

Tänk dig ett möte med Steve Jobs och da Vinci

[Mikael Gullström](#)

21 Maj, 2021



Den 18 meter långa skönheten TOURNESOL från 1912 samt de två som just nu genomför en renovering i absolut världsklass. (Foto: Lars Olsson/Montage)

En vårdag får vi träffa Tony Duda och Anders Annell, den klassiska båtvärldens motsvarighet till Steve Jobs och da Vinci. Tillsammans ligger de bakom renoveringen av TOURNESOL som saknar motstycke i svensk båthistoria.

I vår artikelserie om skärgårdens vackraste båtar dyker vi ner i renoveringen av TOURNESOL, en av Sveriges mest kända lustyachter, vars [spännande historia vi skrivit om i tidigare](#) artiklar.

Det är på sin plats att utfärda en "nörd-varning" då detta främst är en artikel för alla som har ett stort intresse för klassiska båtar och hantverk i världsklass.



Den legendariska lyxjakten TOURNESOL från 1912 beställdes för att ägaren skulle kunna se de olympiska seglingarna i Nynäshamn på nära håll. (Foto: Tony Duda)

I ett industriområde på Värmdö utanför Stockholm ligger [Annell Båtbyggeri](#) som drivs av **Anders Annell** och som bland många anses som Nordens främsta träbåtsbyggare. Ett stenkast därifrån har **Tony Duda**, ägare av TOURNESOL, byggt ett eget hus för renoveringen.

Denna dag fick vi förmånen att träffa båda två tillsammans. De två profiler som ligger bakom den mest omfattande renoveringen av en lustjakt (i trä) någonsin gjord i Sverige.

När perfektion blir en konstart

Tony Duda, en perfektionist när det gäller renoveringen och som har flera likheter med **Steve Jobs**, lika genial och kompromisslös kring detaljerna i sitt mästerverk och ingen som accepterar ett "good enough".



Passion, kompromisslöst engagemang, en visionär övertygelse och hantverk i yppersta världsklass. Ett möte med Anders Annell och Tony Duda, och att få se hur de arbetar får de flesta hantverkare att framstå som mediokra statister. (Foto: Mikael Gullström)

När han startade renoveringen av TOURNESOL var det många röster i den klassiska båtbranschen som ifrågasatte ifall han gick för långt. Han tar en av Sveriges mest ikoniska lustjakter och skriver in sig i i historieböckerna genom att göra om allt från grunden i båten, ned på minsta detalj.

De renoverar allt efter originalritningarna och där man för 110 år sedan inte hade gjort rätt så rättar Tony och Anders till de medfödda felaktigheterna vilket innebär att när hon är klar så kommer TOURNESOL vara en betydligt bättre båt än när hon lämnade varvet första gången.

"Lätt att tycka när det aldrig gjorts något liknande tidigare"

Det sker inte helt utan negativa kommentarer. Det är många "proffstyckare" som har sin egen uppfattning om hur det egentligen borde gå till.

"Det är ju lätt att tycka när något liknande projekt aldrig gjorts tidigare" säger Tony. "När vi börjat undersöka henne så har vi fått mer insikter och kunskap än någon annan haft om TOURNESOL tidigare. När vi nu får möjligheten att göra om allt från grunden så är det lika bra att göra det 100% rätt"

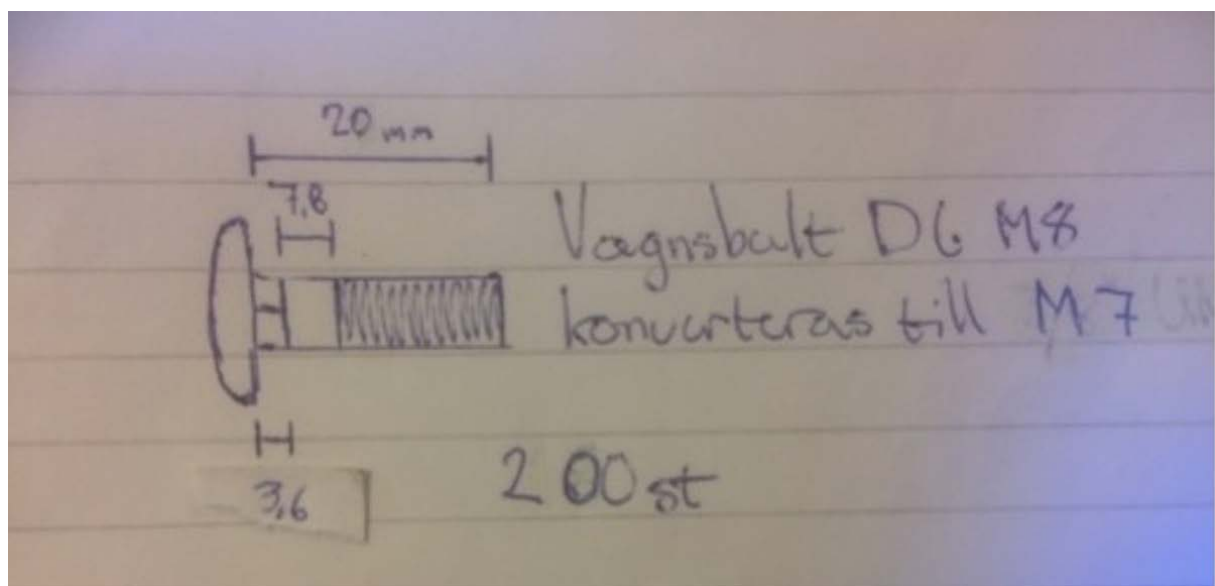
Deras arbete sammanfattas bäst av Apples klassiker

Tonys och Anders samarbete med Tournesol sammanfattas bäst av Apples ikoniska reklam. Videon sätter tummen på hur viktiga kompromisslösa personligheter är, som vågar gå sin egen väg för oss alla.

Här hyllas de som vågar utmana gängse uppfattningar och på ett genialt sätt knyter man ihop hur de driver utvecklingen framåt.

Tror vi alla har mött liknande personligheter någon gång. Lika stor tillgång som de är på utvecklingsorienterade och innovativa bolag lika stora utmaningar får de i förvaltande organisationer utan utvecklingsbehov.

Det är den 54-årige Tony Duda i ett nötskal – specialbeställda skruvar, verktyg och maskiner. Kompromisslös in i minsta detalj. Exempelvis har det hänt flera gånger han beställt specialgjorda bultar där leverantören inte gjort den exakt efter Tonys ritning.



Ingenting lämnas åt slumpen. Merparten av de över 30 000 nya skruvar, nitar och bultar som används vid renoveringen ritas av Tony Duda själv och specialtillverkas av Trekan AB.

Då blir det reklamation direkt. I sitt garage har han hundratals kilo med bultar som kanske skulle passa en mindre nogräknad båtbyggare, men som inte under några omständigheter kommer skruvas i TOURNESOL.

Lika kompromisslös som nära till skratt

När vi pratar om en perfektionist är det lätt att se en fyrkantig och stel personlighet framför sig. Men i Tonys fall är det precis tvärt om, lika kompromisslös som han är i sin renovering är han nära till skratt.

Det är lätt att förstå att han har fått många personer att hjälpa till och bidra till hans projekt och vision att skapa den perfekta renoveringen.

Kostat över 5 miljoner hitintills

Hitintills har Tony lagt ner över fem miljoner kronor på sitt livs största projekt. "Det är många gånger jag har frågat mig själv vad jag håller på med" säger Tony. "Men jag får så mycket positiv feedback på projektet och vi har gått igenom det värsta nu och vi ser äntligen ljuset i tunneln. Det är det som håller mig uppe"

"Det finns de som kallar det för ekonomiskt vansinne, men jag vet att det finns de därute som uppskattar och värderar perfektion precis som jag"

Varenda detalj på den över 100 år gamla lustjakten gås igenom, från varenda vinkel, skruv och spant. Det är så pass omfattande att båten nu kommer vara betydligt bättre än när den lämnade varvet första gången 1912.

Besökt och förhört varenda båtbyggare

Efter att ha besökt och synat Sveriges alla båtbyggare så mötte Tony till slut deras egen motsvarighet till da Vinci.



Efter att ha gått igenom Sveriges alla båtbyggare så hittade Tony sin egen da Vinci i form av Anders Annell.

En båtbyggare som förstod och respekterade hans kompromisslösa sätt att se på renoveringen. Anders Annell är "perfect match" för Tony som förstod vad han menade och älskade att någon kunde matcha de krav som han själv hade på båtbyggande och som uppskattar att bli utmanad.

Perfekt balans

"Vi har hittat en bra balans. Vi förstår varandra, ibland skäller jag på Tony och ibland skäller Tony på mig," säger Anders Annell.

"Vi utmanar varandra. Jag har besökt alla de stora träbåtsvarven i Sverige, sett hur de arbetat och kollat vilken filosofi de har kring sitt hantverk. Det är först när jag träffade Anders som jag kände att jag hittade någon som förstod mig och vad jag ville göra med TOURNESOL," säger Tony Duda.



En klassisk havskryssare i finaste mahogny, ritad av Sparkman Stephens och byggd hos Bröderna Martinsson 1964. Här får denna vackra klassiker minutiös genomgång av de duktiga hantverkarna på Annell Båtbyggeri. (Foto: Mikael Gullström)

Hade en helt annan livsplan

Anders startade sitt Båtbyggeri för snart 20 år sedan. Idag har han blivit "the go to guy" och gurun de flesta vill ha hjälp av när det gäller renovering av gamla klassiska båtar.



En spetsgattad speedboat från 1932 renoveras av Anders Annell. I den här lilla båten kommer det troligtvis placeras en 5,5 liters V8a från Gray Marine. Garanterat en spännande upplevelse att köra i över 40 knop med tanke på den lilla våta ytan i full fart. (Foto: Mikael Gullström)

"Jag har alltid varit intresserad, nördigt intresserad, av båtar. Jag byggde min första båt, en isjakt, tillsammans med min pappa redan som tolvåring," säger Anders.

"Tänkte skaffa mig en "riktig" utbildning och började på KTH, men det var så tråkigt, så jag började göra i ordning en båt istället"

Vilja att lära sig ännu mer

"Ryktet spreds, men jag ville lära mig mer, så jag sökte till båtbyggarskolan på Ingmarsö. Efter det startade jag Annell Båtbyggeri och har haft turen att hitta både bra kunder och bra medarbetare," beskriver Anders.



Dubbel tvärliggande botten för att klara av de stora krafterna från motorn. Notera steget strax akter om mitten av skrovet. En klassisk stegbåt ritad för att tävla med av William Atkin. Byggt 1932 av Ossian Johansson i Ronneby. Renoveringen planeras klar till sommaren 2022. (Foto: Mikael Gullström)

Idag hjälper de sina kunder inom tre olika områden: renovering, nybygge och förvaring. Att från industriområdet kliva in i varvet är som att kliva in i en annan värld.

En känsla av omsorg, skönhet och hantverk i världsklass

In kommer man i en hangar fylld av både stora och små träbåtar och en aura av genuin passion. Man möts av en känsla av omsorg, skönhet och hantverk i världsklass



Ett riktigt bra hantverk handlar väldigt mycket om att förstå båtens historia och att det finns en ömsesidig respekt mellan ägare och hantverkare säger Anders Annell. Här får en större snipa ett mycket snyggt tak. (Foto: Mikael Gullström)

Och det behöver inte bara vara stora båtar. När Anders så visar oss runt är det förvånansvärt många mindre båtar som ligger inne just nu.

"Våra kunder är väldigt olika, men gemensamt för alla är att de har en stark relation med sina båtar och uppskattar riktigt hantverk," säger Anders när han visar oss runt.

TOURNESOL det största jag har gjort

"Vi har gjort många ganska stora renoveringsprojekt, men TOURNESOL är det största och mest omfattande vi gjort och troligtvis det största jag kommer göra under min livstid," säger Anders. "Det är kul att arbeta med en person som har sånt 'pannben' som Tony."



I November 2017 tas den 18 meter långa lustjakten TOURNESOL upp på Värmdö. Bilden är innan motorerna lyfts ur och montering av båthus påbörjats. (Foto: Tony Duda)

Bakgrunden till renoveringen

Några år efter att Tony köpt TOURNESOL så börjar det dyka upp problem, hon får mystiska läckage och ibland tappade Tony styrningen när han var ute med henne. Något som är mindre önskvärt när man kör en 18 meters yacht i 15 knop.



När den 110 år gamla förstäven renskrapades visade det sig att den var lappad av åtta olika delar ovan vattenlinjen. (Foto: Tony Duda)

"Med en 100 år gammal båt är det självklart att det finns saker som måste göra hela tiden och det är inte alltid så att det syns vid första ögonkastet," säger Tony.



För att åtgärda förstäven så handbilas de gamla delarna bort under två dagar. Alla skruvar demonteras i bordsändar. Den gamla stäven kommer att monteras ny i ett stycke. I detta läge är båten delad på längden och skrovsidorna hålls ihop av 8 stycken 22 mm plywoodskivor samt kätting med vantskruvar. (Foto: Tony Duda)



Samtidigt med förstäven så demonteras den gamla kölen. Den kapas ner i tvåmeters-längder till återvinning. Den var utförd i många mindre delar samt monterad utan bultning till bottenstockar. Kölen var till stora delar utan röta men bottenstockar och spant var kraftigt angripna av rost som spränger sönder borden och ändrar formen på skrovet. (Foto: Tony Duda)

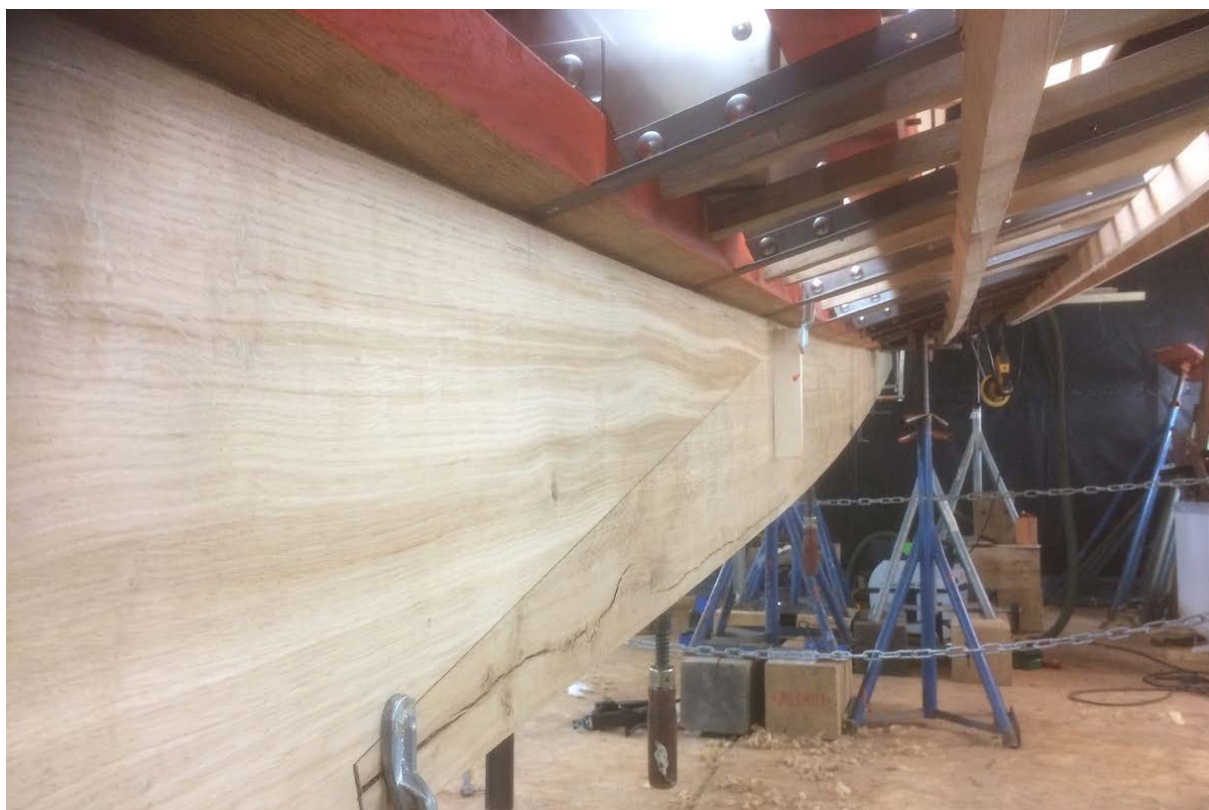


Gediget hantverk. Den nya kölen och stäven börjar ta form. Här är inre stävknä, kölplanka och ytterkölen samt förstäv ihop bultat. (Foto: Tony Duda)

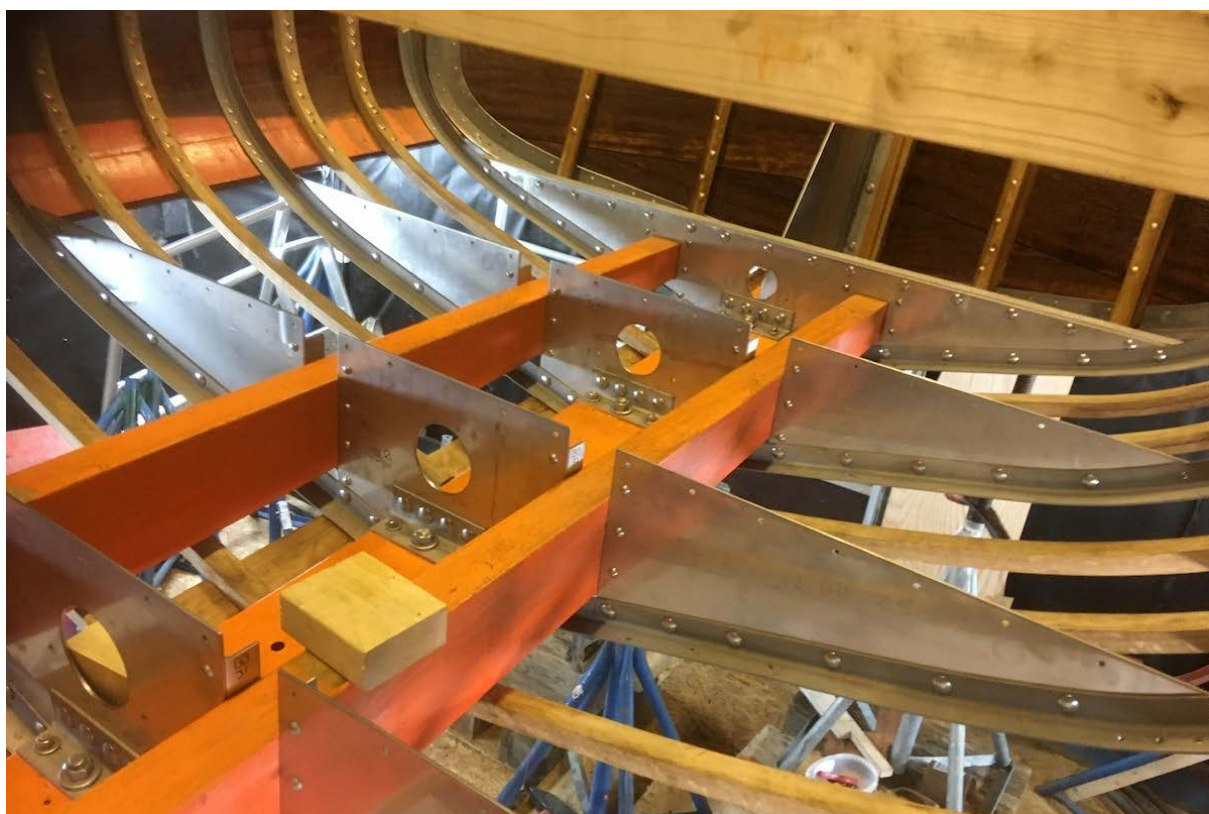


Den nya förstäven krymps på plats. Calle Thorne har förvandlat åtta bitars stäven till en i ett stycke. Han monterar stäven ner i skrovet från fördäcket. Där får den sedan långsamt torka så att den krymper på plats till otäckt exakt passform. (Foto: Tony Duda)

"Vi började jämföra med originalritningar och såg att hennes linje var 'satt', dvs hela den akre delen hade börjat hänga. När vi började åtgärda saker så hittade vi bara mer och mer, bland annat hade de över 100 år gamla järnspanten rostade så mycket att de måste bytas och vi hittade andra sättningsskador som kom ifrån de tio åren som hon låg dåligt upplagd hos Öhmans."



Lika viktigt som själva hantverket är att hitta rätt material att arbeta utifrån. Till den nya kölen hittades i det närmaste kvistfri ek om tolv meters längd. Här har de gjort uttaget av virket vid sidan av mörken. Det ger i det närmaste kvistfritt virke utan sprickor. (Foto: Tony Duda)



Bottenstockar samt nya träspant sett ovanifrån. Samtliga järnspant har nu ersatts av rostfritt

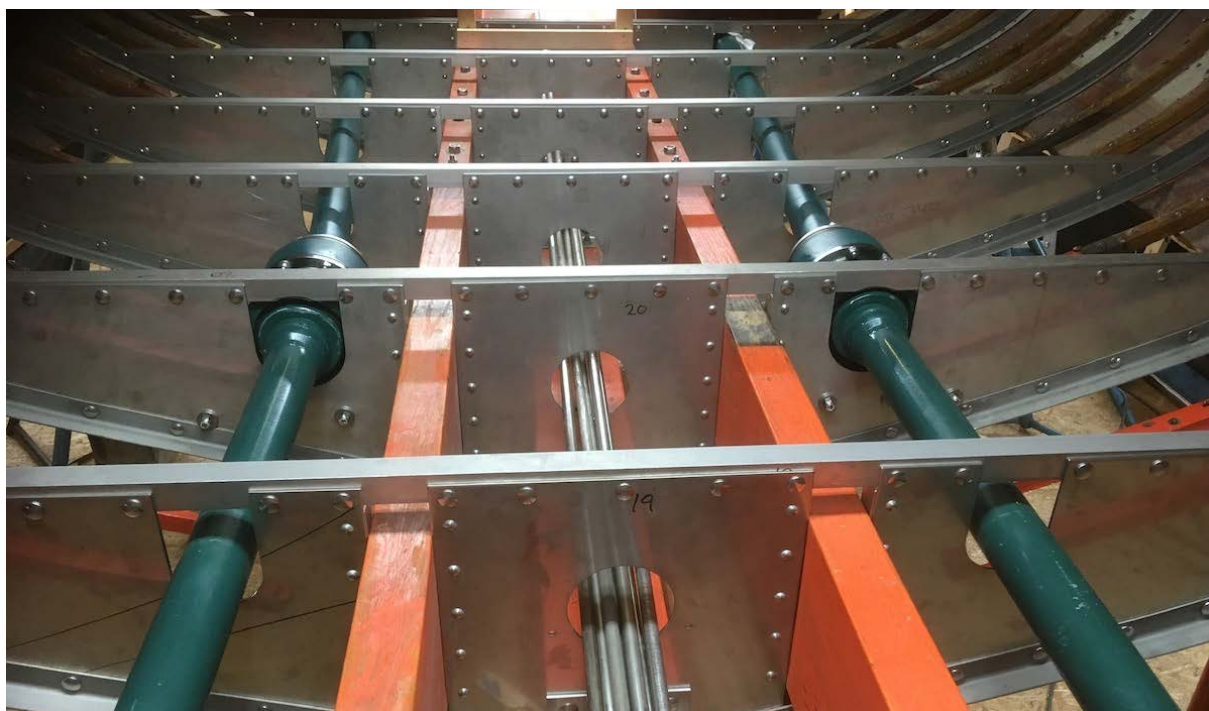
och 48 nya träspant har basats in i akterskeppet. De gamla spanten gick att vika ihop som om de vore en tumstock. Samtliga 34 bottenstockar i rostfritt av vattenskurits ut efter ritning. Alla skruvar, nitar samt bultar är specialtillverkade. De delar som ska nitas tillverkas av Fredrik Norell som även specialtillverkat ett nitverktyg som nitar med en kraft av 10 ton. (Foto: Tony Duda)



Modern teknik underlättar metallarbetet. Här skärs de nya bottenstockarna ut i rostfritt. Vattenskärning är en metod där världens hårdaste sand (från Indien) under högt vattentryck (3600 bar) kan skära i de flesta material. (Foto: Tony Duda)

2016 påbörjas den historiska renoveringen

"När man väl börjar rota och leta fel i en 100 år gammal båt så kommer man till slut till en punkt där man tycker det är lika bra att göra om alltihopa," säger Tony.



Det kan inte bli mer perfekt än så här. Detta är bottenstockarna till salongen och med de nya drivaxlarna. Hela durkplanet är höjt 70 millimeter i hela båten till en och samma nivå. Den gamla nivån var något som varierade i båten. De nya axlarna har monterats betydligt smartare än tidigare originalkonstruktion. (Foto: Tony Duda)

2016 tar Tony upp TOURNESOL och pallar upp henne ett stenkast från Annell Båtbyggeri. Han bygger ett specialhus kring henne och börjar den stora renovering av hela skrovet.



En av problemen med TOURNESOL var att den aktere delen hade satt sig och att hon inte längre hade samma linje (språnglinje) För att få originallinjen från 1912 har Duda och Annell gjort omfattande korrigeringar. Här har Mäster Annell börjat att montera ner styrbords avbärarlist på väg ner för att den inte kommer att följa skrovets nya språnglinje. (Foto: Tony Duda)



Bordläggning. Översta borden byts på båda sidor, för att ytterligare förstärka skrovet samt återställa den ursprungliga språnglinjen. (Foto: Tony Duda)

"Det har fått ta den tid det tar, ett sånt här projekt kan man inte fuska med, det är lika bra att göra om allt från grunden. I takt med att vi började jobba så hittade vi allt fler delar vi behövde åtgärda. Skrovet blir en 'helt ny båt'," säger Tony. "Det är ingen idé att sätta ihop något nytt med något som är halvrisigt, oavsett om det är 30, 40 eller 100 år gammalt – när vi nu har möjlighet så är det bättre att byta ut allt samtidigt."

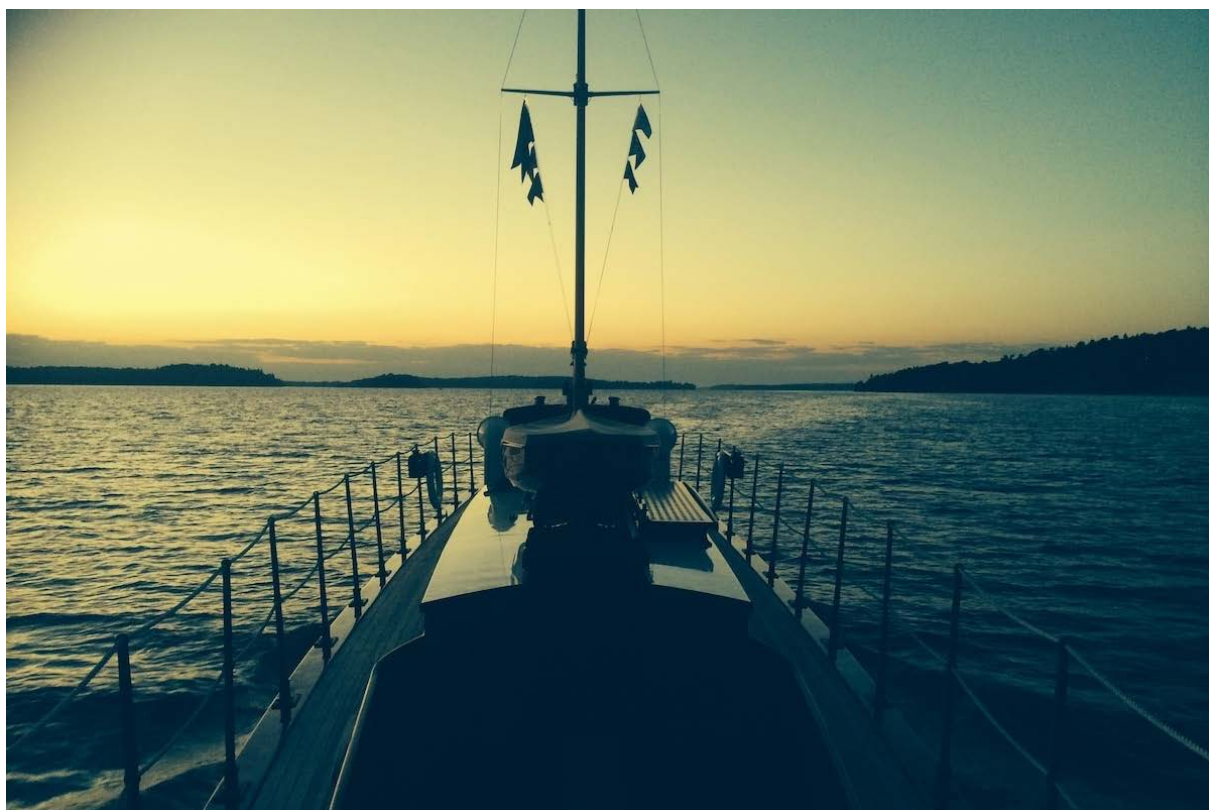


Båtbyggarmäster i färd med att "tura ut" balkbukten över akterspegeln. Akterdäcket hade en inverterad balkbukt vilket innebar att vattnet stod kvar på däck. Däckets balkbukt är nu höjd 60 millimeter. (Foto: Tony Duda)

Man kan lugnt säga att det blev betydligt mer jobb än vi hade räknat med

2023 får vi se henne till sjöss igen

Om två år kommer vi återigen få se Tony Duda och **Annika Isaksson** vid rodret på TOURNESOL stävandes genom skärgården. Och givetvis kommer vi återkomma med fler artiklar från sjösättning och provtur.



Om två år kommer vi återigen få möta Tony Duda och Annika Isaksson på Tournesol. Vi hoppas det blir lika vackert som här. (Foto: Tony Duda)

Det innebär att det fortfarande finns tid att besöka Annell Båtbyggeri och titta på arbetet med TOURNESOL. Att se detta hantverk i världsklass utfört av de bästa båtbyggarna Sverige kan erbjuda är en upplevelse vi starkt kan rekommendera.

Ekonomiskt vansinne eller inte?

De flesta som läser om det här projektet uppfattar det troligtvis som ett ekonomiskt vansinne. För personer som Tony Duda och många andra i den klassiska båtvärlden så väcker det stor beundran.

Uppskattar man gediget hantverk med kompromisslös kvalitet så uppfattas det snarare som billigt och något historiskt man gör för att driva svenskt kulturarv vidare till nästa generationer.

Vad hade du själv gjort om du ägt en av Sveriges mest kända lustjakter?

Obs – för dig som verkligen vill fördjupa dig i hantverket bakom TOURNESOL så finns ett bildgalleri längst ner i artikeln.

Utan hjälp hade det inte varit möjligt

Precis som Steve Jobs och da Vinci så hade inte Tony och Anders lyckats utan begåvade medarbetare och lärlingar. Och utan ett stort stöd av både företagare och privatpersoner så hade inte renoveringen varit möjlig. Därför vill vi avslutningsvis hjälpa Tony Duda att hylla alla de hjältar som gjort detta möjligt.

Personer och företag som gjort det möjligt:

Alla på [Annell Båtbyggeri](#)

Anders Annell

Bredängs plåtslageri

Fredrik Norell

[Ericsson och Blomqvist vattenskränning](#)

GKN Drive line

[Capella marin](#)

[Sifvert Skruv](#)

[A2A4](#)

[Trekan AB](#)

Värmdö rostfria AB

Önskanäs Motorservice

[Aston Carsson/Greinert AB](#)

Martee International AB

[Petterssons konstgjuteri](#)

[Ahlsell](#)

[Stiftelsen Nya Djurgårdsvarvet](#)

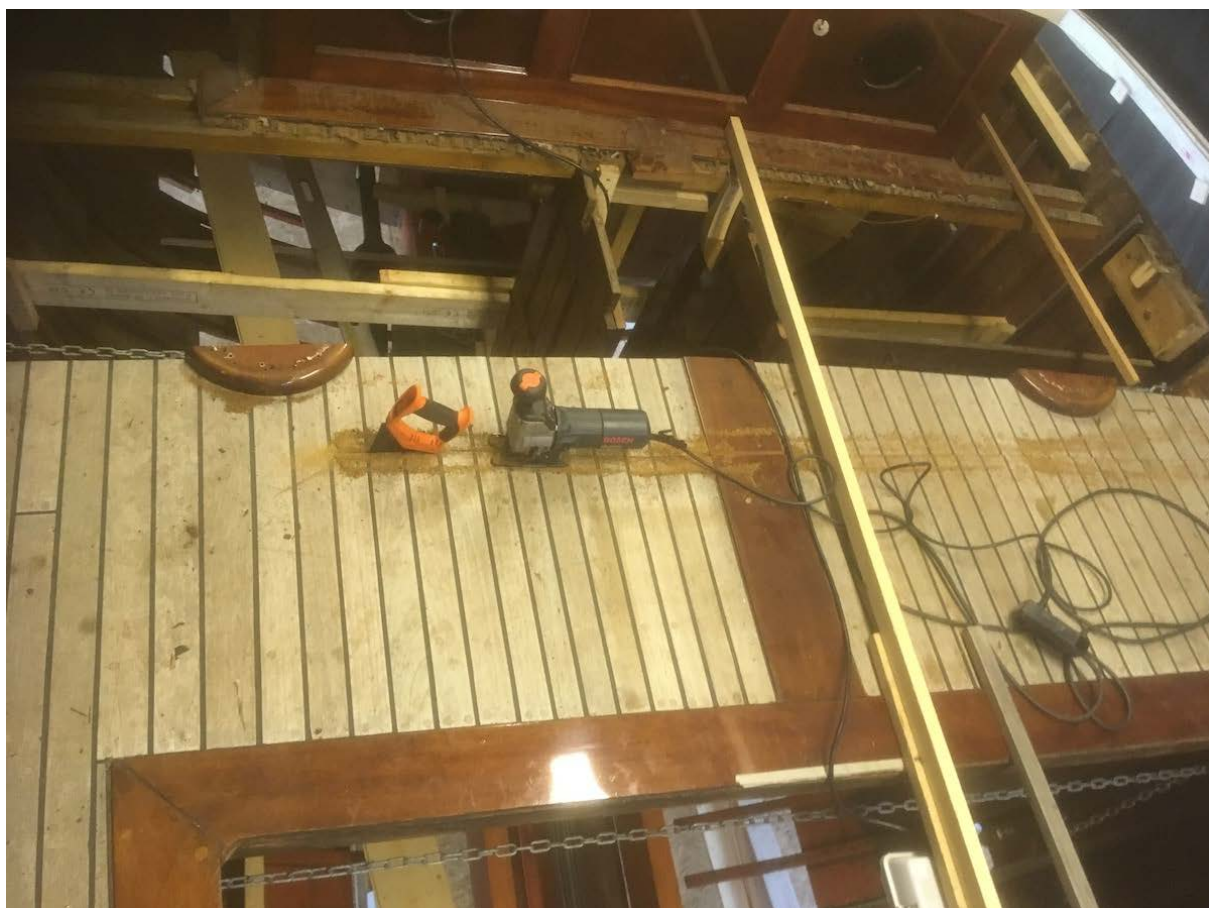
[Stiftelsen Burre Hellman](#)

Bengt och Anita Isaksson

Bildgalleri renovering av TOURNESOL:



Fördäcket i stort behov av renovering. Teakdäcket var endast tolv millimeter tjockt och spikarna synliga på många ställen. Det saknar helt balkbukt och med helt nya balkar kommer det att höjas 80 millimeter. (Foto: Tony Duda)



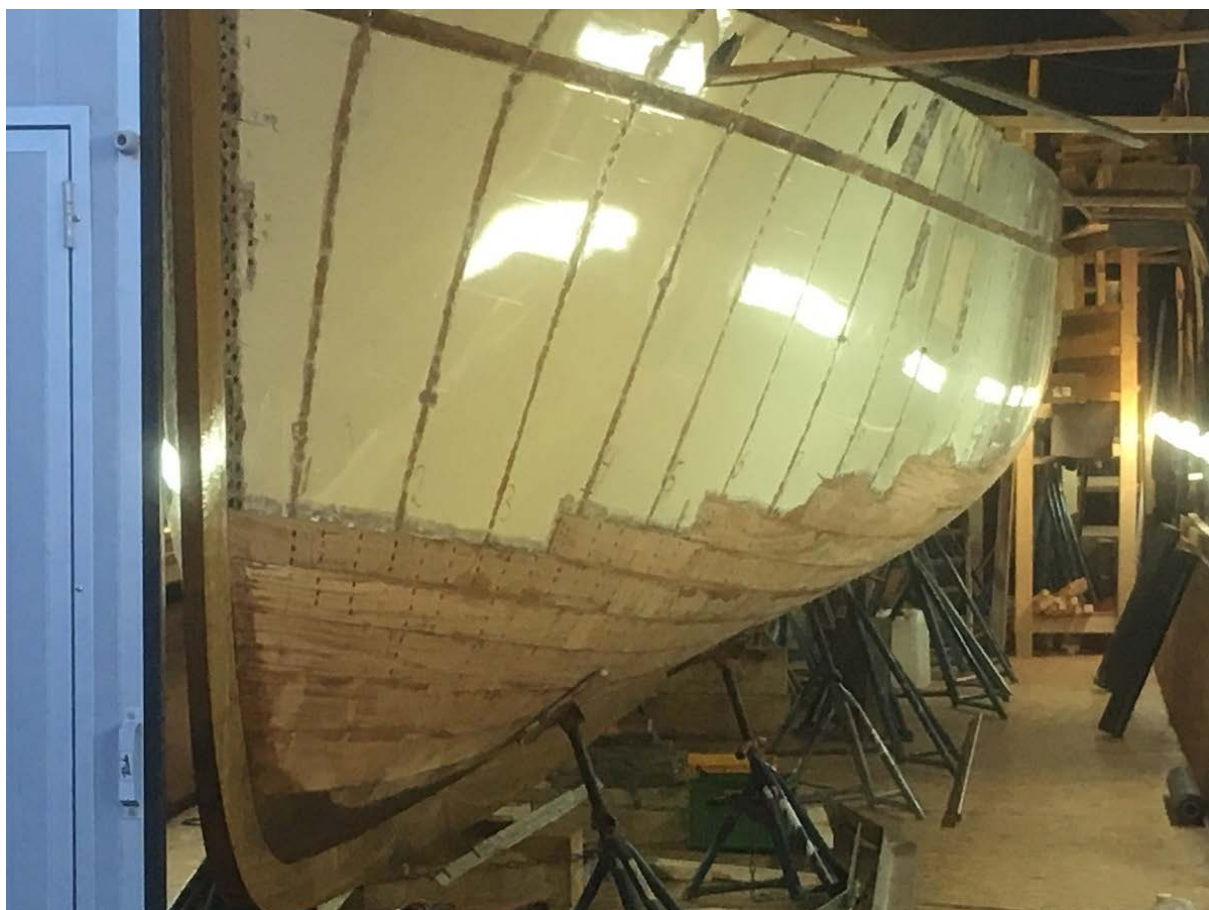
Bit för bit dissekeras däck och balkar. Det befintliga däck i teak är slut. Det nya däck i Oregon pine blir 28 mm tjockt och lackat. Samtliga däckbalkar i båden skrotas och det tillverkas nya efter original balkbukt och språnglinje. (Foto: Tony Duda)



Båtbyggaren Calle Thorne från Annells Båtbyggeri funderar på hur han ska få till lösningen i det numera tömda maskinrummet. (Foto: Tony Duda)



Lösningen blev så här: Kättingarna håller ihop skrovet. De nya drivaxlarna syns i ovankant bild, där backslagen ska anslutas. De 100 träspanten som ska skarvas mot kölen frästes under två dagar av. Bladlasken frästes med hjälp av ett specialtillverkat fräsbord. Idag återstår endast skarvning av dessa i maskinrummet. (Foto: Tony Duda)

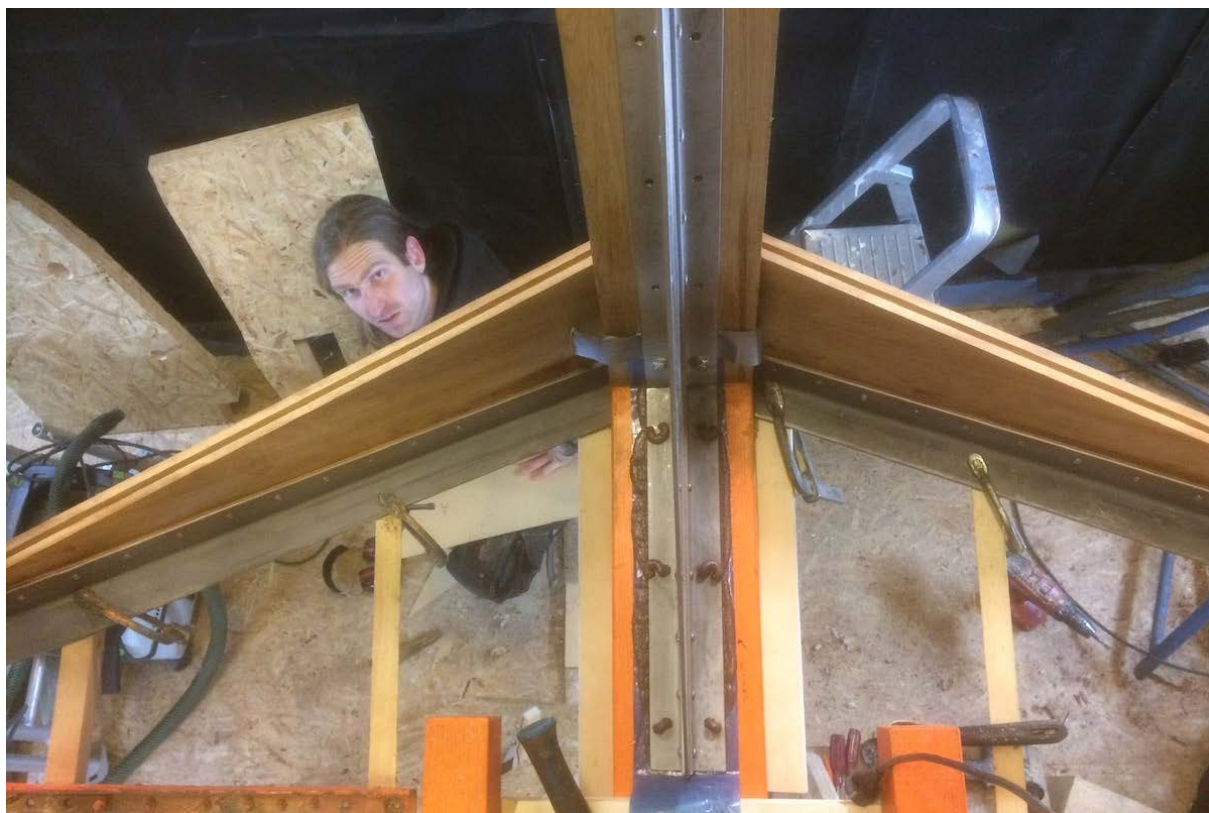


Här är hela nya botten bordlagd med ny köl och nya stäv. Kvar att göra är att hyvla, slipa och måla flera lager. (Foto: Tony Duda)

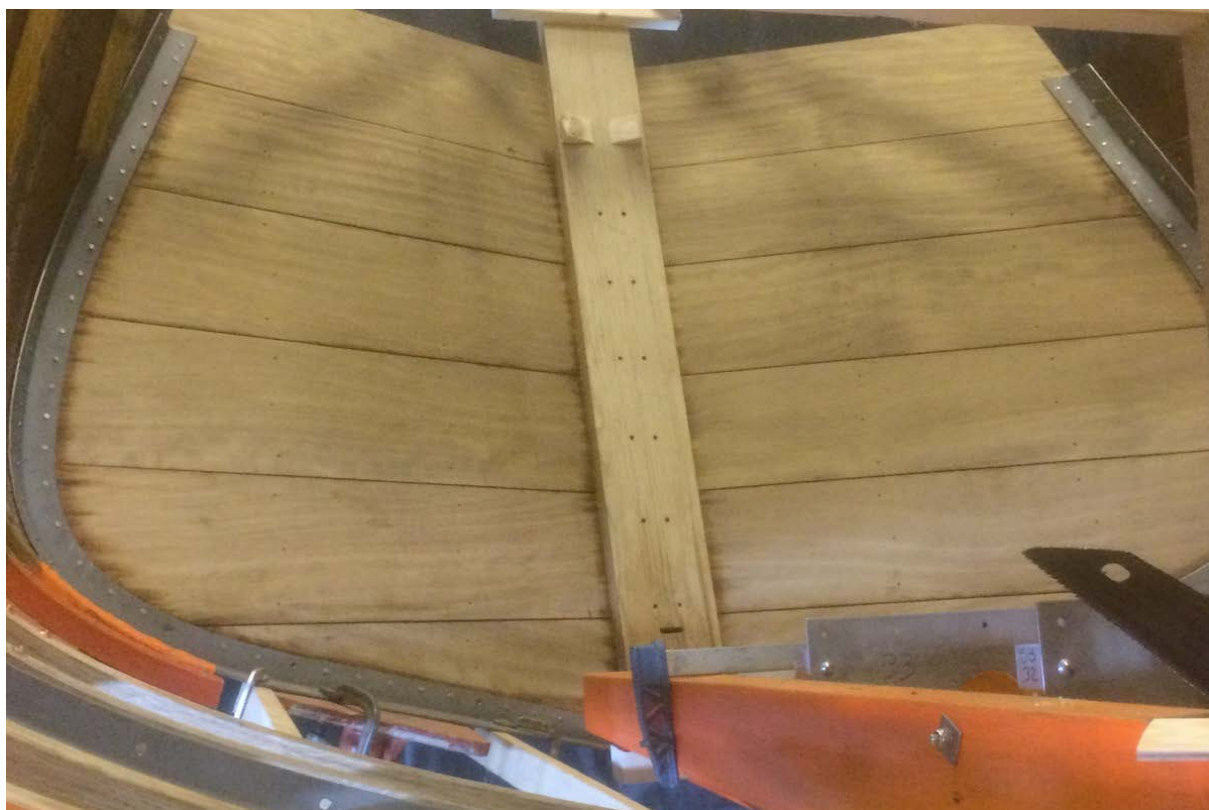


Det här blev effekten av att skrovet "hängde sig" En sk "spännings-korrosion", där lasken

(förlängning av ett bord) i översta bordet tagit mycket stor skada. Laskbrickan på insidan är i skick som kexchoklad. Det här tillhör bland de värsta. I skrovet sitter drygt 70 st liknande laskar där samtliga byts. (Foto: Tony Duda)



Inre stävknät i stål såsom originalet där båtbyggaren Axel börjat trava upp den nya akterspegeln på nya stödspanten. (Foto: Tony Duda)



Den inre akterspegeln görs i iroko eftersom den gamla spegeln inte längre passade till skrovet. Hela akterspegeln har lyfts 200 mm till den språnglinje som hon hade när hon byggdes. Det innebär att hela akterspegeln kommer att hamna ovan vattenlinjen. Akterns utsida kläs därefter med mahogny som kommer att bli lackad och försedd med spännlist i ek. Fredrik Norell har handsmitt det rostfria stödspanetet till form mellan skrov och spegel. (Foto: Tony Duda)