibergs karriär fart när han blev anställd vid AB Ljungströms Ång-

trollerbara temperaturer och tillförlitlig smörjning. Han blev snart en välkänd figur inom den världsomspännande turbinindustrin, och efter andra världskriget blev Wiberg också medlem av Kungliga Ingenjörsvetenskapsakademien, vars guldmedalj han tilldelades. Enligt Knud H. Reimers innehade Oskar Wiberg över 600 patent.

Wiberg var framgångsrik och väletablerad redan när han på trettioalet gifte in sig i en lokal industrifamilj i Finspång. På den tiden seglade han Ullan, en 22 kvm båt som han köpt begagnad. Några år senare blev han ägare till 95:an Britt-Marie, en jättebåt på den tiden och än idag ett exempel på de de slanka spjut som bygdes i seklets början (om än numera kraftigt modifierad).

Wiberg var alltid öppen för nya intryck, han var mångsidig och ägnade en hel del av sin fritid åt fotografering och astronomi. Han byggde och utrustade sitt eget obser-



**Oskar Wiberg till rors på Agneta, sjösatt samma år som han fyllde 65. Wiberg behöll henne i bara sex år, varpå hon såldes 'tillbaka' till Knud H Reimers (t v på bilden). Drömseglingen ut i vida världen blev aldrig av.**

turbin, senare Svenska Turbin AB Ljungström, eller STAL, i den lilla industrin orten Finspång. (Namnet Ljungström är väl bekant för alla seglare som är svaga för nya idéer och problemlösningar inom seglingen; ångturbinernas utvecklare Birger Ljungströms bror var just Fredrik Ljungström, mannen som som på 30-talet utvecklade Ljungströmsriggen och en lång rad annorlunda segelbåtar – se Segling nr 7/95).

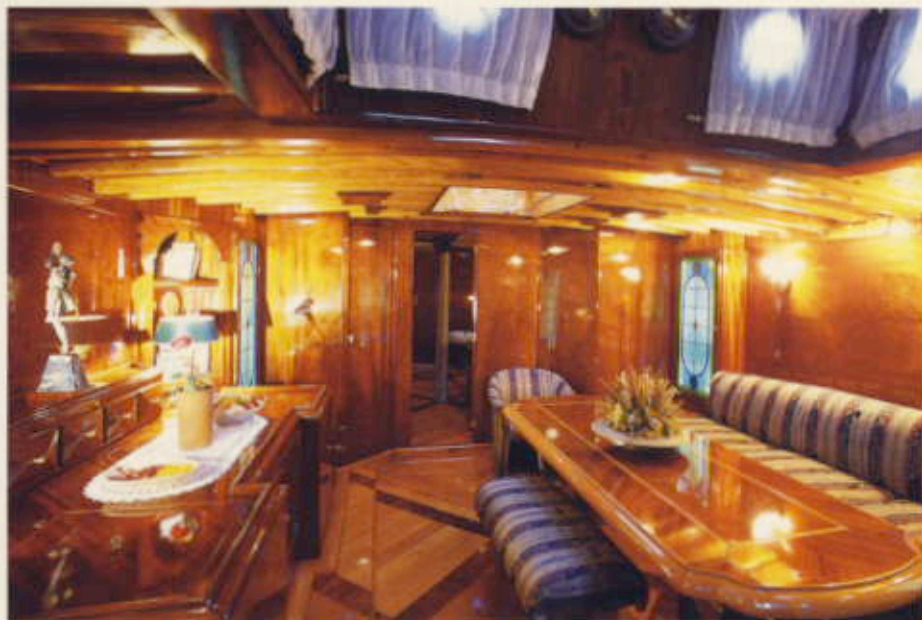
I Finspång fick den unge Wiberg fritt utlopp för sin uppfinningsrikedom och sitt öppna, praktiska sinnelag, och han var med om att utprova, utveckla och marknadsföra de ångturbiner som uppfanns av Birger Ljungström. Bland Wibergs större bidrag var att lösa problemen i samband med lagringen av motordelar som konstant roterade i mycket höga varvtal. Wiberg hittade på ett sätt att med hjälp av små, korta lager göra turbinerna effektivare, med kon-

vatorium hemma i trädgården, och bekostade helt Uppsala Universitets solförmörkelseexpedition till Gällivare 1927. I Brattås nära Bjurö Klubb skulle Wiberg själv komma att ta utmärkta bilder av solens corona under en annan solförmörkelse år 1945.

Liksom alla seglare började Wiberg med tiden se sig om efter något som liknade den båt han hade, Britt-Marie, men var något större. Han ville ha en båt med utmärkta seglingsegenskaper, snabb under segel och komfortabel för motor. Dessutom skulle båten, trots sin storlek, kunna seglas av bara två eller tre erfarna seglare. Vad Oskar Wiberg hade i tankarna var en segling runt jorden.

**WIBERGS ÖNSKEMÅL VISADE** sig så svåruppfyllda att upp till sex olika yachtkonstruktörer i flera år ägnade tid åt uppgiften; berättade Knud H. Reimers senare. Till sist beslöt sig Wiberg emellertid för att satsa på Reimers rekommendationer; denne hade föreslagit något som liknade en 150 kvm skärgårdskryssare men med högre fribord.

Den 6 november 1948 signerade Reimers sin ritning, som vanligt elegant och fylld av detaljer. Han var inspirerad av 30:ans linjer, en båt han var väl bekant med ända sedan



sin utbildning hos tyska Abeking&Rasmussen på tjugotalet. Reimers minskade överhängen i för och akter, ökade fribordshöjden, gav mer volym åt skrovet och gjorde en längre köl än vad som var vanligt på skärgårdskryssarna. Ändå är Agneta väldigt lik en stor skärgårdskryssare, och det är vad många som ser henne tror att hon är.

Men en skärgårdskryssare har enligt reglerna alltid en fraktionsrigg (3/4, för att vara exakt), medan Agnetas förstag går hela vägen upp i topp. Hon är dessutom kutterriggad, en egenskap man aldrig hittar på en skärgårdskryssare. Och, inte minst, gör den lilla mesanmasten – 11 m hög och med ett segel på 18 kvm – båten till en yawl, vilket bidrar till att ge henne karaktären av havskryssare. Detta är också vad som angivits på Reimers ritning: "24,8 m Havskryssare för O.A. Wiberg."

Men Reimers använde sig ändå av sin ingående kunskap om scantlings och byggkrav inom skärgårdskryssarregeln, de noggranna bestämmelser som regelns upphovsmän kommit fram till under otaliga och långa möten på Stockholms stora hotell under seklets första årtionden. Reimers berättade senare, på sjuttioalet, för en vän och kund att han i det närmaste kopierat sina tidigare 30:or när han gjorde Agneta.

1996, nästan ett halvsekel senare, är det svårt att veta hur stort ingenjören Oskar Wibergs eget bidrag till Agneta egentligen var. Per Thelander, författare till boken 'Alla våra skärgårdskryssare' och kännare av det svenska båtvarvet, gissar att Wiberg kan ha varit ett slags medkonstruktör till båten. Den 63-åriga ingenjören, kunnig och medveten om vad han ville ha, var säkert en viktig kund för den då tjugo år yngre konstruktören Reimers. Å andra sidan var också Reimers en stolt och kompetent man som ingalunda gillade att man la sig i hans yrke för mycket.

Hur som helst, år 1949 började båtbyggarna på Neglingevarvet i Saltsjöbaden resa spanten på Agneta. Här hade August Plym (1856-1924) byggt upp en verksamhet med förstklassigt renommé, och även efter Plyms död fortsatte varvet under flera decennier leverera en lång rad av dåtidens

På däck är det mesta sig likt, men inte under... Vid den senaste renoveringen för några år sedan byggdes inredningen om och fick ett elegant, för att inte säga lyxöst utförande så som det anstår den italienska penningaristokratin. Bland allt det utsökta träarbetet finns t o m en inbyggd spis, belägen i owner's cabin. Samtliga färgfoton av Renato Polo

förnämsta båtar, inte bara för hemmarknaden. T o m världsberömda yachtkonstruktören Charles Nicholson från Gosport i England lät bygga båtar hos Neglingevarvet, bla alljämt berömda 12:an (Princess) Svantevit. En skotsk whisky tillverkare gav på trettioalet Olin Stephens ritningar på 8:an Iskareen till varvet i Saltsjöbaden. Och Stephens själv kommenterade bygget av Circe, också gjort på Neglingevarvet, så här: "Hon är en av de mest välbyggda båtar som gjorts efter mina ritningar." Med sådana omdömen förstår man att Neglingevarvet på den tiden var något av ett varumärke, ett ställe dit man vände sig till för att få en första klassens båt byggd.

**FLERA DETALJER PÅ Agneta** var ganska anmärkningsvärda. Till exempel den 26 meter höga masten, som inte var genomgående och vilade mot kölens dödra, utan stod på däck. En lösning som man knappast

**Blandningen av  
stillsam vardaglig  
karaktär och inneboende  
skönhet är  
själva hemligheten  
med Agneta**



finner ens på 'små' 40-fots båtar av idag. Men Reimers var van vid den metoden. Han hade utvecklat den redan på trettioalet för att bättre kunna utnyttja det begränsade utrymmet under däck i de slanka 22:ornas och 30:ornas trånga midskeppssektioner. På Agneta vilade mastfoten på däck på en broliknande konstruktion som bars upp av två långsgående skott, två meter långa och 50 mm tjocka, vilka bildade en gång fram till förskeppet. Uppenbarligen hade Reimers den rätta kunden i den vidsynte ingenjören Wiberg. Och som vi vet bryr sig en bra ingenjör mindre om de välkända lösningarna och konventionerna och mer om utveckling och förbättringar av saker och ting. Reimers ansåg att lasterna – kompressionen från masten – skulle fördelas mycket bättre över en större yta mitt på båten med de dubbla skotten än om mastens tryck koncentrerades kring en punkt på dödraet. Under de sista 46 åren tycks han i alla fall ha haft rätt.

Wiberg utvecklade också speciella skotvinschar med olika växlar som han lät montera på Agneta, något helt nytt på den tiden. På akterdäck installerade han ett elektriskt drivet ankarspel, och överhuvudtaget fyllde han båten med tekniska speciallösningar. I maskinrummet satt en lågvarvig bensinmotor, en 110 hk Sea Chief Kermath. Denna huvudmotor drev en 2,5 KW 100-110 volts ASEA generator. En fast bronspropeller drev också två Bosch 24

volts generatorer när båten seglade. Enligt Reimers skapades energi även i mycket låg fart. Dessutom fanns ytterligare två generatorer som gav ström till all elslukande utrustning, saker som idag ter sig högst normala men som på 50-talet var ovanliga ombord på en segelbåt. Huvudmotorn ersattes senare av Agnelli med, förstås, en Fiat-motor.

En liten kuriositet är den speciella ventileringen av motorrummet; i rattpedestalen med nakterhuset fanns infällda ventiler. På så vis kunde rorsman lukta sig till eventuella bensinångor och andra inte önskvärda lukter från motorn... En verkligt enkel och pålitlig indikation, en typisk idé från den praktiske ingenjören Wiberg. (Om än inte ägnad att övertyga ovana gäster om tjustningen med att segla. Man kan tänka sig replikskiftet vid ett rorsmansbyte: "När det börjar lukta och komma svart rök ur kompassen, så säg till mig, OK?" "Jaha... men hur kan det lukta om kompassen?" "Ja, det är inte riktigt på det viset, men det förklarar jag sen." "Hmmm...")

En intressant och praktisk detalj på Agneta är den ovanliga lösningen med navigationshytten i det akre däckshuset. Navigatören sitter med ryggen i färdriktningen alldeles bakom rorsman nere i ingången till denna akre hytt, framför ett skott med ett navigationsbord som breder ut sig i hyttens hela bredd; det ger hela 2,7 meters bred yta att sprida ut sjökortet på. Vilken annan båt erbjuder en lika bekväm, ostörd och lättillgänglig arbetsplats för skippern/navigatören? På 82 fot långa Agneta blir avståndet mellan den som navigerar och den som styr kortast möjliga. Och inte så dumt när navigatören vill ta en tupp-lur; han eller hon behöver knappt resa sig ur kogen för att checka sina data. Och på långseglingar till havs finns ingen trevligare

I över tjuo år ägdes Agneta av den aristokratiska Giovanni Agnelli, chef för Fiat-koncernen och Italiens mäktigaste företagsledare (numera möjligen med undantag av Silvio Berlusconi, som fö är mannen som på bilden sitter bakom honom ombord på Agnellis mäktiga 'dag-seglare' Extra Beat - 130 fot lång!).

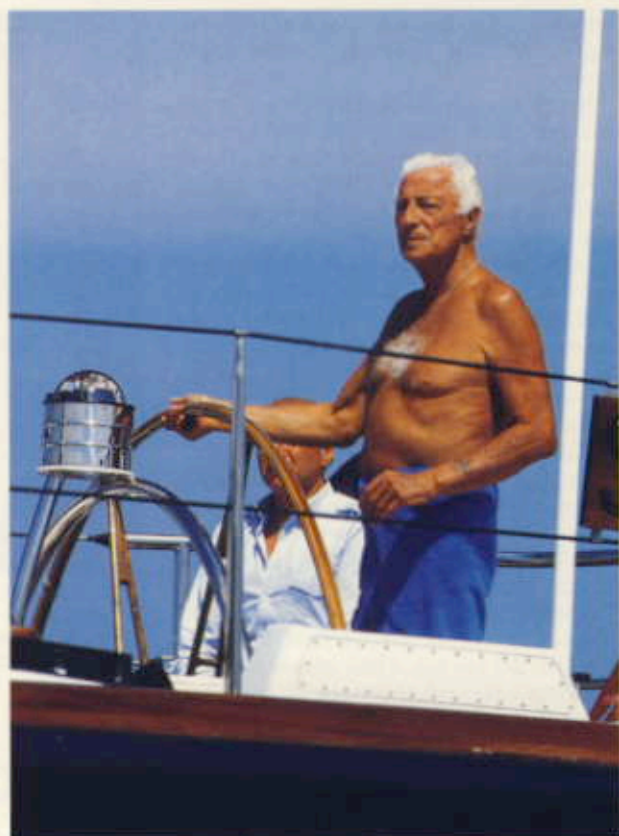
plats att vila på. Vincenzo Lamberti, Giovanni Agnellis skipper, skulle senare bo i åratals i just denna navigationshytt.

**DET TOG TVÅ** år att bygga Agneta. Hon sjösattes 1951. Paret Wiberg döpte henne efter dottern Agneta, som många år tidigare ryckts bort vid blott åtta års ålder. Engelska tidningen Yachting World beskrev 1960 båten som "förkroppsligandet av vad seglare kommit att betrakta som det allra vackraste inom båtbyggnad. Hon har en nätt spränglinje, långa överhängen, måttligt fribord, måttfulla överbyggnader - ett skrov utan åthävor men ändå distinkt tack vare väl genomtänkta linjer, utan minsta försök att krängla till det. Agneta representerar antitesen till de breda, tunga typer av segelbåtar som på senare tid fått så mycket uppmärksamhet."

Det är intressant att se att Agnetas rival under den numera årliga höstregattan La Nioulargue i St Tropez, den 27 meter långa Gitana IV (sjösatt 1962 för baron de Rothschild efter en design av italienska Sangermanivarvet) har ett deplacement på nästan 60 ton. I jämförelse med henne deplacerar skärgårdskryssarvarianten Agneta en tredjedel mindre.

Oskar Wiberg lät registrera Agneta i KSSS, men behöll henne bara under några år varefter Reimers köpte 'tillbaka' den unika båten. När den 79-åriga Wiberg avled under en skidsemester 1965 efter-

**Raffaella Stefani är nuvarande ägare till Agneta, som hon seglar flitigt och brukar ställa upp med i den stora höstregattan La Nioulargue i St. Tropez.**



lämnade han till sin styvdotter Margareta Trägårdh en omfattande samling sjökort. Han hade hela världens kort samlade i sina byrååador, med angöringar och hamnbeskrivningar - allt klart för att fullborda drömmen ombord på Agneta.

Drömmen som aldrig blev av.

**REIMERS SEGLADE AGNETA** flitigt under åren 1957 och -58 tillsammans med sin fru Effie och de tre sönerna Klas, Per och Rolf. Och han missade inte chansen att visa upp sig och sin skapelse Agneta, måttet på ett framgångsrikt liv, i danska kuststaden Aarhus, där han var född. Reimers, en gladlynt och talför man, berättade lyckligt om de dagar han tillbringat ombord på Agneta:

- Det är en upplevelse att stagvända och manövrera med Agneta i de trånga farlederna i skärgården, att komma fram till en vik i kvällningen och göra fast i en liten björk - men också att gunga på vågorna i Östersjöns branta sjöar i frisk vind. Bara två personer behövs för att hantera henne med kryssfock, stor och mesan. Med de seglen uppe gör hon lätt 13 knop.

Reimers var särskilt stolt över att ha 'slagit' en 16.500-tonnare med en cruisingfart på 13 knop över en längre sträcka utomskärs.

I slutet av 50-talet tillbringade Reimers ett par dagar hos Giovanni Agnelli i Italien. Han hade tidigare ritat en motoryacht åt denne sonson till Fiats berömda grundare. Agnelli litade på Reimers och inbjöd honom därför som en vän till familjen att stanna i hans palats i bergen ovanför Turin. Agnellis Reimers-ritade 20 meter långa motorbåt ansågs på den tiden vara den vackraste i Medelhavet. En kväll vid midnatten berättade Agnelli om sin dröm att äga en stor och snabb segelbåt. Reimers



berättade för honom om sin båt, om Agneta. Agnelli lyssnade – och köpte henne.

Man kom överens om att Reimers skulle leverera båten 'halvvägs' till Medelhavet, ett åtagande som han uppfyllde med nöje. Färden ledde honom och hans söner genom Kielkanalen och över Nordsjön till Gosport och Camper&Nicholsons varv. Agneta var så välbalanserad att Reimers och hans pojkar ibland brukade lämna ratten och gå omkring på däck medan Agneta höll kursen som på räls, något som ivrigt applåderades av mötande engelska seglare. Det var en show som den temperamentsfulle Reimers tyckte om.

Agnelli hade beställt en genomgång av båten hos Camper&Nicholson. Den italienske esteterna ville inte ändra något på däck, bara kroma om vinschtrumorna (som än idag är original!) och lacka alla trätytor. Men under däck gjorde han många förändringar, bl a byggdes en stor ägarhytt midskepps, varvid pentryt flyttades föröver. Och det var också här, nära den engelska segelmakarinstitutionen från 1790, Ratsey&Laphorn i Cowes, som Agneta fick sina typiska rödbruna segel. En sorts anakronism i en tid då den ljusgrå eller bruna egyptiska bomullen byttes mot moderna polyesterfibrer som gjorde seglen vackert vita. Men 82-fotaren med sin färgade Sipo-mahogny under sina 'rostiga' segel fick – och har fortfarande – sin egen, mycket speciella charm.

**NÄR AGNETA LÄMNADE** Gosport och satte kurs mot Biscaya väntade henne en helt annan tillvaro. Istället för den lilla familjens besättning, fadern och hans söner, var det nu sex yrkesgastar som seglade henne till nya hemnavatten i Medelhavet. Men hon besökte sällan de stora hamnarna. Ibland såg man henne i Porto Rotondo på Sardinien, någon gång i Santa Stefano, emellanåt utanför den toscanska kusten. Agnelli brukade segla henne med en liten besättning. En förhållandevis lätt båt som långa och smala Agneta kräver inte många gaster. Agnelli själv sägs vara en ganska tystlåten och koncentrerad seglare. Det talades inte mycket på däck under den begränsade tid som stod den upptagne industriledaren till buds att segla henne. Men den nye ägaren var ändå alltid villig att prata om Agnetas vackra linjer.

Senare bad Agnelli Reimers att rita en 100-fots motorbåt åt honom. På den tiden ansågs allt kring 100 fot vara lika med ett fartyg, absolut ingenting man byggde åt sig som fritidsbåt. Men Agnelli behöll samtidigt Agneta. I tjugotre år ägde han henne, fram till mitten av 80-talet, då han gav Agneta i gåva (såsom Agnelli brukade göra med sina begagnade båtar) till vännen och landsmannen Luigi Bona delle Rose. Kort efteråt tog ett ungt par, passionerade seglare från Treviso i norra Italien, över båten. De hade ägt Capriccia, en 23 meters Sparkman&Stephens-ritad båt. Paret Stefani fann att deras nya båt var i behov av en rejäl renovering och seglade Agneta till Carlini-varvet utanför Rimini. Där ägnades 1 1/2 år och 1.800 mantimmar åt en nog-



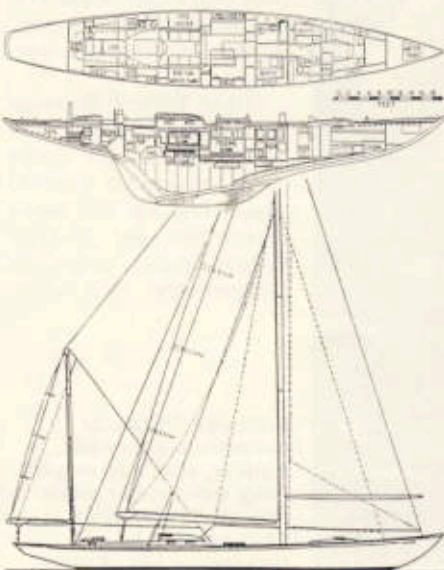
**För Knud H. Reimers blev Agneta något av en kulmen på en framgångsrik karriär, inte minst som han själv fick chansen att bli ägare till den på den tiden närmast spektakulära båten.**

Knud H. Reimers föddes 1906 i Aarhus i Danmark. Han gick i tekniskt läroverk i Bremerhafen och började karriären som yachtkonstruktör hos tyska varvet Abeking&Rasmussen, som på den tiden var i ropet som byggare av förnämliga segelbåtar i trä. Här fick den unge Reimers rita båtar som lärling under överinseende av landsmannen Henry Rasmussen.

1930 lämnade Reimers A&R och flyttade till Stockholm, där han började arbeta hos konstruktören Gustav Estlander (som ett tag ägde tyska varvet Papst i Berlin). När Estlander avled bara något år senare tog Reimers över firman, som han drev framgångsrikt till sin död 1987.

grann och smakfull renovering, varvid samtidigt en del av det ursprungliga som ändrats under åren återskapades. All målning och lack slipades bort, och kölbultarna byttes som en säkerhetsåtgärd.

Under däck byggdes Agneta om en



andra gång, varvid man återgick till en lösning som påminde om den gamla, om än inte i detalj. Exempelvis låg vattentankarna midskepps förvånansvärt högt upp i båten, en ogynnsam position med tanke på styvheten. (Det är, med tanke på den idérike Wiberg, möjligt att de en gång var tänkta att fungera som barlasttankar för att stabilisera båten på långa bogar till havs genom att pumpa upp vatten i lovart.) Och dessutom fanns en vattentank på 300 liter allra längst framme i fören – vem vill kryssa på havet med 300 liter vatten längst fram på en lång och smal båt! Nu flyttades alla färskvattentankar ner i det rymliga kölsvinet. Och Agneta fick en helt ny salong i ljus, färgsatt päronträ.

Renoveringen blev omfattande, med noggrann planering in i minsta detalj. Men just när det hela var klart omkom signor Stefani i en tragisk olycka. Nu är det hans änka som vårdar och seglar Agneta.

När Giovanni Agnelli under senare år stött på sin gamla segelbåt på Rivieran sägs det att han allvarligt övervägt att försöka köpa tillbaka henne. Han som förverkligat den dröm som väl varje seglare har! För bara några år sedan fick Agnelli sig levererad den kanske elegantaste och mest imponerande segelbåt som någonsin byggts, det 36 meter långa fullblodet Extra Beat, ett mästerverk ritat av German Frers och byggt av Abeking&Rasmussen. En leksak, rätt och slätt, en båt som multiplicerar en gängse maxibåts alla mått med faktorn 1,5, försedd med en 50 meter hög mast och med enda uppgift att finnas till hands under några få av årets dagar – helt enkelt en väldig dagsegelare. Och just i år har han fått sin senaste leksak, helsvarta Stealth, lika radikal om än mindre än Extra Beat och också designad av Frers.

De nya båtarna till trots... – var gång som den mäktige Agnelli, med sitt färdige, lite trötta ansikte och vanligen iförd endast en badhandduk svept runt höfterna, var gång han står bakom den väldiga ratten på sin andlöst imponerande seglingsmaskin när hon dundrar fram längs Rivieran, så lägger han om kursen då han får syn på Agnetas mörka segel vid horisonten och seglar med släckta skot för att möta sin gamla kärlek. Och när Agnetas gamle skeppare en dag häromåret inviterades ombord på Agneta, sägs han ha börjat gråta av rörelse.

Det tycks som om denna båt, denna anspråkslösa diva från Norden, har samma inflytande på folk som en fin gammal film. En båt som byggdes till minnet av en liten flicka på åtta år.

*Erdmann Braschos är tysk seglingsjournalist som själv seglar en Reimers-ritad båt sedan många år.*

*Författaren vill tacka följande personer för deras benägna hjälp med information: Asa Arnö/Sjöhistoriska Museet i Stockholm; Olof Hildebrand, Lidingö; Lars-Olof Norlin, Lidingö; Effi Reimers och Per Reimers, Stockholm; Fingal von Sydow, Saltsjöbaden; Margareta Trägårdh, Hallestad; Renato Polo, Genua, och Raffaella Stefani, Treviso, Italien.*