

SEGLA BORTOM HORISONTEN

**Allt fler båtägare seglar iväg långt bort. Praktiskt
Båtägande har tittat närmare på lämpliga båtar
och utrustning, samt hur det sociala samspelet
ombord sköts på bästa sätt.**

TEXT & FOTO MARTIN LEISBORN



Vad finns bortom
horisonten? Endast en
långsegling ger svaren. >>

Danjel Henriksson,
Jonatan Bonthron och
Kajsa Björn i *Sally Blue*.

FOTO: SALLY BLUE

LÅNGSEGLARE – FÖRR OCH NU

Långa sträckor på havet är inte nytt. Den stora skillnaden är syftet. Från upptäcktsresor och erövring till längtan efter frihet och ett liv där resan inte tar slut.

Långsegling är ett begrepp som uppstod tidigt. Medelhavet korsades redan av de forntida fenicierna och norra Indiska oceanen av arabiska sjömän för flera tusen år sedan. Vikingarna var inte heller dåliga, som i sina långskepp seglade över Östersjön, vidare via floder och ända till Svarta havet. I väst nådde de inte bara England och Frankrike, utan även Shetland, Island, Grönland och ända till "Vinland" – de nordostligaste delarna av Amerika.

Femhundra år senare letade Christofer Columbus efter en västlig sjöväg till Indien men återupptäckte istället Amerika, via Kanarieöarna. Bara några år senare upptäckte Vasco da Gama sjövägen till Indien runt Afrika. De första som seglade jorden runt var Juan Sebastián de Elcano, en officer i Ferdinand Magellans expedition 1519–1522, och sjutton ur hans besättning. Magellan själv dog på Filippinerna men hann bli be-

römd för upptäckten av sundet som bär hans namn i sydligaste Sydamerika. Sir Francis Drake ledde, med sitt skepp *Golden Hind*, Englands första lyckade världsomsegling 1577–80 och fick sundet söder om Kap Horn uppkallat efter sig. 1768 seglade James Cook ut på expedition runt jorden och blev den förste att fullborda varvet utan att förlora någon i besättningen i skörbjugg. Detta bara för att nämna några få av historiens mest välkända långseglare.

Varför segla långt?

Ingen av de ovannämnda gjorde det dock bara för skojs skull. Även om upptäckarlusten också var en del av det hela så var alltid andra syften, ibland mer tvivelaktiga, involverade. Det handlade om att erövra land, roffa åt sig guld, omvända infödingar eller något annat. Med så "storslagna" motiv var långseglingarna naturligtvis fullt finansierade av kungar och drottningar, så skeppen

som användes var stora och väl beväpnade.

De långseglare vi talar om i denna artikel är inte som de forntida. Deras medel och syften är betydligt blygsammare, båtarna är mindre, obeväpnade och inte statligt finansierade. Ingen försöker erövra ett annat land med en 35-fots segelbåt av plast. Alla kontinenter, och säkerligen även alla små obebodda öar, är redan upptäckta. Att jorden är rund och inte har någon "kant" att trilla över är redan bevisat. Så vad är då syftet med långsegling i våra dagar?

Svaret är att upptäckarlusten finns kvar. Och även om hela jorden är utforskad så vill vi se med egna ögon vad som finns bakom horisonten. Att ta flyget och kånka på resväskor är helt enkelt inget alternativ, när det går att ta sig dit själv, ljudlöst och miljövänligt, precis som förr.

För ungdomar kanske det skulle passa bra med en långsegling nu innan det gråa livet i ekorrhjulet blir verklighet? För andra är det tvärtom, ekorrhjulet är avklarat och barnen utflugna. Det kan vara världens chans att förverkliga sitt livs dröm. Långseglarna kan se fram emot spännande äventyr, underbara naturupplevelser och tid att reflektera, vara tillsammans och lära känna andra människor och kulturer. Behövs något mer syfte? Troligtvis inte.



Familjen Hammarberg på S/Y Mary af Rövarhamn.



Juan Sebastián de Elcano, den förste att segla jorden runt. (Public domain. Från <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Elcano.jpg>)



I denna gaffelriggade slup seglade Josua Slocum i slutet av 1800-talet som den förste ensamseglaren runt jorden. (Public domain. Från <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Spray.jpg>)



Eiliv och Emelie Hägg åter på hemmaplan i Göteborg, med sonen Ceylon.

FOTO: BÅTEN ANNA

Några nutida långseglare

En sökning på internet eller ett besök på biblioteket avslöjar att långseglare finns i mängd och blir allt fler. De kan indelas i några olika kategorier.

Ensamvargarna

Det började med Joshua Slocum som i sin 36-fots gaffelriggade slup *Spray* ensam fullbordade varvet runt jorden år 1898. Han följdes av en rad andra, exempelvis sir Francis Chichester som 1967, med sin yawl *Gipsy Moth IV*, blev den förste att runda jorden ensam via de stora kapen (uddarna) och med bara ett enda stopp. Ett par år senare seglade Robin Knox-Johnston ensam hela varvet non-stop.

Seglarfamiljerna

Sedan har vi seglarfamiljerna, par med eller utan barn. Otaliga sådana har tillbringat några år på de sju haven och vissa av barnen har fötts ombord. Bland svenska exempel finner man barnfamiljen Hammarberg i tolvetersketchen S/Y *Mary af Rövarhamn*,

som Praktiskt Båtagande skrivit om tidigare, Eiliv och Emelie Hägg i *Båten Anna* och Kaj och Eva Liljeblad i sin tvåmastade *Amelit*.

Gångseglarna

En tredje kategori är ungdomar som ger sig ut i gängliknande formationer, exempelvis Danjel, Kajsa och Jonatan som med start i Kalix gick runt jorden på två år i en Albin Vega vid namn *Sally Blue*, Atlantseglarna på *Aurora* och många fler.

Racingfolket

Sist, och i det här sammanhanget minst viktigt, har vi tävlingsseglarna som seglar både långt och oerhört fort. I exempelvis Volvo Ocean Race planar racingbåtarna runt jorden på bara några månader.

Men det är inte racing vi skriver om här utan om dem som gör det långsamt och för skojs skull, vare sig det är runt jorden, Medelhavet eller något annat.

FRÅN VEGA TILL TRÅLARE

Stor eller liten, masthead- eller partialrigg, lång eller kort köl, segel eller motor? Frågorna är många, men här kommer de upplysande svaren från långseglare med erfarenhet.

De första fritidsseglarna på långresor hade inte så hemskt mycket att välja mellan, annat än båtstorlek och riggtyp. Slocums seglade en träslup med gaffelrigg och lång köl. Sen kom stål, plast och kompositmaterial. Skrovformerna har förändrats från det klassiska djupa och rundade till V-format och nu modernt flatbottnat. Seglen har gått från bomull och linne till dakron, kevlar och kolfiber. Ångmaskinen har krympt till små effektiva dieselmotorer. Sextanten har ersatts av gps. På skulle därför välja en *Spray* i dag, men frågan är vad som är verkligt viktigt för en långseglare.

Stabilitet och skrovform

En av de viktigaste faktorerna för en bra långfärdsbåt är utan tvekan stabiliteten. En hyfsad måttstock för båtar tillverkade 1998 och senare är CE-märkningen, där båtar bland annat bedöms efter sin förmåga att rätta upp sig efter en omkullslagning. Är båten klassad som kategori A, obegränsad oce-

ansegling, är det en bra start. Är stabiliteten bristande så kan båten nämligen kapsejsa och sjunka innan den rätar upp sig. Beräkningar på Slocums *Spray* visar att den bara var styv ner till en viss lutning, efter det kunde den slå runt utan att rätta sig. Kölen var för lätt, och kanske var det just kapsejsning som satte punkt för hans liv när han spårlöst försvann på havet några år in på 1900-talet.

De som följde i Slocums fotspår seglade mest långkölade, djupbottnade båtar. Dessa var sjövärdiga och stabila. Men sedan kom fenkölen och katamaranerna, som helt ändrade de traditionella koncepten. I dag har fenkölarna med sin smidighet och sina goda seglingsegenskaper tagit över nästan helt. Ska det gå fort så är det fenköl som gäller, eller rättare sagt knivbladsköl, helst T-formad med torped längst ner. Skrovformen har gått från djupt V-formad och positiv förstäv med långt överhäng till plattbottnat och rak eller rentav lite negativ stäv. Lång vattenlinje och liten undervat-



Rolf Eliasson (t.v.) och Curt Gelin anser båda att en långfärdsbåt ska vara rejält byggd.

tensyta ger fart och båten blir en potentiell racevinnare.

Många långseglare håller dock fortfarande fast vid de klassiska formerna, helt enkelt eftersom långsegling inte behöver gå fort, det är ju ingen tävling. Istället blir det viktigare med egenskaper som komfort, stabilitet och styrka.

Stor eller liten

En annan fråga är hur stor båten ska vara. Frågar vi välkände äventyraren Sven Yrvind blir svaret definitivt: Liten! Fördelarna är uppenbara. Mindre båt ger lägre kostnader och färre problem.

Dock lär även de flesta ensamseglare föredra en något större farkost än de Yrvind brukar röra sig med. Fördelarna med det är också uppenbara, långsegling kräver ju mer mat och vatten. Större båt medger större tankar och skafferier. Även bränsle behövs i större mängd samt större septiktank för längre ankring i fina laguner. Å andra sidan, om båten är stor kanske större besättning krävs, med större behov av tankar och förråd.

Vissa utrymmen i båten kan, intressant nog, med fördel vara trånga. De flesta långseglare föredrar ett litet pentry för att kunna spjärna och nå allt från en plats – dock inte alla. Det är svårare att vara på toa när det gungar i en tvärställd toalett än i en långsgående, och om besökaren blir ”inklämd” mellan två skott på toaletten, behöver hen inte hålla i sig samtidigt.

Rigg och isolering

De vanligaste riggtyperna för långseglande båtar är enmastad sluprigg samt tvåmastad ketchrigg och yawl. Alla har sina för- och nackdelar. Slup har färre segel och kryssar

bättre, medan ketch och yawl delar segelytan mellan fler segel med fler kombinationsmöjligheter. Dessutom kan det vara masthead- eller partialrigg, med deras för- och nackdelar. Masthead är enkelt och starkt, medan partial ger fler trimningsmöjligheter och mer lättseglad båt, med nackdelen att vara mer känslig för ”pumpning” i grov sjö.

Ytterligare en sak är skrovisolering. Med enkellaminat blir det väldigt varmt i tropikerna och väldigt kallt på nordliga breddgrader. Så det finns många intressanta faktorer att tänka över innan långfärdsbåten köps in. Alla ser dock inte på varianterna på samma sätt, och frågan är om det bara är smaksaker. Vi frågar därför några som har erfarenhet.

Runt jorden i en Fortissimo

Eiliv och Emelie Hägg seglade jorden runt 2011–2014 med *Båten Anna*, en Fortissimo.

Vad hade ni för krav på båt?

– Att den skulle vara hyfsat stor och ha ståhöjd, vilket med vår ekonomi innebar att vi hamnade i 30-fotssegmentet. Vi kikade på flera olika men fastnade för en Fortissimo i fint skick. Vi gillade också att den hade en stor sittbrunn, tillräckligt lång för att kunna sova i den, säger Eiliv.

– Vi tyckte även att det var bra med ett långsgående kök, det ger mycket ytor när man lagar mat och bakar bröd. Ett tag hade vi nybakat bröd varje morgon, lägger Emelie till.

Fortissimo är ju långkölad, var det viktigt?

– Det var inget krav, men kändes bra ifall man skulle gå på grund. Men vi märkte under resan att Fortissimon länsade väldigt bra och höll kursen bättre än flera andra båtar vi kände till, vilket kan bero på den långa kölen, berättar Eiliv.

Fortissimo har partialrigg, hur upplevde ni det?

– Den är ju väldigt smidig att segla. Men vi hade lite problem med pumpning i riggen och skulle nog ha behövt extra backstag och ett permanent babystag, eftersom masten sviktade rätt mycket i medsjö. Undervanten tog mycket stryk på grund av det, och vi fick byta dem två gånger under resan.

Höll båten?

– Ja, den höll väldigt bra. Det enda som gick sönder var undervanten och membranen i fotpumparna, som behövde bytas ibland. Propelleraxellagret gick också sönder en gång.

Vad skulle ni idag säga utmärker en bra långfärdsbåt?

– En båt man trivs att bo i och som har bra sittbrunn, eftersom det är där man är det mesta av tiden.

Ett varv i en Albin Vega

Daniel Henriksson seglade under åren 2005–2007 jorden runt med *Sally Blue*, en Albin Vega, tillsammans med två kompisar.

Vad anser du är en bra långfärdsbåt?

– Bra långseglare är inte ritade utifrån tävlingsregler, utan måste vara flexibla och klara olika slags väder. Det får alltså inte vara en vek båt som bara är bra i lätt vind, utan en som är allround och stark nog att hålla i hårt väder.

Vad var bra med Vegan?

– Den är billig att köpa in och väldigt underriggad, så den tål mycket. Den är därför inte snabb i lätt vind, men det är inte det man är rädd för på långsegling. Skulle jag segla jorden runt en gång till skulle jag dock välja en båt som seglar lite bättre i lätt vind, men absolut inte en överriggad båt.

Vad har storleken för betydelse?

– Det är klart att det är bekvämt med en större båt, och jag har nog större bekvämlighetskrav nu än då. Men ju större båten blir, desto mer utlämnad blir du till hjälpmedel för att hantera den. Vegan går att hantera »

Sven Yrvinds koncept med små och lätta båtar väcker frågan om hur stor båten egentligen behöver vara.



FOTO: BJÖRN ANDERS JØRGENSEN



En Hallberg-Rassy 44, en modern och snabbseglande långfärdsbåt med flatare botten mot aktern, dubbla roder och partialrigg.

FOTO: RICK TOMLINSON/HALLBERG-RASSY



Familjen Hammarbergs S/Y Mary var en ketchriggad och spetsgattad båt av stål.

FOTO: ERLA OD MARK



Nya Hallberg-Rassy av större modell, här en HR 64, har så kallad "knappsegling", många funktioner är motoriserade och styrs via knappar, vilket medför att båten trots sin storlek kan seglas av liten besättning.

» i storm med handkraft. Det var tungt, men det går. Med stor och tung båt ökar kostnaderna också. Lätt är rätt!

Curre har ordet

Jag beger mig till Orust, ön som är hem för flera av de svenska kvalitets- och långfärdsbåtarna, bland annat Hallberg-Rassy, Najad, Malö och Forgas. Öppna varv-mässan är igång och lockar till sig båtar, båtfolk och båtkonstruktörer, bland annat Curt Gelin och Rolf Eliasson. Vi tar en kopp kaffe i Hallberg-Rassyfabrikens fikarum och pratar långfärdssegling.

Curt Gelin, välkänd båttestare och författare, delar med sig av ett stänk nytänkande när det gäller långsegling.

Vad är en bra långfärdsbåt?

– Personligen tycker jag att kvaliteten är viktig, att det är en hållbar och välbyggd båt. Många väljer ju massbyggda båtar från kontinenten, men i det långa loppet ger en välbyggd båt med laminerade skott, ett starkt bottenparti och kraftigt skrov mer trygghet. Jag seglade i Medelhavet i somras och hade storm de tre första dagarna där båten formligen "ramlar" handlost ner mellan vågorna. Då är man glad om det är en hållbar båt.

Långkölat, är det fortfarande inne?

– Nej, nu är det mycket modernare skrov och skillnaderna mellan en kappseglings-

båt och långseglare har minskat. Farten har ökat väsentligt i de nya långfärdsbåtarna, och jag tror de fungerar väl så bra som de gamla. De gamla med djupt skrov hade nackdelen att de "satte sig" på aktern i vatt-net när de gick fort genom vattnet, med följd att vågor kunde skölja in bakifrån.

Rolf kontrar

Rolf Eliasson är välkänd båtkonstruktör och långseglare som numera tillbringar en stor del av året på sin segelbåt i Karibien. Han har, förutom flera av Sveriges mest populära segel- och motorbåtar, ritat Overseas-båtarna som är designade för just långsegling.

– Extrem båt åt endera hållet blir sällan bra. Extremt lätt är jättebra för prestanda, och visst vill man ha en viss prestanda på en långfärdsbåt också, men inte för mycket. För går det fort så går det hårt och rörelserna blir snabba, som en sportbil med hårt ställd fjädring. Men det är inte speciellt bekvämt, och för att få det bekvämt måste det till lite tyngd i det hela. Man får då mjukare rörelser.

Många moderna båtar är ju lätta, flatbottnade och snabba, men beskrivs som bra långfärdsbåtar?

– Även om båten i sig är lätt så blir den tung om den ska klara en översegling på tre, fyra veckor. Ofta behövs en besättning på uppåt sex personer för att hantera sådana båtar, och då går det åt många hundra kilo

vatten och en massa bränsle, inte minst till generatören för att driva watermakern. Det ena ger det andra och det blir en massa tyngd när båten är lastad. Är då båten designad för att vara lätt och surfa nedför vågbergen, då ska den vara lätt och inte nedlastad som en normal långfärdsbåt är. Så det är lätt att sjunga det lätta deplacementets lov, men det funkar inte på en långfärd.

– Visst är det så, men även om de inte kommer att plana kommer de nya båtarna med platt botten och brett akterskepp att åka iväg på ett annat sätt och inte gräva ner sig, inflikar Curt Gelin.

– Det är sant. En annan nackdel med de gamla kostrarna var att när båten kränger följer vattnet diagonalernas form med turbulens och ett drag för aktern på läsidan. På grund av den kraftiga kurvaturen dras båten upp mot vinden och man får hålla emot med rodet som bara den. En båt med raka linjer har inte det problemet, berättar Rolf Eliasson.

Raka linjer ger alltså en snabbare båt som dessutom är mindre lovgrig vid krängning än en kurvig. Platt botten ger högre fart och båten gräver inte ner sig i sjön vid högre farter. Å andra sidan ger hög fart och platt skrov en betydligt hårdare och stötigare gång, medan djupa skrov med större deplacement ger mjukare, mer komfortabel färd genom vågorna. Välj själv vad du föredrar, men det är inte för ingenting som långsegla-

re med en tyngre och långsammare båt ofta kommer fram utvilade, jämfört med de snabbseglande som kom fram några dagar tidigare men sedan får ägna ett antal dagar åt att återhämta sig.

Långsegling – storlek större

Vid en av bryggorna i hamnen ligger en Hallberg-Rassy 64, varvets flaggskepp och utan tvekan en drömbåt för långseglare. Kontrasten mot Sven Yrvinds minimalistiska koncept och jorden runt-turen i en Albin Vega kan inte bli större. Bara maskinrummet är lika stort som salongen i min Ballad, och innanför akterspegeln finns ett garage för dingien. Jag kliver med andakt ner i den luftiga salongen och träffar Magnus Rassy, Rassyvarvets vd, ett bra tillfälle att fråga om deras koncept för långsegling.

– En bra långfärdsbåt ska vara komfortabel och lättseglad, ha bra tankvolym, bra batterikapacitet, en väl skyddad sittbrunn, stort lättservat maskinrum, mycket stuvutrymmen på och under däck och bra ventilation. Dessutom är lätthanterligheten, att man kan hantera en stor och komfortabel båt med liten besättning på långa resor, väldigt viktig.

Hur har HR lyckats med det?

– Vi kallar det för "knappsegling", och det innebär att vi har motorisering av alla tunga funktioner ombord. Och ju större båten är, desto fler sådana funktioner finns det. Det

här är en 64-fotare, vår största modell, och på den går allting på knapptryck, till och med kicken, akterstaget, fallspänningen till storen och genuan, badplattformen och uthalet. Det är till och med kaptivt storskot, alltså en enda synlig lina och så sitter taljan med överskottet inne i bommen. Så det blir inte en hög med skot i sittbrunnen.

Hur är det med tillförlitligheten med alla knappar och elektriska saker när man kommer ut på oceanen och allt täcks i salt?

– Vi har installerat det här i över tjugo års tid och det har aldrig varit några bekymmer med det. Allting sitter under däck och det är samma teknologi som på grävmaskiner konstruerade för att tåla många tusen timmars drift, och det kommer man ju aldrig upp i här. Seglen rullas ju bara några sekunder i taget, så tillförlitligheten är väldigt hög. Men för säkerhets skull finns det ändå manuell backup på allting, så du kan veva manuellt.

Skroven på era långfärdsbåtar är inte så V-formade som förr. Varför inte det?

– En V-formad båt går mjukt i sjön när den går upprätt in i vågorna. Men har du sjö så har du mycket vind, och då kränger det. Då kan det bli den plana sidan som slår hårt ner i sjön. En modern HR-båt är väldigt rund, nästan som ett ägg, för om kölen, och det gör att du alltid går mjukt in i sjön oavsett

vilken krängningsvinkel du har på båten. Sedan är de flata akterut, där du inte slår in i sjön, för att ge ökad fartpotential med långa snabba seglande linjer.

Vad kan du säga om deplacementet? Är tyngden viktig?

– Ja, för det första vill man av principiella skäl ha en robust byggd båt om man vill segla långt, men deplacementet i sig gör att båten går angenämare i sjön, med en tyngd och trygghet på ett annat sätt än en lätt båt.

Tidigare var ketchrigg vanligt på långseglare, även Hallberg-Rassy, men inte nu?

– Förr var argumentet med ketchrigg att man kunde kombinera segelytan bättre. Men nu har vi ju rullsegel till både stor, genua och till och med undanvindssegel, som gör att man kan reva seglen steglöst till den yta man finner lämpligt. Sen var det bra med mesanmast för att ha någonstans att sätta radarantennen, men det finns mycket bättre lösningar på det idag med radarstolpar, som dessutom är tiltbara så du kan lägga den i nivå med horisonten.

Hur ser framtida långfärdsbåtar ut?

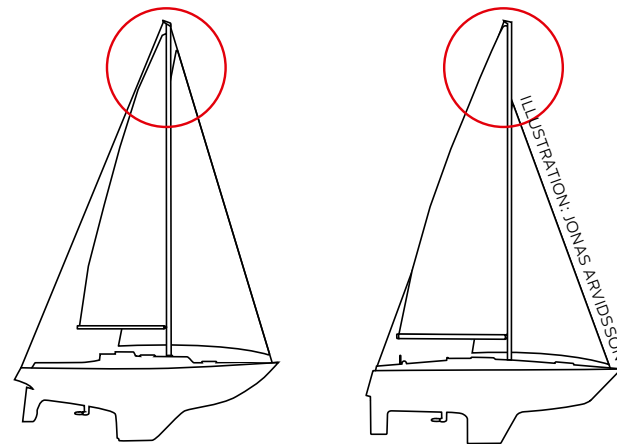
– De har dubbla roder, som på racingbåtar. Det är bra även på moderna långfärdsbåtar som är mer fylliga akterut. Vid krängning lyfts ett mittenroder annars upp och man förlorar kontrollen tidigare än önskat. Men med två har du alltid kontroll. Dess- »



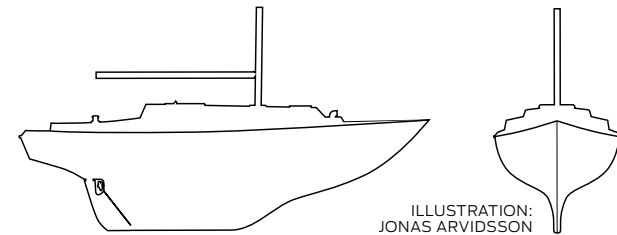
Väldigt praktiskt med litet pentry. I min båt kan jag spjärna bakåt, kommer åt allting och har allt jag behöver i direkt närhet, säger Leon Schulz.



Futura 49, en katamaran för långsegling. Perfekt för den som vill bo på båt men samtidigt i lägenhet.



Mastheadriggar är framför allt starka och stadiga, medan partialriggar har fler trimningsmöjligheter men även en benägenhet att "pumpa" vid grov sjö.



Ett V-bottnat sjupt skrov klyver vågorna mjukt, i alla fall så länge båten går upprätt. Ett plattare skrov går fortare men har en benägenhet att stampa i vågorna.



Allegro 33, en klassisk rejäl koster med mastheadrigg, lång köl och djupt skrov, är känd för mjuk gång i jobbig sjö.

» utom blir det inga vibrationer från propellern eftersom propellervattnet går mellan rodren.

Två skrov, ingen köl

Vi lämnar Hallberg-Rassys flaggskepp och tittar närmare på ett helt annorlunda långfärdsalternativ som seglat till mässan, en katamaran från tyska Futura Yachts Systems. Att sådana kärror kan segla fort är det ingen tvekan om, men hur väl passar de för de stora haven, undrar jag. Futuras representant Gerhard Euchenhofer tar emot ombord på denna knappt 15 meter långa flytande lyxvåning.

– Denna katamaran konstruerades av min farbror dr Ernst Bullmer, en av världens mest erfarna katamaranseglare. Han var den förste tysken som seglade en katamaran runt jorden, från 1978 till 1981, och hans erfarenheter med både katamaraner och enkelskrov låg till grund för den här.

Hur utmärker sig den här jämfört med andra katamaraner?

– Vad vi åstadkommit är en säker, osänkbar, snabb och bekväm katamaran, som samtidigt kan göras smal nog att passa in i en båtplats på en marina. Under segling är den 8 meter bred, men i hamn faller vi in pontonerna så att den bara blir 4,8 meter. I mittengondolen har vi allt boende med en lägenhet på 39,4 kvm, medan allt tungt finns i pontonerna, med all ballast en katamaran behöver, motorer, tankar och annat precis i rörelsecentrum. Där finns också två

mindre kabiner för besättningen, medan ägaren eller chartergästerna bor i lägenheten i gondolen.

Hur är säkerheten i hårt väder? Kan den kantra?

– Med dagens moderna och mycket starkare material tål den oerhörda krafter, och den är 100 procent osänkbar. Under normala omständigheter kan den inte heller kapsejsa. Vid enorma vågor ute på en ocean skulle det kanske kunna hända, men bara om man seglar mot vågorna, aldrig tvärtom. Dessutom håller vi på att utveckla ett system som kommer att räta upp båten om den mot förmodan skulle slå runt. Det kommer inom ett par år.

Proffsseglaren talar

Tillbaka i Göteborg och Lilla Bommens gästhamn bredvid Operan där jag hittar Leon Schulz, siste man ut i temat långfärdsbåtar. Han vet vad han talar om. Efter långsegling från Sverige till Karibien med familj och barn har han försörjt sig som professionell långseglare och Yachtmaster-instruktör. Hans Hallberg-Rassy 46 *Regina Laska* är godkänd för kommersiell sjöfart på de sju haven och uppfyller alla tänkbara säkerhets- och sjövärdighetskrav.

Hur väljer man båt?

– Jag tror att det viktigaste är att hjärtat spelar med. Ofta tänker man ju segla tillsammans med någon, en partner, kompis eller familj, och jag tror att det är viktigt att engagera alla som ska segla med i valet av

båt, det ska ju bli ens bostad.

Vad anser du är en bra långfärdsbåt?

– På båtmässor lockas man lätt att tro att det är väldigt praktiskt med stora och öppna boutrymmen och stora sittbrunnar. Man föreställer sig att sitta där och ha party och sånt, vilket passar väl om man stannar mycket i hamn. Men annars kan man plötsligt upptäcka att annat är viktigare, till exempel stora stuvutrymmen, många skåp och stora tankar.

Är skrovets form betydelsefull?

– Skrovformen tycker jag är väldigt viktig. Många båtar som är gjorda för kustsegling har stor bredd för att ge volym, det är det som säljer, och är därmed flatbottnade. De flesta spekulanter har inte provat på hur det är att segla en riktig klassisk långfärdsbåt och kan fnysa åt en gammal långkölad, att den är alltför trång och smal, men de hade ofta väldigt bra sjöegenskaper och gick väldigt mjukt i sjön.

Hur menar du då?

– Traditionella långfärdsbåtar är ju ofta V-formade så att de går genom vågorna i stället för upp och sedan smälla ner. De kränger initialt mer än en bred båt, som ju är lite som en katamaran, väldigt styv. Men går det lite sjö är det väldigt obekvämt när man smäller i vågorna. Det behöver inte vara så stora vågor förrän båten börjar stampa och riggen pumpar.

Blir det inte den platta sidan mot sjön när det lutar?

– Vissa påstår det. Men långfärdsbåtar kränger inte så mycket, eftersom de flesta långfärdsseglare seglar med passadvinden i svaga till måttliga vindar. Det sägs att "Only idiots and racers sail upwind. Gentlemen sail downwind", skrattar Leon.

Vad är en bra långfärdsrigg?

– Jag gillar personligen snabbseglande båtar, för det är en säkerhetsfaktor när man behöver segla ifrån dåligt väder. Men allting har för- och nackdelar, och jag tycker att masthead är bra på en långfärdsbåt. Det är stabilt och masten pumpar inte så mycket. En annan sak är att om du inte har masthead måste du ha bakåtsvepta spridare – och då kan du inte länsa. Och länsa är det man ska. Så en långfärdsbåt är något annat än det man ofta ser på båtmässor.

Hur viktigt är det med byggkvalitet?

– Man ska nog inte stirra sig blind på detta. Personligen gillar jag styva, klassiska kvalitetsbåtar, jag har förtroende för dem. Men förvånansvärt många seglar framgångsrikt med en masstillverkad båt med lägre kvalitetskrav, utan att nämna några märken, eftersom vi har så bra elektroniska möjligheter till väderprognoser. Är vädret fint så seglar man, om inte så håller man sig i hamn. Men det är inte lika lätt på oceanen, och sådana båtar slits ut fortare på grund av utmattning i materialen, de håller ett varv men inte två.

Så en gammal men stark kan vara bättre än en ny av lägre kvalitet?

– Väljer man en båt av bra byggkvalitet gör det inget om den är gammal, men man måste gå igenom den. Speciellt bör riggen ses över och troligen behöver alla stag och vant bytas. Mast och bom håller, men inte vajrarna.

Långsegling i motorbåt

Den saken är klar, att den som funderar på att köpa den ultimata långfärdsbåten har många alternativ att fundera över. Och som om det inte räckte med dem vi redan behandlat, så finns det fortfarande en möjlighet till, nämligen motorbåt. När allt kommer omkring går ju även segelbåtar rätt mycket för motor.

Troligtvis kommer väldigt få eller rentav ingen att någonsin korsa Atlanten med en vanlig planande daycruiser, i alla fall inte för nöjes skull. Men det finns ju annat. Jag tänker på Grand Banks-klassens båtar, med "trawler-stuket". De är gjorda för långfärd och klarar långa sträckor på öppet hav. Förutom Grand Banks välkända modeller finns liknande från North Pacific och Nordhavn. Svenska paret Kaj och Eva Liljebladh började segla runt jorden sin 54-fots ketch *Amelit*, men när de nästan korsat Stilla havet beslutade de sig för att byta till motorbåt och köpte en 78-fots Nordhavn med extra allt.

Eller, om budgeten inte är obegränsad, varför inte en gammal hederlig fiskebåt, de är ju oerhört sjövärdiga? Klarar de att fiska torsk året runt i "gamla Nordsjön som sval-

lar och brusar" fixar de säkerligen Atlanten också.

Något som inte skiljer sådana långfärds-motorbåtar från segelbåtar är faktiskt farten. Större segelbåtar hänger ganska lätt på en Grand Banks 7–10 knops marschfart, så länge det finns vind. En markant skillnad dem mellan är dock bränsleförbrukningen. En Nordhavn behöver minst 3–4 kubikmeter diesel över Atlanten, medan seglaren tar sig över på bara luft.

Något som kan vara bra är dock ett stödsegel, som både motorseglare och fiskebåtar oftast har. Det kan användas som reservkraft i medvind men framför allt för att minska rullning, som annars är ett svårt problem för motorbåtar ute på öppet hav.



Varför skulle inte en motorbåt passa för långfärd? Den här Nordhavn 78, som Kaj och Eva Liljebladh valt, funkar utmärkt på långfärd. Det är bara att tanka, tuta och köra!

UTRUSTNING FÖR LÅNGFÄRD

För en dagstur i skärgården behövs picknickkorg, en termos kaffe och kanske några liter i bränsletanken. För långsegling blir utrustningen betydligt mer omfattande.

Det är inte bara båten som blir annorlunda vid långsegling, även utrustningen blir speciell. Kanske är det framför allt detta, mer än riggen och skrovformen, som möjliggör långfärd. Inte minst är det väl på utrustningen det syns att detta är en riktig långfärdsbåt. Ute på havet behövs vatten, mat, elström, navigationsinstrument, kommunikationsapparater och mycket annat. Lägg därtill nödutrustning och listan blir lång.

Självstyrning

Endast tävlingsseglare vill styra för hand dygnet runt. Långseglare som vill njuta av tillvaron behöver någon form av självstyrning. Josua Slocums *Spray* var så pass kursstabil att det räckte med att trimma skoten rätt och att surra rodet så gick den bara rakt fram. Men de flesta andra båtar behöver någon form av anordning för att kontinuerligt korrigera kursen.

Vindroder är en bra lösning och finns i olika storlekar, kvalitet och utförande. De drar ingen elström och är i praktiken ljudlösa. Nackdelen är att de styr båten efter vinden, inte kompasskursen. Så när vinden vrider svänger även båten. Dessutom kräver de ett visst mått av vind över båten för att funka, vilket medför att det kan vara svårt vid läns eller stiltje.

Elektroniska autopiloter är numera riktigt smarta och tar över allt mer. De kan ställas in att hålla kompasskurs eller en kurs i förhållande till vindriktningen eller följa



En autopilot drar elström men är väldigt smidig att använda och tar inte mycket plats.

en rutt på plottern, och funkar även bra vid stiltje och motorgång. Nackdelarna är att de drar elström, har känslig elektronik och avger ljud. Det finns även möjlighet att kombinera autopilot och vindroder på samma gång. Många långseglare har båda sorter. Rolf Eliasson, som seglar en stor del av året i Karibien i en tolv meter lång, ganska tung segelbåt, har dock bara autopilot.

– Det funkar utmärkt. Grejen är bara att man inte ska köra slut på batteriet. Vi har även med oss extra motor och ”hjärna” till autopiloten, ifall den skulle slås ut av exempelvis en blix.

Vatten



En watermaker. Underbar att ha, men drar mycket ström.

Saltvatten går inte att dricka och utan vatten lever vi inte länge. Så förutom medtaget dricksvatten är det även bra att ha en så kallad watermaker, en apparat som avsaltar havsvattnet så att det blir drickbart. De finns med olika kapacitet och kostar 80 000–150 000 kr. Den i stort sett enda nackdelen med en sådan är att de drar mycket elström, så för att driva den krävs en kraftig batteribank eller separat generator.

Vattenfilter kan behövas även när söt-vatten finns i hamnen, det är ofta ändå inte tillräckligt rent. Men med ett katadynfilter, submicron-filter eller UV-ljusfilter mellan vattentanken och kranen elimineras de skadliga bakterierna. UV-ljusfilter finns nu även med LED-lampa, som drar betydligt mindre ström än vanliga UV-lampor.

Elström

Eftersom vi lever i rymdåldern har vi mer elektriska apparater med oss på långseg-

Vindkraft i kombination med solcell, bra kombination.



FOTO: CONRAD

ling, betydligt fler än vad Slocum hade 1898. Till det behövs elström, bra batterier och laddning. Det är dock inga problem att ordna, eftersom det finns många möjligheter att alstra el och ladda batterierna ombord.

– Solpanelerna var guld, tysta och effektiva. De är så billiga idag så det är bara att slänga på så många som får plats, säger Eiliv Hägg från *Båten Anna*.

Vindkraftverk är ett annat bra alternativ som används av många, trots egenheten att de avger ett surrande ljud som kan vara irriterande. Det är heller inte alltid det blåser tillräckligt för att de ska ge kraft.

– Men där nere i passadvindsbältet har man så mycket blåst, speciellt på nätterna, så vindgeneratoren ger bra ström, säger Rolf Eliasson.

Släpgeneratorer i kölvattnet fungerar också bra, så länge de inte trasslar in sig i fiskeredskap eller tång. Bränsleceller är ett annat utmärkt alternativ. De är tysta, miljövänliga och effektiva, men dyra i inköp och



FOTO: SEACOMFORT

Bränsleceller, här en Efoy 80 från Sea Comfort, är en bra lösning men ganska dyr i inköp.

kräver medtaget metanol. Motordrivna portabla generatorer är kraftfulla men väsnas oerhört, avger avgaser och kräver ju också medfört bränsle. Så allt har sina för- och nackdelar, men eldrivna apparater vill vi inte vara utan. Emelie Hägg berättar vad hon hade velat ha med:

– Jag saknade frybox, det hade gjort livet så mycket bättre. Vi fiskade och fick ibland mycket fisk som vi hade kunnat spara längre. Eller bara att kunna ta en glass eller kall cola långt ute på havet.

Radio- och satellitkommunikation



FOTO: RAYMARINE

Med en AIS som både sänder och tar emot syns andra fartyg på din plotter, och din båt dyker upp på deras.

Självklart vill långseglare kunna kommunicera med omvärlden, speciellt om det skulle bli en nödsituation. Eftersom mobiltäckningen ute på Stilla havet är lika med noll behövs specialgrejor. Vhf-radio för att kommunicera med andra fartyg och hamnar är en självklarhet, men når inte längre än 30–40 sjömil. Vhf kan dock kombineras med en AIS-transponder, vilket gör att andra fartyg



FOTO: FURUNO

Med en Navtex kan långseglaren få väderrapporter och varningar även ute på stora oceaner.



Foto: Sailomat

Vindroder håller kursen utan elström.

i närheten presenteras på din plotter samtidigt som de andra även ser dig. Det är en fantastisk uppfinning som markant ökar säkerheten till sjöss och är ett bra komplement till radar. Eiliv berättar:

– Vår AIS-transponder var ovärderlig! Att kunna se andra fartyg och ropa upp dem vid namn var bra. Om man bara ropar ”Containership, containership!” svarar de inte.

Trots alla moderna instrument och lagar så slarvar handelsfartyg ofta med uppsikten, och det kan därför vara bra att ta initiativet att kontakta dem när de närmar sig.

– Vi frågade dem ofta om de såg oss, och många gånger svarade de: ”Of course we see you! Where are you?” skrattar Eiliv.

En annan bra apparat är en så kallad Navtex, som med sin lilla egna antenn möjliggör väderrapporter och annat via radio. Dessutom finns idag Inmarsat-systemet och smidiga satellittelefoner så att familjen kan ringa, sms:a och mejla. Eiliv och Emelie Hägg hade med en handhållen satellittelefon av märket Iridium 9505 med inbyggd antenn. De minsta satellittelefonerna är inte så dyra att köpa in men ganska kostsamma att använda. Med en större antenn, som kostar skjortan att köpa in, minskar dock användningskostnaderna betydligt.

När långseglaren kommer i hamn är det oftast ankring på svaj som gäller. Samtidigt är det en efterlängtat stund att kolla e-post och internet, som finns på marinan eller ett hamnkafé. Vill du inte ro i land med laptopen i gummibåten kan en wifi-förstärkare komma väl till pass.

– Wifi-förstärkare skulle varit bra, om man har råd kan det vara en bra sak att investera i. Ofta finns det wifi på en bar eller yacht club, men den är för svag för att nå ut till båten. Då måste man ta sig till land och sitta där. Så en bättre lösning på det hade varit mycket värt, berättar Eiliv.

Nödutrustning

Om det värsta skulle inträffa är nödutrustning ovärderligt. Fritidsbåtar brukar inte vara gjorda med vattentäta skott, och skulle en tätning eller genomföring lossna, eller om båten kolliderar med något, så kan det gå illa ganska fort.

Förutom sedvanliga nödraketer och vhf bör naturligtvis livflotte finnas med att snabbt blåsa upp. Se bara till att den är fräsch – antingen ny eller ompackad. En alltid färdigpackad nödväska med dricksvatten och andra livsuppehållande saker ska också finnas lätt till hands att ta med.

Rymdåldern har dessutom gett oss ett flertal finurliga nödvärktyg, exempelvis EPIRB, PLB och SART. De är små flytande nödsändare som kallar på hjälp och visar var du är via satellit, vhf, AIS eller radar, och de kostar inte så mycket.

Leon Schulz intygar vad de andra redan berättat ovan i artikeln men tipsar om ett par saker till för att göra långseglingen behaglig:

– Ventilationen är viktig. De flesta ventiler man ser på båtar är egentligen bara gjorda för husvagn. De är bra vid gott väder men kan även ta in vatten om de träffas av regn eller vågor, och det är inte roligt när dynorna i förpiken blir blöta. Men det finns nu så kallade Air Only-ventiler som bara släpper in luft och stänger ute vattnet.

En handhållen satellittelefon, som denna modell från Iridium, möjliggör nödsamtal, e-post och sms var som helst.



FOTO: CORDLAND

Eiliv och Emelie Hägg vid hemkomsten efter att ha seglat jorden runt i *Båten Anna*. När de steg i land i Göteborg friade han, hon sade ja och inte långt senare var de gifta.

FOTO: BÅTEN ANNA

ATT LEVA OMBORD LÄNGE

Livet på långsegling kan vara både ensamt och alltför tätbefolkat. Utmaningen är både att komma överens med de andra ombord och hålla kontakten med nära och kära på hemmaplan.

Vissa seglar ensamma och njuter av det. Andra trivs bättre i grupp. Ytterligare andra uppskattar en hjälpan-de hand på däck och under vaktpass, något som blir möjligt med gäster eller betalande besättning, så kallad paying crew. Men med fler än en ombord finns alltid risk för att olikheter och irritationsmoment växer till konflikt. Vi frågar våra erfarna långseglare om deras iakttagelser.

Hur kan konflikter förebyggas?

– Något vi lärde oss efter ett tag var att när man tar ombord folk så är det viktigt att från början gå igenom vad som förväntas av dem. Enkla saker som att tvätta händerna när man varit på toaletten är inte en självklarhet för alla. Känns det viktigt så är det mycket enklare att ta upp det första dagen istället för när man hört att de inte tvättat händerna, säger Eiliv Hägg.

Ni hade även paying crew vissa sträckor. Hur gick det?

– Funkade bra, vi hade nog tur för det mesta. Det var väl bara någon gång vi kände att det inte fungerade. Vi kände det rätt snabbt och den killen fick kliva av båten. Misstaget man inte ska göra är att tänka att det blir bättre, för det blir oftast sämre. Så är det inte jättebra i början blir det väldigt dåligt i slutändan.

Vad kan orsaka problem?

– Det kan vara att någon har svårt för att

komma upp på natten till sitt vaktpass, att de inte håller koll ordentligt. För om man har någon ombord är det väldigt bra om de kan ta nattpass. Men om någon inte är pålitlig så blir det en börda, för då måste man vara vaken även under deras pass.

– För mig var en jobbig sak detta med hygien, berättar Emelie. När man lever så tätt ihop är det viktigt att man tvättar händerna, och duschar när man har möjlighet.

– Besättning ombord som inte äger båten är ju sällan lika försiktig som en själv och det kan också bli ett irritationsmoment. Oftast är det de minsta sakerna som blir de största irritationsmomenten, som att hänga blöta badbyxor på lamporna eller slå väldigt hårt i skåpluckor, skrattar Eiliv.

Daniel Henriksson, som seglade en Vega jorden runt tillsammans med två kompisar, drog också några bra lärdomar av tillvaron under de två åren ombord.

– Man måste inse att det är en svår och viktig fråga, en grej vi måste jobba med. Likaväl som att tid måste läggas ner på att fixa och underhålla båten så måste man lägga ner tid till att underhålla besättningen på ett strukturerat sätt.

Är det viktigt att alla har sina definierade roller?

– Det viktigaste är att vara ödmjuk inför den förändringsprocess som gruppen genomgår under en världsomsegling. För min del gällde det att definiera om kaptenens rollen. I en välfungerande grupp, med själv-

ständiga och ansvarstagande individer, fungerar exempelvis inte ett auktoritärt ledarskap. Allas inflytande måste värderas lika och de gemensamt överenskomna rutinerna är ”chefen” i en laddad situation. Att segla är lätt, men att hantera relationerna ombord är den stora biten. Jag vet många båtar och människor som seglat runt jorden, men jag känner inte till något annat ”äventyrskollektiv” än vi som lyckats hålla ihop under en hel världsomsegling.

Leon Schulz, som har seglat både med familj och betalande besättning i årtal, tipsar:

– Man måste tala med och förstå varandra och vara överens om syftet med seglingen. Det är ofta skillnad mellan parterna när det gäller syftet och målen med seglingen i sig. För den ena kanske seglingen är den stora grejen, medan för partnern seglingen mer är ett sätt att uppnå ett högre syfte eller andra mål, till exempel att se historiska platser, få naturupplevelser, att måla, spela instrument eller något annat.

Går sådana olikheter att få att fungera ihop?

– Ja, jag hade ett par ombord, han älskade att segla och hon älskade att vandra. När de upptäckte att de faktiskt kunde segla till olika hikingområden blev det en bra kompromiss där båda kunde ta och ge. Det gör de nu och båda tycker det är jättehäftigt. Så det är viktigt att det blir bådas projekt.

Vilka fler skillnader har du sett, som kan lösas?

– En annan vanlig sak är att den ena är mer ängslig av sig än den andra. För att övervinna det är det viktigt att kommunicera om vad som kan göras om det blir dåligt



FOTO: LEON SCHULZ

Alla ombord bör vara villiga att hjälpa till med allt som behövs, vaktpass, disk och mycket annat.

väder. Till exempel att skapa en plan B, plan C och plan D, som att reva seglen, välja ut hamnar på vägen att kunna gå till och så vidare. Då kan båda leva med risken. Sedan bör man tala öppet om ”hur upplevde du den här dagen?”.

Blogga

Många långseglare har en hemsida med blogg där de berättar om sig själva, båten och resan. Delad glädje är dubbel glädje, sägs det, och intresserade världen över kan ta del av vad som händer på de olika delsträckorna och destinationerna. Att följa en sådan blogg kan vara som att läsa en äventyrskatalog under tiden den skrivs. Det kostar nästan ingenting att ha en sådan blogg, men det krävs ju att någon skriver och lägger ut bilder eller videoklipp.

– Skriv korta inlägg ofta. Långa inlägg och rena redogörelser blir trista att läsa, tipsar Emelie Hägg, vars blogg om *Båten Anna* ibland hade hundratals besökare om dagen.

Varför långsegla?

Med tanke på alla frågor, båttyper, utrustningskrav och potentiella samarbetsproblem ombord återvänder vi till frågan: Varför ge sig ut på detta livsfarliga äventyr?

– Svår fråga ... Det är en av de mest äventyrliga sakerna man kan ta sig för. En utmaning, eftersom man kommer ut i öde områden, så långt från hjälp man bara kan komma, säger Eiliv Hägg.

– Vi gjorde av med mellan 150 000 och 200 000 kronor på två personer på tre år. Det kommer du inte jorden runt på med något annat än segelbåt. Man reser billigt och miljövänligt, plus att man har sitt eget färdmedel och kan ta sig dit andra inte kan. Och man blir mottagen på ett helt annat sätt av



FOTO: SALLY BLUE

Att hålla stämningen hög ombord är viktigt men är, enligt Daniel Henriksson, ibland svårare än själva seglingen.

lokalbefolkningen om man seglat dit jämfört med om man flugit dit, intygar Emelie.

– Faktum är att de flesta långseglare egentligen inte seglar så långt, utan bara länge. Gör man det, och åt samma håll, blir det en bieffekt att man kommer långt. Följer man klimatet och vinden har man kanske till slut seglat jorden runt, säger Leon Schulz.

De flesta som gjort riktig långsegling förändras som människor och får nya värde-

ringar och insikter. Vissa slutar aldrig segla utan fortsätter bara, år efter år. Många som fullbordat drömseglingen och återvänt till den grå vardagen ser det som Harry Pidgeon, som blev person nummer två att ensamsegla jorden runt och först om att göra det två gånger. Han skrev: ”Min resa gjordes inte bara för nöjet att segla. Det var mitt sätt att få se intressanta delar av världen. Den tiden var den friaste och lyckligaste i mitt liv.”



FOTO: BÅTEN ANNA

Ibland kan det bli väldigt socialt ombord, att döma av denna bild från *Båten Anna*. Seglare blir mottagna på ett helt annat sätt av lokalbefolkningen än om man flugit dit.



Läs mer

Båten Annas seglingsblogg finns all läsa på www.batenanna.se. Daniel Henriks-sons och hans Vega-kompisars berättelse finns på www.runtjorden.com. Kaj och Eva Liljebldhs fascinerande blogg om långfärd i segelbåt och sedan motorbåt finns på www.ammonite78.com. Sven Yrvinds dito heter www.yrvind.com. Med några tryck på tangentbordet återfinns man många fler svenska och utländska långseglares berättelser, varav många fortfarande pågår. Kanske din egen blogg snart kan fogas till listan.