



GALJONFIGUR. Bo Eriksson leder projektet att restaurera fenkölsracern Ester.



VÄLBEVARAD. Segeljakten hittades på 52 meters djup sydväst om Normanön utanför Örnsköldsvik och bärgades veckan efter midsommar 2015.

FOTO: PROJEKT ESTER



Ett lyft för Ester, 117 år

ÖRNSKÖLDSVIK

Hon var försvunnen i över 70 år. Efter skickligt detektivarbete, kryddat med tur, kunde segelbåten bärgas från Östersjöns botten. Nu restaureras fullblodsracern från grunden, nit för nit, däcksplanka för däcksplanka. Det här är berättelsen om Sveriges en gång i särklass snabbaste segelbåt: Ester.

PETER LUNDEGÄRDH (TEXT) & JACK MIKRUT (FOTO)



UNDERHÅLL. Båtbyggaren Giles Gilbert från Cornwall (i förgrunden) har hjälp av Yohanes Araya i det tidsödande restaureringsarbetet. I original var skrovet av Hondurasmahogny, nu används i stället afrikansk Sipo av mycket hög kvalitet.

Det var en mörk, men inte särskilt stormig höstkväll, vid Järvön utanför Örnsköldsvik när brand bröt ut ombord. Besättningen räddade sig i en jolle samtidigt som den utomordentligt smäckra segelbåten sakta försvann ned i djupet 1938 eller 1939 – ingen vet det exakta årtalet.

Tanken var att hon aldrig skulle hittas.

En ihärdig grupp segelbåtsentusiaster ville annat med skumsleven Ester.

Skumslev? Det är en seglingsterm och brutalt uttryckt en båt byggd så lätt att hon knappt håller ihop. En väldigt stor surfbräda. Ett kappseglingsmonster.

Hon ritades av **GUNNAR MELLGREN** och byggdes på August Plyms varv i Stockholm 1901 med det uttryckliga målet att vinna Tivolipokalen, dåtidens mest prestigefyllda kappsegling där finska och svenska båtar möttes.

Besättningen, så här i början av seklet tidstypiskt iförda stjärkragar och tjusiga skepparkepsar, såg till att hon utklassade allt motstånd i varje kappsegling hon ställde upp. Det ska ha gått så långt att utmanare stod över när det blev känt att Ester skulle finnas på startlinjen.

En säsong vann hon samtliga 29 race hon ställde upp i.

2019 ska Ester återigen visa att hon inte kan besegras. Det är många som gör det möjligt, men en person håller handgripligen i roddret: **BO ERIKSSON**.

Han är lite av ett mysterium. Man får dra informationen ur honom när det gäller hans person. Men ibland flyter brottstycken upp från hans bakgrund. Som att han gjorde den första prototypen till stridsfordon 90, i plywood och aluminium.

”Jag hade aldrig byggt en stridsvagn förut, men

blev inhyrd via ett snickeri som Häggglunds anlätade.”

Arbetet tog tre månader, inklusive övertidsjobb två kvällar i veckan. Men när ÖB med tillhörande stelbent följde kom på besök för att inspektera resultatet sammanföll det exakt med de fem tysta minuter som utlysts efter mordet på Olof Palme.

”Vi stod knäpysta i maskinhallen och sedan gick de vidare. Jag fick aldrig någon chans att säga något. Sådant är lite tålmodsprövande.”

Bo Eriksson är maskiningenjör på gymnasienivå och har hela livet varit egenföretagare, större delen som byggnadsnickare.

Men nu är det slut med kånkandet av gipsplattor. All tid går åt till Ester, dels praktiskt jobb på båten, dels allt kringarbete.

PÅ VÄG UPP. Ögonblicksbild från bärgningen. Man tvingades ta paus när Ester var femton meter under ytan eftersom det blåste upp och var sent på natten.

Kanske är det där han gör mest nytta. Som att charma fransyskan **LAURENCE RAMES**, en erkänt skicklig seglare som

håller till i Monaco och som ovetandes länge funnits på Bo Erikssons radar. Hon överrumplades vid ett Classic Yacht-evenemang i Monaco i fjol.

”Jag gick ned på knä, tog hennes hand och frågade om hon ville bli partner i projektet när vi drar i gång charterverksamhet hösten 2019. Hon svarade ja, helt coolt, men hennes ena fot studsade mot golvet. Hon var tagen av frågan.”

Stammis på klassisk restaurang

Det sägs att i Örnsköldsvik håller man antingen på med hockey eller är aktiv i något av traktens samfund.

Bo Eriksson har aldrig snört på sig några skridskor, och är heller inte religiös. Han behöver inte säga det, men att aldrig ha valt sida har sannolikt hjälpt honom att navigera obehindrat i båda dessa farvatten fulla med grynnor. En förutsättning för att lyckas med det osannolika projekt han leder.

Vi följer med på lunch och gör som bygdens hockeyhjälte **PETER ”FOPPA” FORSBERG** i början av karriären, tar bakvägen genom köket in i restaurang Mamma Mia. Det var här Foppa blev utfodrad och fick ordning på matvarnorna.

Bo Eriksson känner givetvis hela personalen och rör sig i lokalerna som om det vore hemma. Hälsar på någon, nickar åt en annan och slänger lite käft med husmor vid grytorna.

Mellan tuggorna kryssar vi tillbaka i historien till början 1990-talet då hela den här sanoslösa historien tar en avgörande vändning.

Bo Eriksson satt med gode vännen **PER HELLGREN** och bläddrade i boken *Kryssare och kappseglare* och fastnade för en bild på ett sällsynt vackert flytetyg: Ester. De byggde en modell i skala 1:10 och drömde om att göra en fullstor replik. Men sökandet efter ritningar och mer information visade sig vara knepigt. Ester försvann ur alla register 1915.

Sista kända fakta var att båten funnits i Göteborg. Efter att ha hittat en notis i en tidning från 1933 upptäcktes att hon döpts om till Brita, fått en ruff, köpts och skänkts till – wait for it – Örnsköldsviks segelsällskap som en träningsbåt för ungdomar.

ESTER

Typ: Fenkölsracer.

Byggt: 1901.

Total längd: 15,30 meter.

Längd i vattenlinjen: 8,04 meter.

Bredd: 3 meter.

Djupgående: 2 meter.

Segelarea: 108,4 kvadratmeter.

Varv: Stockholms båtbyggeri AB.

Läs mer på:

www.ester1901.se.



ROYAL CAPITAL TRANSCENDING TIME

Swedish luxury is not measured in abundance or material wealth, it is rather about freedom, sensuality and experiences in nature. True to its native heritage, Royal Capital celebrates this minimalistic luxury also in its upgrades. The new Royal Capital comes with the complication date and in two different executions of 18k gold. And being as rare as nature itself, it is available in a limited edition of only 30 pieces of each execution.

Ester ritades 1901 av Gunnar Mellgren, känd för att konstruera sin tids snabbaste segeljakter.



PRECISIONSARBETE. Bo Eriksson äger sedan tidigare segeljakten Magda IV och är van vid renoveringar. Nu har arbetet även inneburit att hitta nya lösningar. Ester är extremt lätt, varje liten detalj som ihåliga nitar, är till för att minska hennes vikt. Originalkölen har blästrats och målats. Pensionären Sven Aström, 80 år och finmekaniskt snille, har tillverkat kölinfästningsbultarna hemma i sitt garage.



► Det sista race hon deltog i – och givetvis vann – var midsommarregattan vid Ulvön 1937. Där-efter kom den ödesdigra höstnatten då hon gick till botten. Som om den här historien inte vore full av märkliga tillfälligheter och sammanträffanden går det med blotta ögat att se platsen där hon försvann från Bo Erikssons nuvarande tomt.

Kunde hon finnas kvar där i djupet, och i så fall i vilket skick?

2012 började sökandet på allvar med hjälp av så kallad side sonar. Första dagens jakt gav dystert facit: bara ett suddigt radareko av en eka.

”Det låter enkelt, men att söka av havsbotten är som att måla ett staket. Man skannar av en spjåla i taget. Oerhört tidsödande”, berättar Bo Eriksson.

Dag två gav först lika skralt resultat tills de modstulet vände 180 grader och stävade in mot land igen. Plötsligt gav sökutrustningen utslag. På skärmen dök siluetten av ett skrov upp.

”Vi lyckades filma henne där på botten. Det var som om hon väntade på att vi skulle hitta henne.”

Hemlighetsmakeriet var dock kompakt. Först när de påbörjat bärgningen visste de att de skulle kunna behålla henne. Teoretiskt fanns en risk att ättlingar till tidigare ägare skulle ge sig till kända.

Problemet var bara hur hon skulle tas upp ur vattnet. Det räknades och funderades.

”Om 30 procent av stålspanten i skrovet fortfarande var intakt borde det gå att lyfta utan att hon skulle rasa ihop. Det visade sig att endast 3 procent återstod. Det var träkonstruktionen som höll ihop henne. Den hade klarat sig tack vare Östersjöns bräckta syrefattiga vatten, på samma sätt som med Vasa”, berättar Bo Eriksson.

Bottenleran vägrade först att släppa henne ur sitt grepp, tills dykare blåste tryckluft runt kölen med en högttryckskompressor modell större.

Ester bröt ytan igen med hjälp av en specialtillverkad vagga och en lyftkran på en pråm veckan efter midsommar 2015.

Av branden som uppgavs ha sänkt henne syntes bara begränsade spår.

”Vi kunde se att det brunnit i pentryt, men det kan inte ha varit någon våldsamt brand.”

Vad som tog Ester till botten var något helt annat. I skrovet fanns fyra uppborrade hål som täckts med tunna blyplattor – enkla att sparka loss i vad som sannolikt var ett raffinerat, men i dag preskriberat försäkringsbedrägeri.

Båten sjönk värdigt i upprätt läge rakt ned tills kölen borrade sig in i bottendyn.

Hantverksliv sätter spår

Vi är på väg till en gigantisk hölada en gång ägd av skogsindustrifamiljen **KEMPE**, som byggde upp skogsbolaget Modo. Här, bakom falurödfärgad och gisten fasad, återfår Ester sin forna glans. Bo Eriksson bromsar in bilen, vevar ned rutan och säger leende till en mötande bilist:

”Vad är du ute och vinglar om?”

Han är en sådan där människa det är svårt att tycka illa om. Det lugna sättet förstärks av det norrländsk kärvhet. Han bröt lärbenhalsen för ett tag sedan och kommenterar det i efterhand med att han ”missade två dagar på jobbet”.

Vänsterhanden saknar lillfinger och yttersta leden på långfingret. Ringfingret är stelopererat.

”Det var i fräsmaskinen. Jag hittade lillfingret tre veckor senare på arbetsbänken och tänkte: Rama in eller slänga till räven? Räven fick det.”

Restaureringar av Ester är ingen lyxtillvaro. Ladan är visserligen stor som en tennisbana. Men fikarummet, där pinnstolarna har frigolitbitar som sittdynor, är uppspikat som ett svalbo i taket. Allt för att inte värdefull golvtyta ska gå förlorad. Innerväggarna är formvirket som användes vid ►



TURKISH AIRLINES

WE OFFER ALL THE ESSENTIAL BUSINESS FACILITIES: WI-FI, TELECONFERENCE, A 7-FOOT GRAND PIANO.

Our Istanbul Lounge also offers a golf simulator, a few game consoles, and a giant Scalextric. To help you relax before working, of course.

TURKISHAIRLINES.COM

A STAR ALLIANCE MEMBER



FÖREGÅNGARE. Esters linjer, särskilt aktern som är konkav undertill, var 100 år före sin tid. Hon var extremt snabb och vann det mesta hon ställde upp i. Hon kunde troligen komma upp i 20 knops fart. Det finns i dag ytterligare en segelbåt av samma typ med hemmahamn i Italien, men den är mindre och tyngre än Ester.

► bygget av Botniabanan. Taket bärs upp av gamla kraftledningsstolpar. Isoleringen kan fyllas på efterhand med färskt hyvelspån.

Teamet som gör jobbet är en story i sig. **GILES GILBERT** en mycket duktig båtbyggare från Cornwall i England. **YOHANES ARAYA** och **MEBRAHTOM ASFAHA** är bägge båtflyktingar från Eritrea. I Frankfurt sitter **JULIANE HEMPEL** en skicklig marinkonstruktör som hjälper till med ritningar och beräkningar och nyligen konstruerat ny mast till norske **KUNG HARALDS** ögonsten Sira.

Lokala företag hjälper till

När Di Weekend avlägger besök är det vårvinter. Inne i ladan är det på sin höjd åtta plusgrader tack vare en luftvärmepump. Varmare än så vill de inte ha, men heller inte kallare.

”Som värst hade vi 0,9 grader och när det var riktigt kallt vattnade vi på jordgolvet för att behålla fuktigheten i lokalen. Träet får inte torka ut medan vi bygger.”

I det skelettlika tillstånd Ester befinner sig i väger hon 1 300 kilo. Framåt hösten ska vikten ligga på 3,6 till 3,7 ton, varav kölen väger 1 495 kilo.

”Om du ska bygga en modern båt av den här storleken och komma ned i den här vikten får du använda bra mycket kolfiber och kevlar för att lyckas”, säger Bo Eriksson.

2 500 nitar till stålspanten har specialtillverkats på orten av Sanco. Ihåliga för att minska vikten.

”Man kan inte gå in på Clas Ohlson direkt och vänta sig att hitta rätt grejer.”

Budgeten för projektet ligger på 5 Mkr, men den verkliga siffran är betydligt högre med tanke på all hjälp från lokala företag och eldsjälar som 85-åriga **BERNT SÖDERBLOM**. Han kommer i princip dagligen och inspekterar framstegen och kan utan att knorra krypa omkring med dammsugare i fyra timmar i båten och städa hyvelspån.

”Utan hjälp från alla möjliga småföretag här i trakten hade det här aldrig varit möjligt. Ingen kan göra något sådant här på egen hand”, säger Bo Eriksson och tar oss med till **SVEN ÅSTRÖM**, 80 år, som grävt djupt i sin finmekaniska verkstads-kompetens och svarvat till kölnfästningsbultarna hemma i sitt garage.

”Det är så fantastiskt kul att kunna hjälpa till”, säger han.

I projektplanen beräknas arbetet till 7 220 timmar, vilket måste vara tidernas största glädjekalkyl. 10 000 timmar är närmare verkligheten.

I listan över förbrukningsmaterial: 50 liter lim, 10 000 nitar och 10 000 skruv.

Till bordläggning, däck och roder används 9 kubikmeter Sipo Utile, afrikansk mahogny, för 20 000 kronor kubikmetern i stället för den ursprungliga mahognyn som kom från Honduras.

Brädorna kom i tolv meterslängder, noggrant märkta med var de ska sitta i förhållande till träs ådringar för bästa hållfasthet.

”Vi hade telefonmöte med leverantören där vi gick igenom varje plank och var den ska sitta. I däck ska det vara stående årsringar, 12 millimeters mahogny i 47 centimeter breda däckbrädor.”

Dagens båtar? ”Gud gråter”

I praktiken är Ester ett flugfiskspeö. Lika sprött som tåligt.

”Alla små detaljer gör konstruktionen stark”, säger Bo Eriksson.

Han är flitig seglare. Har gått till Svalbard, men sukter på inget sätt efter en jorden runt-seglats. Däremot är han en träbåtskonnässör, äger redan Magda IV (som en gång ägts av **FREDRIK BLIXEN**, pappan till **BROR BLIXEN**, som var gift med den berömda danska författarinnan **KAREN BLIXEN**).

Magda IV och Ester tävlade tillsammans i en regatta 1905, när Ester baxades in i ladnan var det nästan på dagen 110 år sedan de senaste låg intill varandra.

I hans flytetygsamling finns även en eksnipa från västkusten, en Petterssonbåt från 1919, en duk-kanot och ett par isjakter.

Jo, och så är han delägare i brittiska segelbåtsmagasinet Classic Sailor – förstas. Klassiska yachter har uppenbarligen en smittsam lockelse.

”De är vackra och det är kul att jobba med dem. Tittar man på moderna segelbåtar är de ju så fula att gud gråter. Och entusiasmen i kretsen är skön. De som äger klassiska båtar är ofta trevligt folk.”

Men att renovera båtar är som att starta restaurang eller kafé. Ett säkert sätt att förlora pengar.

”Väldigt få renoveringar går det att få igen pengarna på. Men i det här fallet är det som med antikviteter, proveniensen är det viktiga – dokumentationen av hennes historia. Fungerar Ester så bra som vi tror har vi återskapat en vinnare.”

Bo Eriksson använder sällan svulstiga adjektiver, men när det handlar om Ester har han svårt att hålla igen.

”Jag skulle vilja påstå att hon är världsunik, det är därför så många är intresserade av det vi gör internationellt sett.”

Han visar stolt upp ett mejl från **WILLIAM COLLIER**, en auktoritet i den klassiska yachtvärlden sedan 30 år tillbaka. Han var bland annat med vid

i renoveringen av **PRINS ALBERTS** båt Tuiga, byggd 1909, och kallar arbetet med Ester ”coolest project ever”.

Bo Eriksson trivs egentligen dåligt med att stå i centrum. Men Ester tvingar upp honom på scenen. Det har blivit framträdanden i Hamburg inför 500 personer (”Man kunde höra en knappål falla”) och han har talat inför Monaco yacht Club. Ester har redan blivit inbjuden som hedersbåt till Rivierans mest exklusiva race.

Ester kommer att bli klarlackad. Färgföretaget Tinter i Göteborg skänker givmilt allt material till ytbehandlingen, både in och utvändigt.

”Jag frågade inte ens. De erbjöd sig själva att hjälpa till. Vi har haft tur hela tiden.”

Lägligt nog lades till exempel ett snickeri i trakten ned för tre år sedan. Bo Eriksson kunde plocka åt sig en fullständig maskinpark och välja och vraka som ett barn i en godisbutik. En stor del av verktygen, bland annat 75 limknektar, hänger prydligt på väggen i varvslokalen.

20 knop hägrar

Under däck kommer det att bli minst sagt sparsamt. Enda lyxen blir en campingtoa.

För att hon ska kunna manövreras någorlunda smidigt i hamn tvingas de motvilligt förse henne med en 16 hästkrafter stark dieselmotor.

Men att lägga ett mynt under mastfoten, vilket var kutym vid äldre båtbyggen är mer tveksamt.

”Det innebär ju extra vikt – det går inte.”

Enligt loggböcker har Ester klockats för en snittfart på 17 knop över tre sjömil.

”Stämmer det har hon nosat på 20 knop i toppfart. 1901 var det extremt ovanligt att segla så fort. Men vi kommer att få prova oss fram. Det kommer säkert att ta tre år att få riktigt bra fart i båten. Det är likadant med nya båtar som kommer direkt från varvet.”

Tre år låter som en överkomlig väntan för en båt som alla trodde var försvunnen för alltid.

Jungfruseglatsen lär i vart fall gå över den plats hon låg på botten.

”Det är nästan nödvändigt. Frågan är om man törs bara.” □



PETER LUNDEGÅRDH
peter.lundegardh@di.se