



Havsfidran är minst av alla, ändå har hon seglats längre än de flesta. Fort går det inte, hon föredrar öppna bogar. Men tryggare kan ingen vara, tycks det.

Av Bengt Jörnstedt

Om någon känner sig manad att bevisa tesen att man kan segla över oceanerna med minsta tänkbara båt, så har vi här i Sverige ett lysande exempel:

Havsfidran.

I denna lilla – 6 meter långa! – bulliga, spetsgattade båt tog solokappseglaren Bertil Enbom med sin Fione en andraplats i 1968 års solokappsegling över Atlanten. Åke Mattsson i Goodwin II var med han också, och han seglade hela vägen hem, dessutom. Upp utmed den nordamerikanska kusten och tillbaka till Sverige via grönländska farvatten.

– Jag har aldrig känt mig rädd i Fidran. Har alltid haft en känsla av att båten på något oförklarligt sätt är idiotsäker, har Åke sagt om sin båt.

På 80-talet seglade Olle Landsell, solo han med, över till Västindien och tillbaka igen. Han tog hjälp av en fraktbåt mellan England och Portugal när vinden motade hårt, men det må vara förlåtet; Havsfidran är inte världens bästa kryssbåt och även soloseglare med sabbatsår har begränsat tidsschema. Men hade det knipit hade hans Goodwin II – Åke Mattssons gamla trotjänare – klarat också både Kanalen och Biscaya.

Och här hemma har vi mindre kända namn, t ex Tord Poije, som seglat långväga utmed kusterna, upp i Bottenviken och runt sydkusten bort till Norge. Häromåret sålde han sin båt till Ragnar och Nadja Heurlin i Rönninge utanför Stockholm, som gör mer normala skärgårdsturer med henne – deras båt är den skarpt blå och röda på bilderna i det här reportaget.

Heurlins båt är en 'äkt' Havsfidra från 60-talets sista år (emellanåt tänjer vi en aning på 70-talsbegreppet), med trämast och mycket patina. En riktig bruksbåt, och ett klart storlekssteg uppåt jämfört med den Pop 16 som gamla landslagskanotisten, världsmästaren (K 4 i Frankrike 1954) och olympiern Ragge Heurlin seglat tillsammans med Nadja under många år.

Ett storlekssteg nedåt tog emellertid grannen vid bryggan intill på sörmlänska Grödinge Båtklubb. När barnen växt upp bytte Jan-Eric Conradsson och hans fru från en nästan fyra meter längre, om än lika smal båt till lilla Havsfidran

– Det var inga problem, den passar oss bra, säger Jan-Eric.

Havsfidran är kort i rocken, men längden över allt kan vara bedräglig; hon bjuder på förvånansvärt mycket utrymme under däck. En av anledningarna är ett volymskapande valdäck som höjer fribordet. Med hjälp av en långsmal överbyggnad får man en ståhöjd på nästan 1,70 m. Dessutom är hon hela 2,20 m bred, ett längd/breddförhållande som på kostervis inte är att leka med, större än t o m Scampis på 3:1 som man häpnade över när hon kom. Men till skillnad från Scampi – och de flesta andra båtar – är Havsfidran bred inte bara mitt på utan också föröver; dubbelkojen här framme är bekvämare än på många större båtar.

Det här är en ekvation som kräver ett offer någonstans, man ritar inte en sådan båt ostraffat. Och den väl tilltagna volymen i förskeppet blir ofrånkomligen en broms, särskilt på kryssen, som är de skarpa förstävornas domän.

Men detta spelar mindre roll för dem som seglar Havsfidran. Hon må vara en liten bulle, men hon är en charmig sådan. Och trygg dessutom.



Sittbrunnen, som är självlänsande, är inte stor men tillräcklig för att makarna Heurlin ska kunna ta emot besök av Jan-Eric Conradsson och redaktionstaxen Frasse. Notera det kraftigt dimensionerade vindrodret.

Byggd på Marinens normer

En trygg, robust långfärdsbåt var just målet när gamle M-båtskonstruktören Lage Eklund ritade och Thorild Larsson på Fisksätra Varv byggde Havsfidran med början i mitten av 60-talet. Maximalt rymlig måste den förstås också vara, annars ingen långfärd. Valdäcket – Arvid Laurins specialitet – var ett bra knep för att åstadkomma bägge delarna. Laurins kostrar utstrålar både styrka och karaktär, och de dragen präglar också lilla Havsfidran. Man får en känsla av att hon kan manglas av havsvågor utan att ge vika. Och så är det också, det har hon visat under såväl långseglingarna ute på Atlanten som på hemmavattnen runt Sverige, t ex i stormiga Skaw Race anno 1966. Det året var västkustklassikern en riktig holmgång där 100 av de 157 startande båtarna bröt

seglingen. Skagerack var så upprört att en Viggen snurrade runt ett helt varv i en brytande våg utanför svenska kusten. En Havsfidra tog sig emellertid i mål – på 2:a plats och som bästa svenska båt i Klass V.

Fisksätra, med varv i Västervik och Saltsjöbaden, var vid den här tiden redan en veteran i plastbåtsbranschen, så 60-tal det var. Redan 1949 hade man byggt sin första båt i glasfiberarmerad plast. Man byggde båtar åt Marinen, bl a 300 tons minsvepare, och använde sig av Marinens normer i uppbyggnaden av plastlaminaten. "En hållfasthet som uppfyller de absolut strängaste krav", skrev varvet i broschyren om Havsfidra, och man förstår att det laddades med skottsäkra laminat också i fritidsbåtstillverkningen; enligt skrovspecifikationen ska Fidran ha 12 mm i köl och stävar och 8 mm i botten – och det är mycket för en så liten båt.



En plattform på häcken gör det enkelt att komma åt utombordaren.

Bra kojer, bra stuv

Nästan 400 Havsfidror tillverkades mellan 1966 och 1974, och två av dem ligger idag på Grödinge Båtklubb i Sorundatrakten söder om Stockholm.

Jan-Eric Conradsson har båt nr 330, som han seglar med sin fru (och två katter) på femtonde året. Två personer är ganska lagom på en Havsfidra. För en

barnfamilj kan det bli trångt eftersom den minimala längden på 6 meter trycker ihop de gemensamma sittutrymmena i salongen och brunnen.

I salongen finns egentligen bara en bra sittplats plats på varje sida, mellan nedgångstrappan i akterkant och pentry/garderob som ligger på ömse sidor framme mot huvudskottet. Bra sovplatser finns emellertid för fyra fullvuxna. Nåja, ordinära fullvuxna; Ragnar och Nadja Heurlin, Conradssons grannar i Grödinge BK, är båda långbenta personer som väljer att ligga i de bågge stickkojerna som utgör en förlängning av salongssofforna in under sittbrunnen. Den rymliga förpiken tycker de är i kortaste laget, den används som stuvplats. Conradssons gör tvärtom och använder stickkojerna som stuvplats.



Här ser man tydligt Havsfidrans breda förskepp, som jämte valdäcket ger stort innerutrymme. Men det sker på bekostnad av prestandan på bidevind. Bilden visar Jan-Eric Conradssons båt som försetts med ett rejält peke.

Man har även gott om stuv under kojerna, i skåprader, under durken, och i garderoben mitt emot pentryt. Man kan hålla i minnet de riktigt långväga seglare som omnämndes inledningsvis och proppade båten full med prylar och mat inför oceanpassager på ett par månader eller mer – det gick det med.

Havsfidrans inredning är uppbyggd kring en omfattande plastmodul, något som varvet var ute verkligt tidigt med. I förpikens akterkant, ut mot huvudskottets öppning, finns ett uttag avsett för toilett. En riktig vattentoa sitter installerad på många båtar medan andra använder en kemtoa.

I den rymliga garderoben förvarar Jan- Eric Conradsson bordet för salongen och sittbrunnen. Det består av en skiva med ett fällbart ben på ena kortsidan. Den andra sidan häktas fast i nedgångstrappan resp. aktersargen upp i brunnen.

Inredningens kvalitet och utseende kan variera en smula eftersom Fidran byggdes både i hel- och halvfabrikat.

Den vanliga motorn är Albin O 21, på de senare båtarna Volvo Penta MD, båda på 10 hk för ett deplacement på 1400 kg. Det är bra med en rejäl inombordare på en båt som man ogärna kryssar med i hård motvind, men det finns också ett minus: den stora vikten. För Volvo Pentan rör det sig om ett par hundra kilo komplett med propelleraxel, beslag och tillbehör, motsvarande tre vuxna personer. Så mycket vikt känns i en liten båt när vindenergin ska sköta framdrivningen. Dessutom tynger den ner skrovet i häcken, inte heller det är bra.

Ragnar Heurlin menar att Albinmotorn är lättare och inte besvärande tung; med vattentankar och annat tungt i fören flyter båten bra även med ett par personer i sittbrunnen.

Men Jan-Eric har valt att lyfta ut sin motor för att minska vikten, totalt sett och i aktern.

– Nu ligger hon på vattenlinjen. Jag plastade igen propelleraxeln, och nu seglar hon bättre, med bättre roderverkan. Och ska man backa i väldigt trånga hamnar kan man vända på utombordaren och styra bra.

Olle Landsell gjorde på sin tid samma sak med Goodwin II.

– Det ökade Goodwins redan fina förmåga att vaka i riktigt grov havssjö, skriver han i sin bok 'I huvudet på en ensamseglare'.

– Hon fick också högre fart genom att den bromsande propellern eliminerades, dessutom en finare roderkänsla då vattenströmningen runt rodret blev renare. Rodret fick ett helt annat bett än tidigare.

Aktersnurran fick Jan-Eric Conradsson som delikvid när han sålde inombordaren via Gula Tidningen.

– Det var mitt i sommaren, och det var faktiskt folk som var i trängande behov av reservdelar. Pengarna räckte dessutom till ett nytt storsegel och en nya genua, berättar Jan- Eric.



Ragnar och Nadja Heurlin bytte från en Pop 16 och upplever Havsfidran som både stor och trygg.

Ett pågående arbete

Man kan räkna med att det finns en del att göra på gamla Havsfidror. De har varit med länge vid det här laget och hunnit passera åtskilliga ägare. Några inbyggda fel finns också, t ex sviktat det i rufftaket på en del båtar beroende på frånvaron av maststötta. Varvet räknade med att skottet mot förpiken skulle ta upp lasterna, och gör det nog också i allmänhet. Men vid ett beg-köp kan det vara idé att titta på hur taket ser ut och kanske förstärka det med en extra balk som bultas i skottet och bygger ut bakåt.

Rutorna i ruffsidan sitter med gummilister, en vanlig metod på den här tiden. Det är risk för läckage, och rutan kan tryckas ut vid en överhalning. Eller in av en våg. På många båtar har man bytt mot en plexiglaskiva som bultas utvändigt eller mot rutor med metallram.

För Jan-Eric är upprustningen ett pågående arbete, en bit i taget.

– Det är bra med en äldre båt, för man vågar göra om den och göra sina egna

grejer, säger han. Han har bytt isolermattorna på insidan av skrovet (som är i enkellaminat, inte sandwich), de gamla var slitna och hade tappat fasonen. Samma sak med dynorna, där de tidiga båtarna hade galon som klädsel.

Längst akteröver har Jan-Eric installerat ett par skott som skärmar av stickkojerna mot stuvutrymmet under akterluckan. Att detta inte gjordes redan av varvet är lite märkligt. Här ska det naturligtvis vara stängt, gärna med ventilation, men med väggar som håller prylarna på plats och hindrar vatten från stuvutrymmet att söka sig in i kojerna vid krängning.

För att få det ljusare under däck har Jan- Eric monterat två stora plexiglasrutor i skotten under sittbrunnens tofter. De sprider rejält med ljus in i stickkojerna. De stående nedgångsluckorna är gjorda i samma material, och allt detta bidrar i hög grad till en bättre miljö under däck.

– Båten är inte så stor invändigt och behöver ha in ljus, säger Jan-Eric.

Ragnar och Nadja Heurlin har bara haft sin Havsfidra i två år och har ännu inte gjort så mycket mer än att måla om överbyggnaden. Istället njuter de av sin första 'riktiga' segelbåt. I nästan tjugo år hade de sommarseglat med en Pop 16 – metern kortare och mycket mer av dagseglare – och från början var man kanotister.

– Vi började segla på äldre dar. Vi har gått från mycket små båtar till lite större och till ännu större – får se var det slutar..., säger Nadja, och tillägger:

– Det förpliktar att ha en sån här veteranbåt, det tog ett år innan jag räknade den som min båt.

Den tidigare ägaren Tord Poije långseglade henne ensam utmed skandinaviska kuster. Här finns också soloseglarens verkliga attribut, ett rejält Monitorvindroder, som bara det är värt nästan lika mycket som hela båten. – Det använder vi nästan jämt, utom när vinden är akterlig, säger Ragnar, som snabbt anammat denna intressanta pryl i seglarlivet.

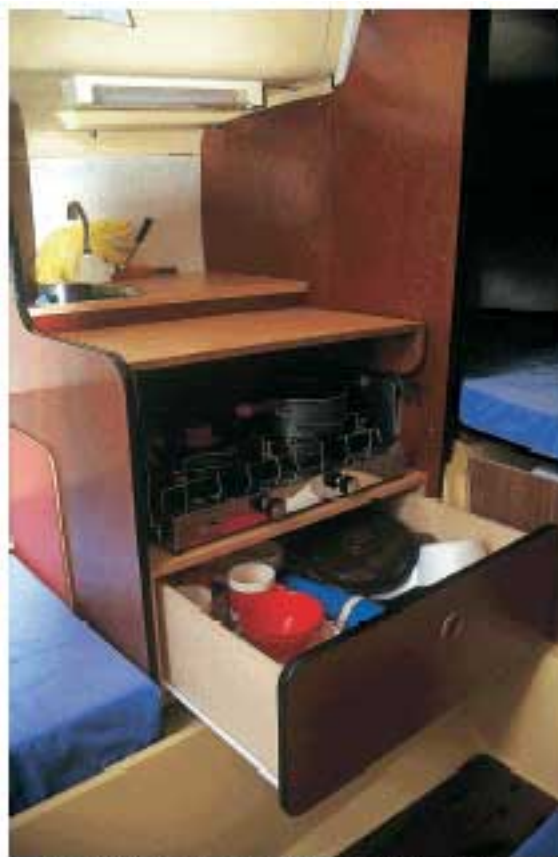
Här finns också ett ekolod modell Ä, tidstypiskt med rött ljus som flimrar lite ostadigt på en meterskala, ungefär som en luftbubbla i ett vattenpass. Och

naturligtvis en gammal Sumlog. Den fungerar faktiskt fortfarande, även om trippmätaren nyligen gav upp. En navigator, modernare tiders påfund, fanns också.

– Men också den var så gammal att firman upphört, säger Ragnar.

Hans och Nadjas Havsfidra har nummer 138, byggd 1967. Hon har kvar sin originalrigg i trä. Det mesta ombord är slitet, båten är väl använd men det skänker den också bruksföremålets och innboddhetens charm.

– Vi älskar den! säger Nadja. – Jag blir så glad varenda gång jag kommer hit och öppnar upp den. Det är en trygg båt.



Pentryt är kompakt men försett med nödvändiga funktioner.

Vek men trygg ändå

Lite paradoxalt är många seglares trygghetskänsla något som ofta går hand i hand med sävliga seglingsegenskaper. Ju tyngre och långsammare en båt är, desto 'tryggare' upplevs den, antagligen för att vikten och sävligheten likställs med orubblighet och pansarskydd.

Det ligger en del i det, men man kan också hitta argument för motsatsen, t ex

den accelerationsvilliga och lättdrivna båtens förmåga att ta sig ur besvärliga lägen. Hur som helst, Havsfidrans trygghetsfaktor är obestridlig. Liksom hennes rykte för att vara långsam.

Nyfiken på henne bjöds jag med på en tur med Jan-Erics båt. Det var särskilt kryssen jag ville känna på, och för det hade vi antagligen maximalt väder för Fidran, med smult vatten och en lagom stark vind på 4-5 m/s.

Enligt loggen, som nog stämde bra, gjorde vi runt 3,5 knop. När jag vant mig lite vid styrning, skotning och höjdläge snuddade vi vid 4 knop och låg då kring 90 graders kryssvinkel. Det är nog nära max vad hon förmår på kryss i bra vind- och vågförhållanden, men det är ändå ganska hyggligt för den lilla trubbiga båten. I lite motsjö och lättare vindar blir det besvärligare med kombinationen höjd&fart. Man måste segla henne öppet och låta henne gå, inte bända mot vinden, då stannar hon.



Jan-Eric Conradsson vid bordet som också kan användas uppe i sittbrunnen. Förpikens dubbelkoj är ovanligt stor tack vare Havsfidrans bredd långt föröver. Salongskojerna fortsätter in under brunnen som stickkojer.

Rodret kändes inget riktigt bett i, men med den långa kölen verkade hon ändå kursstabil. Hon var ganska vek, vilket gör höjdtagningen lidande i lite friskare

vindar då hon kränger och får ökad avdrift – och när man sedan revar offras många av de viktiga hästkrafter som behövs för att det bulliga skrovet ska orka ta sig mot vind och vågor. Det här gör att det kan vara lite svårt att stagvända med henne i krabb sjö; fart och roderkraft räcker inte riktigt till.

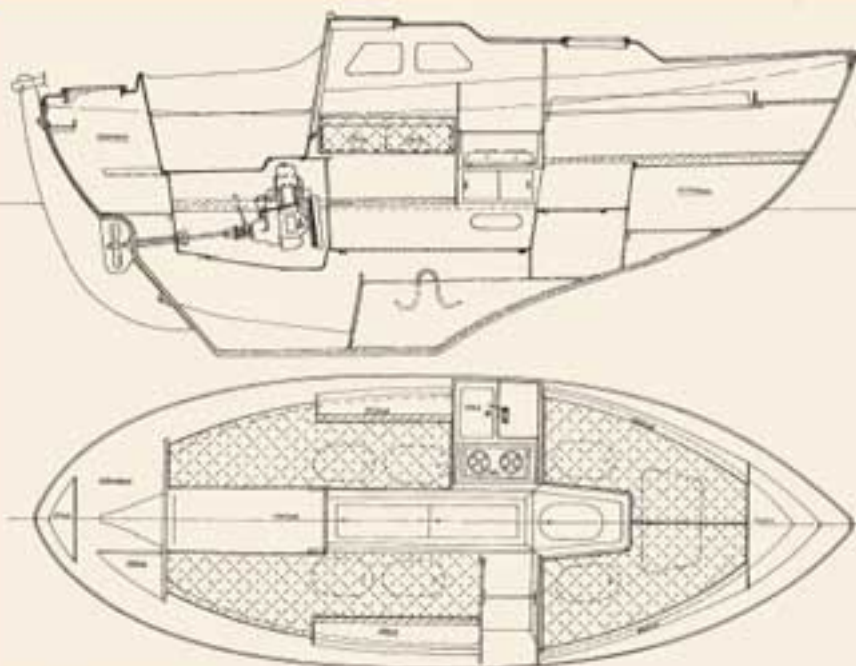
Man får alltså ladda med visst tålamod när man ska kryssa med Havsfidran. Många ägare har satt på ett peke med ett extra förstag och ökat på segelytan för att klara den bogen bättre i det lätta vindregistret, och det gör ju prestandan bättre även på öppna bogar.

Vi låter några omdömen fällda av veteranen veteranen Åke Mattsson avrunda beskrivningen av Havsfidran – ingen har ju seglat henne så mycket och långt som han:

– Ska man få båten att gå bra gäller det att man kan segla. Stor våt yta, bulligt skrov och kort vattenlinje gör att hon normalt seglar långsamt. På kryss i hård sjö stannar hon upp.

Men...

– Min syn på Havsfidran är uteslutande positiv. Den är enormt sjövärdig, hon vakar fint och tar praktiskt taget all sjö. Hennes goda kursstabilitet är en stor fördel, speciellt om man använder vindroder.



Havsfidra

Längd ö a	6,0 m
Längd v l	5,00 m
Bredd	2,20 m
Djupgående	1,20 m
Displacement	1,4 ton
Kölvikt	0,55 ton
Stor	10, kvm
Kryssfock	6,7 kvm
Genua	11, kvm
Spinnaker	30 kvm

Havsfidran kostade i begynnelsen ca 20.000 kr, mot slutet av tillverkningen ca 60.000 kr. Beg-priset ligger idag i allmänhet mellan 30 och 40 tkr.