

Från lustjakt till skolningsfartyg

Den sköna segeljakten som vi i dag känner som s/y Navigator byggdes från första början till lustjakt för beställaren doktor Hans von Rettigs räkning. Båten levererades den 22 juni 1947 och var vid den tidpunkten en av landets finaste jakter. Generalkonsul Hans von Rettig var en man som hade båtar och fartyg som hobby vid sidan av rederiverksamheten. En seglare och mecenat av stora mått och välkänd i alla sjöfartskretsar.

Båten döptes till "Clipper" och den kom att företa många och långa resor framförallt i Östersjöförhållanden. Jakten var från början avsedd för strikt familjebruk: ägaren och hans följe skulle ha det så bekvämt och trevligt som möjligt vid vistelsen ombord. Salongen är ännu i dag i princip ett gott bevis för hur det såg ut från första början. Ett stort klaffbord med väl tilltagna soffor på tre sidor garanterade att det var bekvämt att spisa middag i någon stilla hamn.

Alla som har seglat under "modern tid" med Navigator vet att det inte är det lättaste att servera och inta måltider vid det stora bordet under gång, men det var ju alltså inte ens meningen från första början. Invid skottet mot pentryt finns fortfarande "brödska-pet", där torrskaffningen har förvarats under scoutseglatserna. Övre delen av skåpet hade ursprungligen en sämskskinnsklädd låda för bordssilvret som, dessvärre med sitt hela innehåll av silverbestick, avlägsnades från båten vid överlåtelsen av donationen till Föreningen Navigator år 1980. Kvar som minnesmärken från det lyxbetonade privatbruket fanns i alla fall pentryts krokar med skyltar för vilken handduk som skulle hänga på vilken krok: bordssilvret hade sin egen handduk och kristallglasen naturligtvis också.

Fungerande system?

Den grundläggande layouten ombord på "Clipper" dominerades av salongens rymd, redarhyttens två bekväma britsar med två lådor för persedlar under de avfjädrade madrasserna och det som vi alla känner som "frackskåpet" på förkant i redarhytten, en rymlig garderob på styrbordssidan intill skottet mot toaletten. Från början hade båten en enkel brits modell "Heteka" i förpiken under kappluckan för besättningsmannen, som även hade lyxen av att förfo-ga över en egen WC-stol. Det som idag påminner om detta är den lucka under vilken vi förvarar gas-flaskor i förpiken. Britsen fanns monterad på babords sida, och den kunde fällas upp mot slaget under segling för att ta minsta möjliga utrymme. Den avlägsnades någongång i början av 1980-talet.





de befinner sig i vid båtens tyngdpunktscentrum. Vid verkligt eländig sjögång och storm har även författaren av dessa rader vilat vid "fötterna på vakten" i direkt kontakt till vad som sker ombord, då befälhavaren sover. Från denna brits är det synnerligen enkelt att ingripa i händelserna, om så skulle behövas. Dessutom hålls man på plats i kojen eftersom man nästan helt är inkapslad, utan risk att rulla ut ur kojen.

Båten var vid donationsskedet utrustad med två gasdrivna värmepannor, vilka försåg de många värmeelementen med behagligt tempererat vatten för skön sömn, även korvskinnan var utrustade med var sitt väldimensionerade batteri, under en perforerad plywoodskärm. Under årens lopp avlägsnades värmepannorna på grund av att de blivit defekta under någon vinterförvaring. Ersättande system har provats i olika repriser, men ingenting som fungerat har hittills hittats. Vi får hoppas på varmare somrar i framtiden, kanske?

Föregångare i mycket

I ruffen och under däck ser det i huvudsak helt lika ut som då båten levererades: salongens babordssofa utgör en trevlig brits efter det att de skivor som bildar ryggstöd avlägsnas (och stuvas någonstans, vilket under gång inte låter sig göras).

Styrbordssidan av salongen kunde även under den ursprungliga ägarens tid troligen med mindre besvär användas för välbehövlig vila, även under gång, eftersom styrbordssoffans ryggstöd, den legendariska "styva filten" fälls enkelt upp och hängs med stroppar på krokar i skotten för att utgöra hela båtens kanske bästa koj, den enda med inbyggt slingerskott. De två stickkojerna, "korvskinnan" ute i "doghousen" var sovutrymmen för dem som inte rymdes inne i salongen. Dessa stickkojer är utan jämförelse de bästa ur vilosynpunkt ombord, eftersom

Då båten byggdes rådde det allmän brist på byggmaterial i landet, eftersom alla krafter koncentrerades på att bygga upp landet efter kriget. Även de enorma krigsskadestånden till Sovjetunionen gjorde att det inte var så lätt att få fram material för något så lyxigt som en lustjakt. Kontrakt om byggande av en "tvåmastad bermudasriggad segeljakt med auxiliär motor" skrevs i alla fall med Åbo Båtvarf efter det att Jarl Lindbloms ritningar godkänns av beställaren.

Materialmängder och -kvaliteter finns dokumenterade i föreningens arkiv, där vi kan läsa bl. a. följande om de olika materialen: ekvirke 310,5 kubikfot, ask 4,7 kubikfot, alm 3,75 kubikfot, peroba 34,1 kubikfot, mahogny 34,4 kubikfot, oregon-pine 52,6 kubikfot, gran 186,2 kubikfot, furu 391,1 kubikfot och ospecificerat: fanér.

Det var bara virket, sen finns det uppräknat en hel massa metall, såsom bly för kölen, skruvar, muttrar och brickor med mera. Allt redovisat med stor noggrannhet. Byggekostnaderna var 5 miljoner dåtida mark. Båten utrustades med en del intressanta detaljer, såsom landets veterligen första rullsystem för klyvaren med en vinsch och därtill hörande vev på fördäckets babordssida. Den första ombord på en fritidsbåt monterade radaranläggningen av märket Kelvin-Hughes installerades också; dess scannerantenn med 10 cm våglängd var över en meter bred och den var monterad framför doghousen på ett runt fundament, som fanns kvar som minne från den tiden ända tills den nya överyggnaden gjordes 1998. Själva displaykonsolen var placerad vid babordssidan av nedgången till salongen och var synnerligen skrymmande, och på grund av sin konstruktion med elektronrör i stället för de modernare transistor-systemen var den också mycket känslig för stötar, och följaktligen oftast helt ur funktion. För radarens elförsörjning hade inne i motorutrymmet en speciell generator på 18 Volt monterats.

Motorer har bytts flera gånger under årens lopp; deras bränsletankar fanns under trallar i sittbrunnstofterna och de var förbundna med varandra genom tunna kopparrör. Själva tankningen var ett evinnerligt dekanterande och väntande, så att bränslet skulle fylla de olika tankarna jämnt. Under 1980-talet byggdes sedan den nuvarande bränsletanken i förpiken och då den gamla Kelvin-Hughes-radaranläggningen togs ur bruk kunde hundratals kilo blybatterier även bäras i land. De som minns den tiden påstår att vattenlinjen sjönk med flere centimeter!

Under åren i scoutregi har det största ingreppet bestått i ombyggnaden av styrsystemet och två olika sittbrunnsreparationer, vinschbyten och däckarbete. Utseendemässigt är det just styrsystemet som

har ändrat en smula på den ursprungliga sittbrunnslayouten, mest skedde det för att göra styrandet bekvämare och tryggare i skolningsarbetet ombord.

Anställd ombord

Fjalar Söderholm, som var med ombord alla somrar under åren 1965 - 1979 minns att seglatserna alltsomoftast företogs till Svenska farvatten. –Karlskrona, Visby och övriga svenska kuststäder besöktes ofta, säger Fjalar, som många gånger var den enda "yrkessegelaren" ombord, och fick därför fungera som allt i allo. –Förpiken användes bara som segel- och trossförråd, vi besättningsmän sov i stickkojerna i doghousen, minns han vidare. Men toaletten i förpiken var ju bussig och praktisk. Det måste ha varit en intressant tid att fungera på detta sätt som anställd seglare, vem skulle inte vilja vara det ombord på Navigator?

Micko Grönholm

