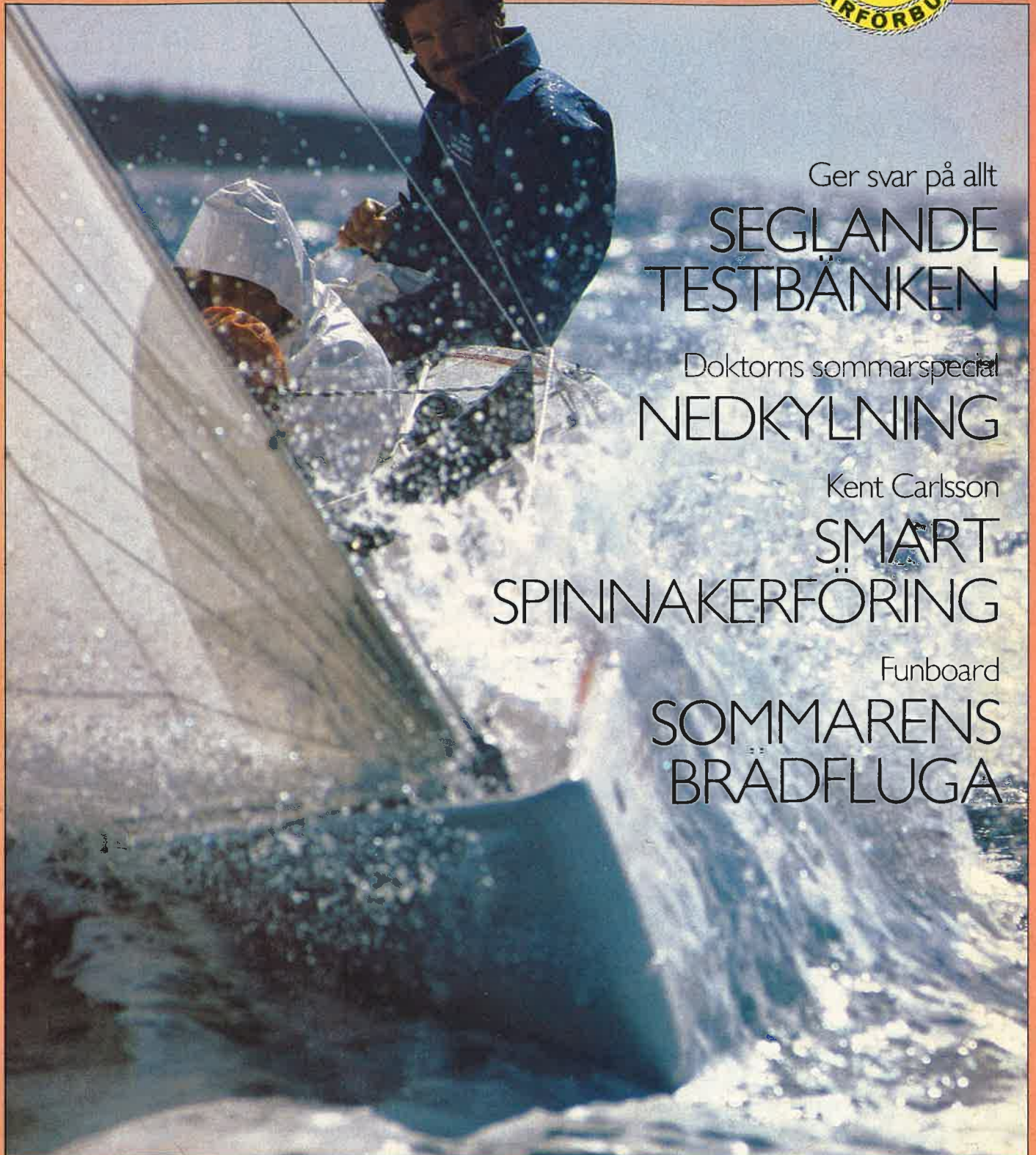


SVENSK Segelsport

NR 4 1985 ÅRG 9 PRIS 17 KRONOR

SEGLARNAS TIDNING • SEGLARNAS TIDNING • SEGLARNAS TIDNING



Ger svar på allt
SEGLANDE
TESTBÄNKEN

Doktors sommarspecial
NEDKYLNING

Kent Carlsson
SMART
SPINNAKERFÖRNING

Funboard
SOMMARENS
BRÄDFLUGA

1900-kallt var skumslevarnas förlovade tid. Den värsta och snabbaste av dem alla hette Ester. Obesegrad. En rashäst ingen kunde nå. Föregångare till Ljungströmsskrovet med cirkelformade spant i undervattenskroppen. I dag är det okänt var Ester finns. Kanske är hon död. Men 1901 levde hon. Och seglade skjortan av allt som kom i hennes väg. Lars Waernhoff har letat fram historien om blekskenardrottningen.

Trots att hon har 84 år på nacken är hon troligen Sveriges mest lyckade kappseglare genom tiderna. År 1894 tog AB Stockholms Tivoli initiativet till upprättandet av en pokal gällande svenska och finska båtar med en vattenlinjelängd på 8–9,3 m, den kom att kallas Tivolipokalen.

"Ester" byggdes 1901 som svar på den finska utmanaren "Aldebaran" (1900). Efter ett uppehåll på två år skulle åter dessa två starka seglarnationer tampas om den åtråvärda pokalen. Att "Aldebaran" ritad av

Gustaf Estlander satte myror i huvudet på svenskarna är lätt att förstå när man ser med vilken noggrannhet svenskarna gick tillväga för att utse en försvarare.

I all tysthet utlystes i Sverige en pristävling för att få fram så många konstruktionsförslag som möjligt, den vanns av Gunnar Mellgren, en redan känd båttritare, speciellt för sina snabba och kompromisslösa båtar. Som byggmästare valdes den bästa som gick att få ma o August Plym, och i spetsen för det konsortium som bildades, där bl a KSSS ingick, stod seglarentusiasten, grosshandlaren och sedemera general-

konsuln E V Wallin. Förutsättningarna var nu de allra bästa för att kunna få fram en värdig försvarare

Plyms finaste skapelse

Båten kom att heta "Ester" (efter E V Wallins fru) och blev troligen både Plyms och Mellgrens finaste skapelse. Hon var perfekt byggd och uträknad in i minsta detalj. Hon var till skillnad från många andra extrema racers från sekelskiftet inget bräckligt nötskal, utan en god sjöbåt som klarade alla väder utan att läcka en droppe. Konstruktören Erik Salander skriver bl a i artikeln "Ge oss åter de stora racerna!" (Till Rors nr 101944) om en kappsegling i storm runt Orust, där "Ester var den enda båten, som kunde fullfölja seglingen, medan de andra måste söka nödhamn". I denna segling deltog även långkölade kryssare som allmänt anses vara goda sjöbåtar.

Inget fick lämnas åt slumpen vid bygget av den svenska båten, kosta vad det kosta ville, och kosta gjorde det, 13 000 kr, en otrolig summa för en båt av den storleken på den tiden.

Nytt konstruktionssystem

Mellgrens genialitet kommer här i uttryck genom att han lyckades konstruera "Ester" efter ett nytt komplicerat konstruktionssystem, "envelopytans tvärsnitt, där den vågbildande delen av spanten hade formen av en cirkelbåge, och de olika cirkelarnas medelpunkter låg på en ortlinje, som hade en viss given form" (ur KSSS jubileums-skrift 1930). Flera andra konstruktörer försökte rita efter denna metod men misslyckades. Inte förrän på 1930-talet tog en man vid namn Fredrik Ljungström tag i idén och förde den fram i ljuset, dock inte i det ljus den borde fått vistas i.

Som bekant har ju nya idéer (hur bra de än är) svårt att få fotfäste i seglarvärlden.

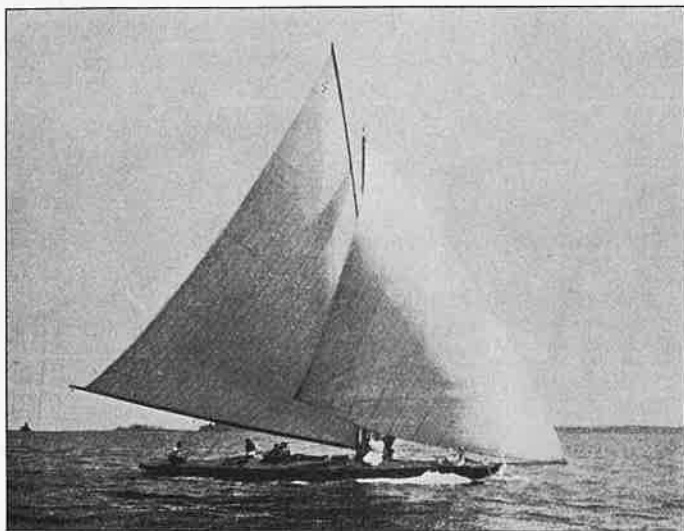
Den typ av båtar som "Ester" tillhörde kallades ofta för "skumslevar", "blekskenare" eller "lådor" och var ritade efter den s k kubregeln, en regel som gynnade farten i betydligt större utsträckning än vad våra nutida regler gör. De var utpräglade undanvindsbåtar och många kunde plana, "Ester" lär tex ha loggat runt 17 knop på hård slör.

Herr Estlander knäckt

Den 30 juli 1901 brakade striden loss mellan den fruktade finska "Aldebaran", med sin konstruktör som rorsman. I den nya svenska utmanaren "Ester", satt den kände "Glas-Kalle" vid roret – Johan Karlsson som han egentligen hette, var den tidens legendariske och mest anlitade skipper. Banan på Kanholmsfjärden, 20 distansminuter lång kördes två varv motsols, svag västnordvästlig vind. "Ester" vann med 11 min och 38 sek, en stark prestation eftersom hon gick som allra bäst med betydligt mer blås i seglen. 1 augusti, andra seglingen, samma bana, svag östlig vind som vred mot syd och mojnade. Denna segling bjöd på mer rafflande dueller mellan båtarna, där de omväxlande hade ledningen, och där till slut "Ester" drog det längsta strået och vann med 7 min och 51 sek.



Esters besättning 1901.
C Th Ericsson, Gasten Nyman, B Clarino, John Carlsson,
August Olsson. Ur KSSS Jubileumsskrift 1930.



Finske titelförsvaren Aldebaran med blooperliknande försegel. KSSS Jubileumsskrift 1901.



"Ester under idealiska förhållanden, ur Svenska Segelyachter 1943". Efter storhetstiden framlevde Ester sina dagar som nedrigg, ruffat lustfartyg på västkusten. Idag vet ingen var hon finns...

Herr Estlander blev så knäckt av denna oväntade utklassning att han omedelbart seglade hem till Finland, trots att det var brukligt att medverka i en allmän kappsegling efter Tivolipokalens avslutning. "Ester" tog hem pokalen för alltid till KSSS och Sverige, eftersom det stod i stadgarna att priset kunde vinnas för alltid till det sällskap som vann två tävlingar i följd. Tre år tidigare (1898) hade nämligen den svenska båten "Trollhättan" (A Plym) vunnit över den finska "Singoalla" (G Estlander). Tivolipikalen, denna fantastiska pjäs i 5 kilo rent silver finns fortfarande kvar i släkten Wallins ägo.

Loggade 12 knop

"Esters" framgångar fortsatte sen på västkusten med Fredrik Forsberg vid rodet. 1907 vann hon bl a Mälardrottningen "rusande i mål 18 minuter före närmsta båt", med en fart på över 12 knop, hennes hastighet noterades från en ångyacht som loggade just 12 knop när "Ester" jagade förbi och in i mål.

1902 fick Gunnar Mellgren en beställning på en båt som skulle klå "Ester". Han ritade då "Cake-Walk", som var extremare i det avseendet att hon var konstruerad för att segla i en viss krängningsvinkel för att gå som bäst. När hon gick på det "spåret" klådde hon ibland "Ester", men om vinden avtog eller sjön blev grov gled "Ester" förbi utan svårigheter, så smeknamnet "den oöverbinnerliga", fick hon bära även efter kampen med sin syster.

(I Torvald Lonäs fina bok "30 år vid pinn" 1965, finns en mycket levande och intressant skildring av "Cake Walk").

Gårdagens triangelbanor kommer tillbaka

Den enda båt från en annan konstruktörs penna som kunde mäta sej med "Ester" lär ha varit C O Liljegrens fina "Prisca" från 1899. Kampen mellan dessa tidiga snabbsegelare var ett stort folknöje då seglingarna ofta gick på triangelbanor som låg bra till för publiken på land. Denna typ av segling har tyvärr varit bortglömd under lång tid, men de verkar nu vara på väg tillbaka. Som exempel kan nämnas "Segelbåtens Dag" i Stockholm, och det ryktas att 12:orna i Australien -87 kommer att segla på en bana med en sträckning som går utmed en lång strandpir, för att just göra det lättare att följa seglingarna från land.

För det mesta är det rätt tråkigt att läsa prislister, men i "Esters" fall är det både enkelt och fascinerande, läs och njut!

- 1901, vinnare av "Tivolipokalen", "Dammernas Pris", Gefleregattan, + en rad andra 1:a pris.
- 1902, tog 1:a pris i alla seglingar detta år, utom i en där hon bröt masten, bl a "Röhsska Pokalen" (för alltid p g a två tidigare segrar), "Eolus" och "Göternas Vandringspokaler", sammanlagt 17 priser.
- 1904, "Göternas Nya Vandringspris" + sex 1:a pris.
- 1907, "Mälardrottningen", m fl andra pris.

Skumslevarnas tid är ute

Listan är ingalunda komplett, men räcker väl till för att visa hur en av landets mest framgångsrika båtar under flera år knäckte allt motstånd. När man några år in på 1900-

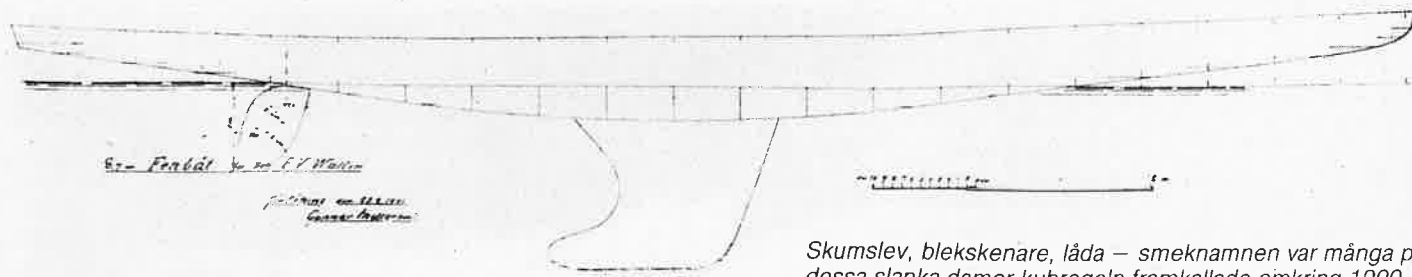
talet tröttnade på alla fantasifulla och ofta bräckliga snabbsegelare, gjorde man det fatala misstaget att bara koncentrera sej på att utveckla en vettig kryssarklass (som sedermera ledde fram till skärgårdskryssarregeln 1908) i stället för att på två helt skilda klasser, kryssare och racers. Som väl är har det på senare tid börjat byggas båtar efter givna behov i stället för efter tvivelaktiga mätregler.

Är "Ester" död?

Vad det gäller "Esters" senare öden, som jag just börjat utreda, är det mesta höljt i dunkel, men i boken "Svenska Segelyachter" från 1943, står att läsa "hon förekom länge i västkustvatten som lustfartyg, nedriggad och ruffad", som sådan blev hon säkert besegrad, men aldrig som kappsegelare. Men om "Cake Walk", som var betydligt sämre byggd, levde till 1935, borde "Ester" ha kunnat klara sej ända fram till våra dagar, vem vet? Hon kanske ligger och slumrar i något gammalt båtskjul, vändande på sin upptäckare.

Lite data om "Ester"

Löa	15,30 m
Lvl	8,04 m
Bredd	3,0 m
Djup	2,00 m
Segelarea	108-119 kvm
Uppgifter hämtade bl a från	
- Nordens Båtar (del 1) 1939	
- Svenska Segelyachter 1943	
- Kryssare och Kappsegelare	
H Wahrolén 1980	
- Per E V Wallin, Stockholm	
(sonson till "Esters" beställare och ägare)	



Skumslev, blekskenare, låda - smeknamnen var många på dessa slanka damer kubregeln framkallade omkring 1900.