



Stjärnbåtssnack i Uppsala

Stjärnbåtssnack i Uppsala

Stjärnbåtssnack i Uppsala 2018

Text: Rudolf Aust och Ragnar Lindstedt

Produktion och grafisk form: Bo Ericsson

Bilder: Bo Ericsson m.fl.

Tryckt 2018: Tidtryck i Uppsala

Framsida: Ragnar Lindstedt och Rudolf Aust
vid sjösättningen av "Viginti" nr 534

Förord

”Stjärnbåtssnack i Uppsala”

Under en paus i vårt båtbyggeri vid Fyrisåns strand i Uppsala, ett båtbyggeri där Ekolns Segel Klubbs medlemmar under ett drygt, mycket drygt, halvsekel byggt såväl Mälarbåtar som skärgårdskryssare och havsgående båtar, bland annat en Laurinkoster som seglat från Fyrisån till Hudsonfloden och tillbaka, sitter Ragge (Ragnar Lindstedt) och jag (Rudolf Aust) som två gamla kineser över våra tekoppar, funderar och resonerar.

Rudof Aust

Stjärnbåtssnack i Uppsala

Du Ragge när byggde du den första stjärnbåten i plast?

Det var år 1994.

Varför blev det en stjärnbåt?

Det fanns flera orsaker. Jag har ju som du vuxit upp i en stjärnbåt.

ESK, Ekolns Segel Klubb hade 1938 till 1958 två båtar och USS. Uppsala Segel Sällskap 1930 till 1965 nio båtar som ägdes av klubbarna men sköttes av juniorer med en ansvarig för varje båt, på samma sätt som systemet fungerar inom Stjärnbåtskonsortiet i GKSS, även om de båtansvariga där inte precis är några juniorer.



Ragge Lindstedt i ESK:s båtbyggeri vid Fyrisån i Uppsala

Så småningom såldes flera av dessa Uppsalabåtar och jag fick en egen

båt nr. 108, som sedermera såldes till Östhammar. En båt nr 428 köptes av en holländare som seglade den från Uppsala via Göta kanal hem till Amsterdam.

Man kappseglade flitigt med stjärnbåtar på Ekoln. Förutom lokala seglingar hölls skolseglingar i Stjärnbåt i Uppsala 1942 och 1966.

Stjärnbåtsklassen fick en alltmer tynande tillvaro men avsomnade inte helt. Orsaker till denna tynande tillvaro var bland annat att KSSS sedan 1968 inte längre hade stjärnbåten som mönsterbåt och de övriga Segelsällskapen följde med. Omriggningen 1966 bidrog kanske även till den sjunkande populariteten och sen kom plasten med modernare båtar.

Man försökte att ersätta stjärnbåten med Mustang jr. lanserad av Pelle Gedda, detta utan större framgång. Konkurensen från Pelle Petterssons 606 var för stor. Ingen av dessa båtar kunde dock ersätta stjärnbåten som juniorbåt.

Men då du Rudolf tog upp din stjärnbåt från Långedrag till Ekoln 1984 blommade inresset för stjärnorna upp under en period. Stjärnbåten är ju



Rudolf med sin stjärnbåt nr 347 "Agneta"

en bra båt att segla och har till och med av Finlands Seglarförbund varit föreslagen som olympisk enmansbåt vid spelen 1940, dock med ändrad rigg. Som vi alla vet kom det ju något tråkigt emellan.

Vi hade 1992 -1994 i ESK startat en ungdomsverksamhet där några intresserade ungdommar i vårt båtbyggeri renoverade två stjärnbåtar



som de senare såväl kappseglade på Ekoln som långseglade i Stockholms skärgård med. Samtidigt med detta byggde jag den röda båten. Jag fungerade då också som handledare för de unga renoverarna. Den röda stjärnan var ett övningsobjekt inför ett planerat större båtbygge, en A 22:a i plast. Men kanske det mest vägande skälet var nog att jag ville bygga en bra båt för min dotter Sara att segla.

Claes Sjölin som har den nya båten Alma undrade varför du som kunnig hantverkare

inte byggde en träbåt men du har givit en förklaring på detta. För att bygga en plastbåt måste du ju utgå från en träbåt för att tillverka en form. Var hittade du en lämplig båt och vad hade du för krav på en sådan?

Efter att sökt i ett rikt utbud av stjärnbåtar fann jag vid en sjö i Södermanland Stjärnbåt nr 500 som var i gott skick. Den var byggd på Moranäsvarvet år 1960, hade seglats lite och legat på land ett par år.



Stjärnbåt nr 500 på varvet i Uppsala

Den hade en fin form och alla spant var hela så den motsvarade vad jag önskade.

Berätta hur du bar dig åt för att med en träbåt som plugg tillverka en båt i plast.

Jag började med att montera av kölen, sen vände jag båten upp och ned och lade den på ett par bockar, slipade, spacklade och lackade bordläggning tills jag fick en fin och slät yta, därefter började jag bygga formen i glasfiberlaminat. För att kunna lossa den form jag tillverkat hade jag innan plastningen vaxat ”pluggen” med specialvax i flera lager och dessutom med släppmedel. Däcket på träbåten täckte jag med tunn plywood som spacklades, lackades och vaxades på samma sätt. Även kappen gick att använda men sargarna måste jag göra bredare nedtill än upptill för att efter ”bakning” av däckformen kunna lossa den från underlaget, för roder och tråköl ”döträ” gjorde jag formar på samma sätt.



Den grå under byggnad 2010

Men du Ragge, vad hände med båten 500 efter denna behandling?

Den blev tyvärr ganska illa åtgången och måste huggas upp.

En del gick väl att spara?

Jo, järnkölen och riggen gick att återanvända.

Hur bar du dig åt att beräkna mängden plast och glasfiber för att tillsammans med köl, kölbultar och beslag få båten att väga lika mycket som en träbåt?

Jo, det går till på följande sätt: Båten mätes dels på ritning och dels på en riktig båt. Bordläggningens vikt beräknas för sig med hänsyn taget till borddimension, överlapp i klinker, spantjocklek, nit- och skruv-vikt. Bottenstockar, mastfisk, stävar och akterspegel mätes för sig o.s.v.



Ragges båtlyft, han kan själv lyfta och hämta gamla och nya stjärnbåtar med denna.

Metoden finns beskriven i byggnadsregler för skärgårdskryssare. Träbåtarna brukar väga ca 530 kg med järnköl och allt. En plastbåt kan med bibehållen hållfasthet byggas betydligt lättare men för att mäta in beräknar jag glasfiber och plast i varje detalj så det stämmer med träbåtens vikt.

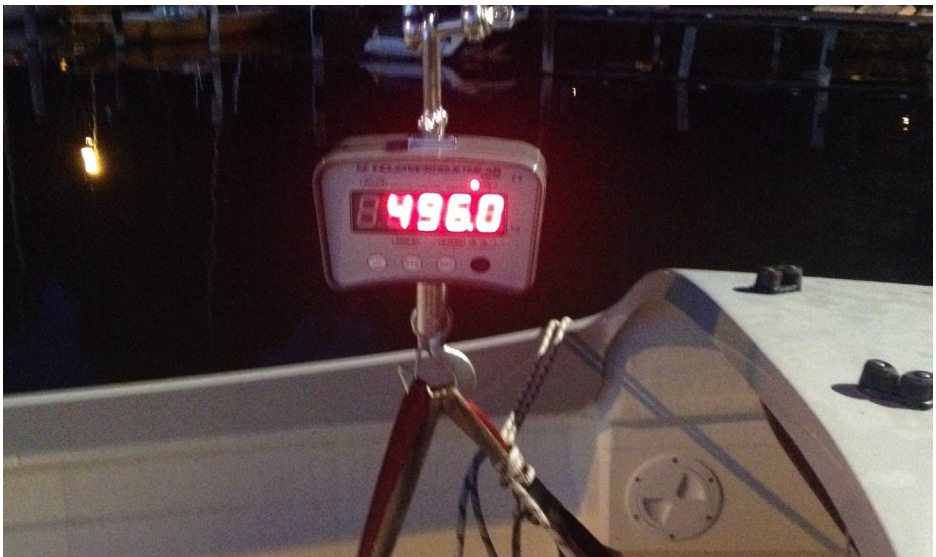
Vägs båtarna med rigg?

Nej, riggarna vägs inte tillsammans med båtarna.

Den första röda båten byggde jag tillsammans med ungdomarna i vårt båtbyggeri i Uppsala, de två följande gjöt jag hos en båtbyggare i Köping. Han kunde erbjuda bättre lokal och arbetsmiljö.

Du har satt en aluminiummast på den första röda båten men inte på de senare byggda, vad kommer det sig?

Masten på den röda "Stjärnan" är ihopsatt av avseglade starvbåtsmaster.



Stjärnbåt nr 533 kontrollvägs

Tyvärr är Starbåten inte längre olympisk vilket innebär att dess popularitet har sjunkit med brist på avseglade master som följd. Men jag har ett lager av trämaster i reserv.

Du har till vardera av dina stjärnbåtar två riggar, dels har du den ”gamla” riggen och dels rigg 66 Varför?

Jo, jag tycker att segelplanet på rigg 66 är bättre men stagningen är fel, den bör kompletteras med undervant och vantspridare eftersom masten med ett vant böjer sig för mycket då det börjar blåsa och seglen förlorar sin form. Den nya riggen är avsedd även för spinnakersegling och det går bra med akterstag. På den gamla riggritningen ses en donskopp ett stycke ovanför fockstagsbeslaget avsedd för ett spinnakerfall men skall



Stjärnbåt nr 533 gamla riggen och nr 500 nya riggen.

man segla med ett sådant segel är nog backstag att rekommendera. ”Den gamla riggen har jag för att kunna kappsegla rättvist” mot alla med denna rigg. Jag ser på dina segel att du föredrar bindrev framför rullrev.

Ja absolut, ett bindrevat segel står betydligt bättre än ett rullrevat.

Den gamla riggen har jag för att kunna vara med i gänget.

Du Ragge, trä flyter men plast sjunker. Hur gör du för att platbåtarna skall bli osänkbara?

Ja det är ju, som du säger, trä har ju en egen flytkraft som plasten saknar och därför måste jag sätta in större flytelement i plastbåtarna. I förpiken och under akterdäck sätter jag täta skott och i mellanrummet mellan bordläggningen i botten och de fasta durkarna lägger jag flytelement. Förutom att båten kan flyta vattenfylld ger det en rymligare sittbrunn med god plats under skarndäcken för mina fötter då jag sitter på däck och seglar.



Ragge under arbetet med att montera kölen på nr 533

Förändrar detta viktfördelningen jämfört med en träbåt?
Inte alls, jag har mätt och vägt och allt stämmer.

Du Ragge, min gamla, nu sjuttioåriga 347, har en köl med vass förkant men flera båtar jag tittat på har ju en bredare köl med rundad förkant.

Det är en riktig iakttagelse. De tidiga båtarna har en vass köl och denna typ har

behållits på båtar byggda på ostkusten.

På västkusten började man att göra kölarna trubbigare. Detta för att göra

järnkölarna tjugo kilo

tyngre och göra båtarna något styvare. Du och din båt har nog fått ärva en järnköl från någon äldre upphuggen båt.



Flytelement i Stella Nova nr 533

Intresset för stjärnbåtar har ju varierat under åren men aldrig riktigt försvunnit, 1985 till 1990 var det stor aktivitet i Sandhamn. Ett antal gamla stjärnbåtsseglare som senare varit mycket framgångsrika kappseglare startade "Sandhamn Seglande Stjärnor". Man anordnade trevliga seglingar åtföljda av en god samvaro, gärna på Sandhamns Vårdshus. Som mest hade man 34 båtar och verksamheten pågick i 5 år. Ett tjugotal båtar såldes därefter till Saltsjöbaden och det nystartade "Baggensfjärden Stjärnbåtsseglare" BSS, där du Ragge är vice ordförande, och fortfarande är aktivt och där din röda "Stjärna" numera seglar. Några båtar spreds åt andra håll och en hamnade i Uppsala, ESK. Hade vi några stjärnbåtar

i Uppsala då du sjösatte den röda ”Stjärnan” 1995?

Jo vi hade i klubben fem träbåtar och min i plast. Vi seglade en hel del under en period av fyra- fem år men sedan tog familjesegling, bankappsegling, havskappsegling över och våra båtar, din och min blev kvar i sina skjul på varvet, jag tror det var sex år.

2011 så fick du ett kort från Anders Wiss. Han var nyfiken på din plastbåt.



Några Stjärnbåtsgubbar vid BSS jubileumsseglingar på Baggen 2013. Sune Carlsson, Carl-Erik Callert, Dick Berghede, Kaj Siik, Ragge Lindstedt, och Klas Nilsell.

Jo han skrev på kortet att jag och min båt hade dykt upp både här och där, så han ville verkligen se båten. Anders hade kontakt med Dick Berghede i GKSS och även han var nyfiken.

2012 i juli kom Dick via Baggensfjärden till Uppsala för att provsegla båten. Eftersom du Ragge var på semester så fick jag uppdraget att

fungera som gast och lots vid denna segling.

Dick uppskattade båten och vår segling på Ekoln, men det som gjorde det djupaste intrycket var nog de blommande näckrosorna vi seglade bland på väg till vår hamnplats.

Det drog nu ihop sig till 100 årsjubileum 2013. För att uppmärksamma detta ställdes din röda båt tillsammans med två träbåtar ut i en jubileumsmonter annordnad av BSS på mässan ”Allt för Sjön” i Älvsjö. Dick hade med anledning av jubiléet tillsammans med en grupp entusiaster börjat att renovera tre stjärnbåtar i en av stjärnbåtsveteranen Pelle Seldén upplåten lokal i Fiskebäck.

Du och din röda stjärna blev inbjudna till jubileumseglingarna i Göteborg och du lade den i GKSS hamnen en månad före jubileumsdagarna den sjätte juni för att göteborgarna skulle få tillfälle att provsegla din



Stjärnbåt nr 500 (Hallonbåten) på Mässan ”Allt för Sjön” i Sth 2013

båt. En av dem som seglade var Pelle Petterson. På väg till båten sade



Pelle kategori-
riskt till Dick
som gastade,
” En stjärn-
båt skall vara
byggd av trä”.

Men väl i båten
och efter ett
par varv på
Älvsborgsfjor-
den medgav
han dock att bå-
ten uppförde sig
som den skulle,
den till och med

Repotage i GP i samband med 100-årsjubileet

lät som en stjärnbåt i sjön. Dock var han inte helt nöjd. Han saknade sin
rorkult från 300 ”Humbug”.

De tre av Dick och hans gäng renoverade båtarna såldes på auktion
under
jubileumsdagarna och plötsligt stod man där utan båtar.

”Så här kan vi inte ha det, vi måste fortsätta, vi bildar ett konsortium
som har till uppgift att renovera och segla stjärnbåtar”.

Ragge och jag fick tillfälle att bli medlemmar och bidrog med varsin
båt.

Var det jubiléet som inspirerade dig att bygga ytterligare en båt?

Ja, det och att jag hade formarna. Det är ju roligt att bygga båtar så det blev två.

Den första heter Stjärnan men kallas allmänt för "Hallenbåten", den andra heter "Stella Nova" och därför tyckte vi, dina stjärnbåtsvänner, att den vita borde heta Stella Blanca. Men eftersom den var din tjugonde båt ville du att den på latin skulle heta något på tjugo. Vi

fick kontakta en vid Uppsala Universitet latinkunnig seglarkamrat och tillsammans med honom kom du fram till namnet "Viginti".

Dina plastbåtar seglar för fort tycker många. Vid seglingar på Baggensfjärden och på Långedrag där vi seglar i heat med ständiga besättningsbyten vinner inte alltid dina båtar.



Ragge, Rulle och Pelle diskuterar några tekniska detaljer

Nej, men generellt kan man säga att nya båtar oavsett byggnadsmaterial seglar bättre än gamla. Men det gäller att ha trim på segel och rigg.

Jag ser på dina båtar att du har skenor för fockskotsblocken men inte på skotbänken för storskotet, där har du en fast skotpunkt.

Det där med att "twista" storseglet, är det inte något för stjärnbåtar?



Ragge i hemmahamnen med sina 3 plaststjärnor, 534, 533 och 500

Twista storseglet, d.v.s. skota akterliket mot lovart och sätta åt kicken är vad man gör på båtar med genuafockar och smala storsegel för att på kryssen få en väl fungerande spalt mellan fock och storsegel. Detta är inget som är aktuellt i stjärnbåten oavsett rigg, gammal eller ny.

Men du Ragge, varför sitter du och din gast alltid så långt fram i båten?

Ni sitter ju båda tätt intill akterkanten på kappen under kryssbogar. På länsbogar flyttar gästen fram på fördäck och du tätt intill kappen. Att gästen sitter på fördäck under läns har vi ju alltid praktiserat men att ha rorsman vid kappkanten var tidigare inte så vanligt, båten är ju ritad med såväl en toft akter om kappen som med en aktertoft.

Titta på båtar som seglar, i båtar där rorsman sitter långt akterut släpar akterspegeln i vattnet med ett turbulent kölvatten efter sig.

Sitter man långt fram i båten lyfter akterspegeln från vattenytan och



Olika placeringar av besättningen

båten får ett helt annat släpp, vilket julleentusiasten Bengt Arne Runnerström alltid påpekar. Detta betyder mycket för farten, ibland kanske en hel knop. Det blir ju mer påtagligt då nuvarande stjärnbåtsbesättningar

är nästan dubbelt så tunga som de tonårsbesättningar båten var avsedd för.

Framför oss Ragge, har vi en rigg- och segelritning för stjärnbåt omritad 1958 d.v.s. den gamla riggen. På den ritningen är masten påtagligt akterstagad. De nu seglande båtarna har nästan alla mera rätt uppstående master. Vad har du för synpunkter på det?

Akterstagade master var ganska modernt under första delen av förra seklet. En sådan riggning gör båten påtagligt lovgirig, vilket man måste kompensera med rodret som då fungerar som en broms. Rätar man upp masten minskar lovgirigheten och rodret behöver inte längre användas som kompensatorisk broms varför båten seglar fortare.

Men vad säger du Ragge, en viss lovgirighet är väl bra för säkerheten, en fallgirig båt är väl inget man önskar?

Jo visst är det så, men till slut beror det kanske på vem som styr.



3 st av Ragges stjärnbåtar Nr 533, 500, 87:an och hans Albin 25:a "Unda"



Ragge tar en paus från stjärnbåtsbyggandet i sin Albin 25:a.



Rudolf och hans gäst Becke Vegerfors i Ragges 22:a mellan jubileumsseglingarna i Saltsjöbaden 2013.



Bosse när han inte gästas åt Ragge



100-årsjubileumsseglingarna Långedrag 2013