

Ylva

Dansk dröm

Sällan har väl en dansk båt trivts så bra i Stockholms skärgård. Den låånga, smaaala Ylvan lägger alla hamnar inom räckhåll, även på en helgsegling.

TEXT PHILIP PEREIRA DOS REIS FOTO THOMAS HYRÉN

Ylva

LÄNGD ÖVER ALLT: 12,18 meter

LÄNGD I VATTENLINJEN: 9 meter

BREDD: 2,28 meter

DJUPGÅENDE: 1,65 meter

DEPLACEMENT: 3 450 kilo

KÖLVIKT: 1 650 kilo





Trimbar rigg. Med både backstag och krumhämmare får man god kontroll över mast och segel.



Det blir till att bo på längden, men egentligen inte särskilt trångt. Den största begränsningen är höjden till rufftaket.

Nu dunkar den lilla dieseln faktiskt igång och vi kan lägga ut från bryggan i Viggbyholm, det allra innersta av Stockholms skärgård. Så bra gick det inte häromkvällen, förklarar Nils Åkerblom. Orsaken var trivial och som seglare förstår jag honom fullständigt.

– Jo, jag hade glömt att tanka. Motorvarvet gick ner, luft i bränselsystemet, så det var bara att hissa seglen i mörkret på Askrikefjärden, kryssa hemåt och lägga till för segel. Bättre lufta dieselmotorn i dagsljus.

En båt av Ylvas kaliber gör att man använder motorn så sällan att man mellan

varven glömmer bort att den faktiskt behöver bränsle. Men nu har den alltså fått en skvätt diesel, bränslesystemet är luftat och vi är snart utanför piren och hissar på. Först storen, sedan den lilla självslående focken och så bär det iväg. Det blåser blygsamt men loggen visar envist att vi gör runt 7 knop. Stabilt men ändå livligt fräser vi fram genom vattnet.

– Från första stunden kände jag en kärlek till Ylvan, när jag såg henne innan starten på Själland runt i Helsingörs hamn, och den har inte släppt sedan dess. Jag fick vänta fem år innan jag hade råd att skaffa en egen, men sedan har jag varit trogen, säger Nils.

Seglat har han gjort i snart 50 år, men Ylva har det varit sedan 1985, då han bytte sin Safir mot det ännu längre skrovet från Danmark. Av ekonomiska skäl blev det fråga om ett halvfabrikat där skrov, däck och köl kom färdigmonterat ihop med inredningen i byggsats. Motor, rigg och segel köptes i Sverige och monterades till sjösättning på sensommaren 1985. Sedan dess har det blivit närmare 60 000 sjömil i sällskap med Ylva, det vill säga nästan två varv runt jorden, men bara i Skandinavien.

– Det häftiga är att få förverkliga en dröm, hitta rätt tillbehör och få ekonomin att gå ihop och njuta av varje sekund. Jag



Rejäl utväxling och linor dragna till brunnen gör seglingen aktiv och effektiv.



Den självslående focken är ett bra alternativ från mellanvind och uppåt.



En "riktig" toalett finns ombord, vid skottet mot förpiken.



Vid navbordet finns radion och alla bra att ha-saker som ska finnas nära till hands under segling.

har under alla de här åren inte lyckats hitta en båt som kan mäta sig med Ylva.

Inredningsmässigt är det ju lite livet på en pinne. Men bortser man från att allt "blir på längden" så är det hyfsat med plats. Höjden under rufftaket går det dock inte att se som särskilt väl tilltagen, hur man än resonerar.

– Det är ståhöjd om man inte är längre än en och femtiofem, men ståhöjd på kryssen, konstaterar Nils Åkerblom.

Så här i den måttliga, något byiga vinden på Stora Värtan kan jag bara konstatera att det är lätt att förstå skepparen. Det är en märklig känsla att segla Ylva. På något vis så



Det är i den rymliga sittbrunnen man helst vill vara ombord på en Ylva. Trädetaljerna ger ett ombonat intryck.

går båten för fort, mycket snabbare än vad man kanske förväntar sig. En annan utmärkande egenskap är stabiliteten, det går utmärkt att släppa roddret om seglen är rätt trimmade. Men trots stadigheten är båten livlig och svarar direkt på trim eller om någon i besättningen tar sig upp på sargen och burkar.

På tal om trim så är den här riggen rikt utrustad. Masten på Nils Ylva är en och en halv meter högre än original, för att bättre trivas i skärgårdens svaga vindar. Både backstag och krumhämmare finns för att styra krökningen av masten och seglens form. Skena för självslående fock finns

framför masten och även ett gennaker-peke som går att skjuta ut i fören. Numera är det i aluminium, sedan det första sprödet i kolfiber knäcktes i grov havssjö.

– Jag seglar nästan alltid själv och tycker att båten är lätt att hantera. Men samtidigt uppmuntrar den till aktiv segling och det gör det mycket roligare än om man bara sitter och hänger, och det är mycket sällan en Ylva får se sig omseglad.

Dagarna innan vi träffas och tar vår provtur var Nils Åkerblom ute och helgseglade lördag till söndag – Viggbyholm till Utö tur och retur, kryss dit och kryss hem. Skärgården krymper med en Ylva.



Det är i förpiken skepparen har boat in sig och sover.



Långsmalt båtliv. Får kan säga att linjerna inte är vackra, men det blir dyrt i gästhamnar.



Skönt att ha något att hålla sig i, där längst fram på fördäck.