



Historien om Swanen
Tarantella

Heinz Ramm-Schmidt

*Seglingsdramatik från ett halvt sekel
Hur man vinner Gotland Runt
Swanbåtarnas födelse*

Litorale

Kompletterad upplaga

FÖRORD

Under årens lopp har jag upprepade gånger blivit uppmanad att teckna ned Tarantellas historia. Bland alla de otaliga böcker om båtar som finns, kan det verka förmätet att skriva ytterligare en. Vad är det för märkvärdigt med havskryssaren TARANTELLA, som är värt att dokumentera?

Förutom att TARANTELLA bland kappseglande båtar har en alldeles unik meritlista har mitt beslut att nedteckna Tarantellas historia påverkats av, att den också kommer att handla om 30 år av havskappsegling. I den ingår också historien om Nautors födslovåndor och senare utveckling.

TARANTELLA II fyllde 30 år sommaren 2000. Hennes meritlista från havskappseglingar under 1970-, 80- och 90-talen kommer svårligen att kunna överträffas. Hon har deltagit i över 75 havskappseglingar med 50 första- och 20 andraplaceringar som resultat. Hon har vunnit Gotland Runt flere gånger än någon annan båt med samma skeppare och till största delen med samma besättning ombord.

Även om besättningens roll inte skall förringas, bör äran av framgångarna dock i första hand ges just Swan 37:an TARANTELLA, den mest lyckade båt vi seglat. Både för mig och hela min familj har hon blivit något mera än bara ett dött ting, hon har varit en trogen, stark och lydig vän och hon har medfört den portion tur, som varje havskappseglare behöver för framgång.

Därför tillägnas denna bok TARANTELLA.

Jag tackar alla familjemedlemmar och andra personer, som med renskrivning och bildmaterial bidragit till denna boks tillkomst.

Oktober 2000

Heinz Ramm-Schmidt

1.

Hur det begav sig då Pekka Koskenkylä skapade Nautor och Tarantella blev till

Vilken försäljningsteknik!

En fredag i november månad 1966 satt jag på kontoret, då telefonväxeln meddelade att en herr Koskenkylä ville träffa mig. Klockan var då två och jag höll på med ett brådskande arbete; jag undrade alltså om han kunde komma en annan dag. Sedan glömde jag bort hela saken, men då jag halv sex kom ut ur mitt rum, satt en ung man och väntade på mig i det vid det laget tomma kontoret.

Han sade inte ett ord utan gick raka vägen till mitt skrivbord och bredde ut en stor ritning. Tigande såg jag på den en lång stund. Till slut frågade min gäst, om jag trodde den var bra. Mitt svar kom spontant:

- Det här är en vinnare!

Så träffade jag alltså Pekka Koskenkylä, skaparen av ett av världens förnämsta båtvarv, NAUTOR.

Ritningen jag hade framför mig gällde SWAN 36, en av de första havskryssarna med s.k. "trasigt underliv", d.v.s. med fenköl och separat roder.

- Den är din, sa herr Koskenkylä. Jag vet att du har sålt din Vikingbåt FRÖJA och att du nu havskappseglar flitigt med andras båtar. Du behöver en egen nu.

Jag svarade att jag inte ännu var mogen för någon egen båt och om jag vore det, så siktade jag på en halvtonnare.

Den som känner Pekka kan gissa sig till hans replik.

- Det här är en entonnare och om du får ett ton till priset av ett halvt, är det väl OK?

För oinitierade kan här framhållas, att ton inte har någonting med båtarnas vikt att göra. Benämningen kommer från en i synnerhet tidigare ytterst uppmärksam internationell kappsegling, där silverpokalen var så stor att man talade om ONE TON.

Den dagen var jag naturligtvis inte alls färdig att skriva på kontraktet. Inte heller vid nästa försök, som skedde i samma stil. Det var igen fredag eftermiddag, då jag vid sextiden skulle lämna det tomma kontoret, som Pekka åter satt där och väntade på mig. Ingen hade berättat att han kommit. Han gick igen in i mitt rum och bredde ut samma ritning framför mig.

-Tycker du ännu om DIN båt? frågade han.

Först då frågade jag i vilket material hon skulle byggas. Jag fick då höra om hans storstilade planer att bygga 100 SWAN 36:or i en serie och att materialet därför måste bli glasfiber.

- Inte över min döda kropp, svarade jag som inbiten träbåtsentusiast. Åtminstone skulle inte min fru Ebba och pojkarna godkänna plast.

Pekka gick utan order också denna gång.

Men några dagar senare, strax före julafton, då jag kom hem från jobbet, var Pekka redan där. Han hade mig ovetande diskuterat trä och plast med familjen, som enligt Pekka redan var såld på både båten och plasten. Visst protesterade hustru Ebba med invändningar att plast är både tråkigt och luktar illa. Nu blev det plast i alla fall, men det försäkrades oss att båten inuti skulle se ut som en träbåt i mahogny.

Då jag den kvällen skrev på kontraktet, sade Pekka, att detta betydde tre båtar, eftersom de två andra hade uppställt som villkor att jag skulle skriva på först. Den ena var Gärdegård från Sverige, den andra Tauno Koristo, medlem i Merenkävijät. Tauno Koristo fick sin SWAN i mahogny; man hittade nämligen på att göra pluggen i ädelträ och använda den som skrov.

Historierna om Nautors tillblivelse är många

Historien om hur Pekka Koskenkylä skapade ett av världens mest berömda båtvarv Nautor är så fantastisk, att det borde räcka med att bara berätta händelser, som med full säkerhet kan verifieras. I detta fall skulle det dock vara synd att utelämna endel rätt skojiga anekdoter, som trots allt till stor del är sanna också de. Då jag och hela min familj under slutet av 1960- och början av 1970-talet nästan dagligen hade orsak att följa med Nautors utveckling, föreligger en viss garanti för sanningshalten i återgivningen.

Artiklar, som jag skrivit om Nautors första år har dessutom publicerats såväl i FRISK BRIS som i SEGLING och då Pekka år 1994 med anledning härav besökte oss, bekräftade han, att jag i stort sett tolkat händelseförloppet riktigt. Den version Nautors senare ledning har publicerat avviker nog från den vi här får följa med. Det är glädjande, att Nautors senaste jubileumspublikationer inte mera förringar Pekkass insats.

Pekka får idén

Tillsammans med sin svärfar höll Pekka år 1965 i Jakobstad på att slutföra byggandet av en mindre havskryssare. Den var ritad av den kända finländska konstruktören Eivind Still och byggd i mahogny. En tandläkare från Helsingfors, som var på väg hem från Lappland, råkade se bygget från bilen. Han stannade och frågade, vad en sådan båt kunde kosta.

- 20. 000 mark, slog Pekka till med.

- Det låter bra, sa tandläkaren, och så blev båten hans.

Båten, som många år seglade under NJK:s flagga var grönmålad och läckte alltid i fören. Det gjorde också systerbåten, som köptes av en känd ortoped i Helsingfors. Pekka byggde nämligen på sin fritid en båt till för att få en serie.

Pekka, som hade fått sin försäljarskolning i USA och var anställd hos Schauman för att sälja papperssäckar, insåg att det tydligen var mycket lättare att sälja båtar och då föddes hans fantastiska idé. Han skulle bli världens främsta båtbyggare och han skulle skapa världens första båtvarv, som på löpande band skulle producera stora, högklassiga havskryssare med överlägsen konkurrenskraft.

Det bör påpekas, att detta tänkesätt år 1965 var något helt nytt inom båtbyggerbranschen. Dittills hade stora båtar alltid byggts som enskilda byggen, sällan gjordes flere båtar efter samma ritning. Pekkass målsättning var ju 100 kryssare i en enda serie. I dag är denna tanke

inte mera unik; många har följt exemplet samtidigt som Nautor själv har en alltmer växande palett av olika båtar samtidigt på bandet.

Rod Stephens intresse väcks

Endast världens främsta konstruktör skulle få uppdraget att rita BÅTEN. Det var inte svårt att komma fram till namnet SPARKMAN & STEPHENS. Pekka konsulterade främst Åke Lindqvist, som hade alla förutsättningar att bli en ypperlig rådgivare. Åke var då Lloyds representant i Finland, han var redan då framgångsrik havskappseglare och han hade konstruerat sina båtar själv. Samarbetet mellan Åke och Pekka blev mycket betydelsefullt för Nautor. Det var också Åke som gav råd angående båtens storlek. På den tiden ansågs 36 fot vara den mest eftertraktade storleken bland havskappseglare över hela världen. I de nordiska länderna ansågs 36 fot då t.o.m. vara i största laget.

Sålunda skrev Pekka ett brev till Stephens i New York. Han berättade om sina planer och bad om ritningar till den blivande serien om 100 båtar. Då det gått någon tid utan reaktion från Stephens, blev Pekka arg och ringde till Rod Stephens i USA och frågade, om han verkligen kunde vara ointresserad av ett dylikt projekt. Då tog det eld i Rod, som svarade att han tar första flyget till Helsingfors och föreslog möte på Palace hotell klockan 6 på morgonen därpå följande dag. Tidpunkten är inte ologisk, om man känner Rods vanor och arbetsrytm. Han brukade sova bara under flygresorna mellan Europa och USA. I sanningsens namn bör påpekas att Rod hade för avsikt att samtidigt besöka andra beställare i Finland. Professor Heikki Siren torde vara den första som låtit bygga en S&S ritad båt i Finland, nämligen KUOHUNEITI.

Rod hade faktiskt med sig ritningarna till en förbättrad version av årets succébåt DIANA, som hade vunnit One Ton Cup föregående sommar. Den nya båten skulle egentligen byggas för en engelsk köpare, men Pekkas projekt gick före allt annat. Båten skulle byggas i glasfiber. För rätten till ritningarna uppställde Rod ett villkor: Pekka måste först uppvisa minst tre fasta order för båten, som Pekka gav det lyckade namnet SWAN 36.

Fördomsfria tillverkningsmetoder

Om inredningens utformning var man oenig. Rod ville ha ett spartanskt pentry, men med stor isbox. Pekka riktade in sig på svenska köpare och ville ge den populära båtkonstruktören Olle Enderlein uppdraget att utforma köket. Tyvärr gav Rod efter och som resultat får de flesta ägare av Swan 36:an dras med en dinettlösning, d.v.s. en kombinerad arbets- och diskbänk på två meter, som tar hela styrbordssidan i anspråk. Den är utmärkt i hamn vid cocktailparties, men allt annat än populär ute till havs under krängning och i sjögång. Därför blev Nautor snart tvungen att alternativt erbjuda en version med kojor på vardera sidan i salongen.

Så började för oss alla inblandade hektiska tider. Avsikten var att de första tre båtarna skulle delta i Gotland Runt instundande sommar. Vi siktade på sjösättning den sista april, vilket bekräftades i kontraktet t.o.m. med förseningsböter. Dem kunde vi snabbt glömma, eftersom det visade sig att Pekka visserligen var en skicklig försäljare, men om båtbyggeri visste han så gott som ingenting, vilket allvarligt försenade de första båtarnas tillblivelse.

Pekka hyrde ett tomt garveri i Kållby utanför Jakobstad och kontaktade skickliga yrkesmän från trakten. I fråga om laminering av glasfiber utnyttjades landets främsta expertis. Eftersom man inte var belastad med gamla traditioner inom båtbyggeri var det lätt att genast införa för den tiden revolutionerande arbetsmetoder. Skroven göts i Bosund hos Brännbackas i 40 graders temperatur, vilket garanterade en så fullständig härdning att någon glasfiberlukt aldrig kunde förnimmas i båten. Rurik Riska var specialist på träbehandling och han basade det laminerade träet i de vackraste former. Ännu i dag skiljer sig Swanarna från andra byggen bl.a. i fråga om inredningens mjuka former och högklassiga ytbehandling.

I garveriet i Kållby monterades de första båtarna enligt traditionella metoder, men redan i den första industrihallen introducerades år 1970 nyheten att bygga inredningen helt färdig och ytbehandlad i snickeriet, varefter den med travers kunde sänkas ned i skrovet. Därefter lyftes däckets på plats. Nytt var också att däckets färdigställdes med beslag och vinschar innan det fästes vid skrovet. I dag har dessa arbetsmetoder kopierats av alla större båtvarv i världen och Nautors försprång i detta avseende har eliminerats. I den första egentliga industrihallen, som möjliggjorde serietillverkning, rörde sig skroven på skenor från arbetsstation till arbetsstation. Relativt nytt var också mellangolvet i hallen, vilket medförde att ingen mera behövde klättra på stegar för att nå däckshöjd. Alla beslag och komponenter skulle vara de bästa, som kunde uppbringas. Tyvärr fästes dessa, och speciellt skotskenorna med alltför små skruvar, en omständighet som snart skulle bereda oss bekymmer.

Det är klart att den bristande erfarenheten av ett dylikt projekt helt rubbade tidtabellen. Vår familj började snart tillbringa all fritid och alla veckoslut på varvet och i synnerhet min son Michael deltog aktivt i arbetet och försummande skolarbetet. Vi placerade en husvagn på Lillsands vackra strand som logi. Vi blev goda vänner inte bara med Pekka utan också med hela byggargänget. Där var Janne, Gösta, Helge, Nisse, Paul och Fagerström, utmärkta yrkesmän allesamman. De var helt solidariska med Pekka och arbetade ofta dygnet runt utan att vara nogräknade med antalet arbetstimmar eller övertidsersättning.

Finansieringen det minsta problemet

Pekka hann samtidigt starta sin marknadsföring internationellt och order började flyta in. Jag tror att bröderna Stephens hjälpte med uppbyggandet av det första agentnätet. Finansieringen av projektet var länge det minsta problemet. Vid tecknandet av kontraktet betalade beställaren 1/3 av priset, följande tredjedel då skrovet var färdigt gjutet och resten vid leveransen. Oberoende av att båtarna byggdes med stor förlust, strömmade pengar in i kassan tack vare accelererande framgång med försäljningen. De finansiella problemen framkom först då orderingången minskade.

De första Swanarna ser dagens ljus - trots komplikationer

Den fjärde Swan 36:an beställdes våren 1967 av den nyutnämnda agenten Dave Johnson i England, som var fräck nog att hålla fast vid kontraktets stipulation om böter för försenad leverans. Pekka klarade tidsfristen på sitt eget sätt. På utlovad dag skeppade Pekka ett skrov med däck och för att blidka agenten följde ett gäng österbottningar med, som på kort tid

färdigställde båten på ett varv i Lymington. Jag fick aldrig reda på, om köparen godkände leveranssättet, men båten, som hette CASSE TETE II, slog snart allt som flöt i The Solent och dess omgivning. I såväl Nautors egna publikationer som i Yachting Worlds reportage har just denna båt alltid felaktigt framställts som den första av alla sjösatta Swanar. Denna nödlögn måste man väl, trots bättre vetande, acceptera då den sannolikt bidrog till Swanarnas stora försäljningsframgång.

De tre första Swanarnas tillblivelse var svår och händelserik, men till sist stod vår TARANTELLA I på garveriets gård. Men då hade Gotland Runt redan för länge sedan passerat. Färdig var båten ingalunda, hon hade t. ex. ingen köl. Kölen skulle gjutas i en form, som föregående dag hade gjutits i betong ute på gården. Enligt experterna skulle formen torka någon vecka, men Pekka och vi hade inte tid att vänta. Blymängden, 31/2 ton, smältes i en stor degel och så stälptes hela härligheten i den fuktiga betongformen. Det var en ståtlig syn att se det glödande blyet spruta vida omkring och grannarna trodde att vi sysslade med fyrverkeri.

Det blev ingen köl av det gjutet, men Pekka tröstade sig med att formen nu var torr och beredd att ta emot en ny sats bly. Det blev en fin och snabb köl. Masten gjordes i garveriets källare av silverspruce i två hälfter, och eftersom den urgröptes endast obetydligt behövdes det åtta man för att röra den ur fläcken. Det visade sig naturligtvis att källaren var så trång att hål måste öppnas i väggen, innan masten kunde lyftas på trailern, där Tarantella redan väntade. Så började historien om sjösättningen, som blev oväntat dramatisk.

Sjösättning efter haveri på torra land

Under applåder och hurrarop satte sig ekipaget äntligen i gång med destination Alholmen i Jakobstad, där länets enda tillräckligt stora kran väntade. Den oöverträffade bysmeden Helge hade konstruerat en bra trailer. Som tom hade den galant passerat genom björkallén som från landsvägen ledde till varvet. Men nu när den med sin last skulle ut genom allén rymdes ekipaget inte mellan träden. Någon antog, att bygget blivit så försenat att björkarna hunnit växa sig tjockare. Men sanningen var väl närmast att trailerns gummidäck bågnade under skrovets sex ton så mycket, att de helt enkelt inte rymdes mellan träden.

Nu var goda råd dyra. Men Nautorgänget var sällan länge rådlöst. Sedan allt lirkande visat sig fruktlöst, tog gossarna resolut fram motorsågarna och fällde björkarna på ena sidan. Kvar blev en halv allé.

Så kunde färden lyckligt fortsätta mot Jakobstad och Tarantellas rätta element. Tyvärr hade processen med björkarna tagit så mycket tid i anspråk att kranen vid Alholmen inte kunde vänta, utan var på väg till Gamlakarlebys hamn Yxpila. Det var bara att hastigt ändra kurs och i stället styra mot Yxpila, som låg 40 km längre norrut. Vi skyndade oss till vårt logi i Jakobstad för att breda en massa smörgåsar och hämta dopchampagnen, som vid sjösättningsceremonin högtidligt skulle krossas mot båtens stäv. Därav blev dock intet. Men låt oss inte gå händelserna i förväg. Smörgåsarna däremot var avsedda för byggargänget, som de senaste veckorna arbetat natt och dag och var i behov av lite kalorier, där de satt uppe på lasset under landsvägsfärden och fortsatte att skruva beslag.

Vi hann fatt ekipaget mycket tidigare än beräknat. Det hade hunnit bli sent, men natten var ljus, då vi redan halvvägs såg att ekipaget hade havererat. Tarantella låg med stark slagsida i diket. Igen var goda råd dyra. Medan killarna skrapade sig i huvudet, satte vi oss helt enkelt ner på dikeskanten och åt upp de medhavda smörgåsarna. Lirkandet i björkallén hade antagligen skadat ett däck med punktering som följd. Det gällde att åka tillbaka och väcka upp bysmeden. Eftersom trailern var helt hemmagjord skulle Helge bli tvungen att såga av hjulaxeln och föra hjulet till smedjan för reparation. Då det var en tidskrävande procedur, antogs det att ingen sjösättning skulle äga rum den natten. Vi återvände till vårt logi för några timmars sömn.

Klockan sju på morgonen var vi tillbaka på olycksplatsen, men kunde bara konstatera att båten var - stulen. Inte en själ syntes till. När vi kom fram till Yxpila, trodde vi knappt våra ögon: Den första av alla Swanar låg redan i sjön med masten riggad! Skruvandet pågick för högtryck som förut. Helge hade under natten producerat ett nytt hjul och svetsat fast axeln och så hade färden fortsatt till Yxpila. Båten blev alltså odöpt. Det gjorde oss inte alls glada. En båts lycka och framgång förutsätter ju dop med övliga ceremonier, champagne, tal och dopgåva. Var detta ett dåligt omen?

Jungfrufärd med bottenkänning

Men till Alholmen i Jakobstad skulle vi i alla fall så fort som möjligt; det skulle skruvas mycket ännu. Nu sjöledes. Pekka valde ut två med farleden förtrogna Bosundbor, som tillsammans med mig skulle köra för motor i stora farleden. Här satte sig hela gänget emot sin boss. Alla åtta fordrade att få vara med på den första Swanens jungfrufärd. Pekka gav motvilligt efter, men först då alla lovade att skruva beslag under hela resan, så att båten skulle vara färdig vid ankomsten till Alholmen.

Det blåste friskt och många blev genast sjösjuka. Därför insisterade besättningen på att ta den inre farleden, som de påstod sig känna till sedan barnsben. Men under åren måtte landhöjningen ha gjort sig kännbar, eftersom vi flere gånger var på grund, innan vi försenade kunde lägga till i hamnbassängen på Alholmen. Av skruvandet blev det ingenting under färden och Pekka blev flyförbannad. Enda gången jag sett honom visa dylika mänskliga reaktioner.

Detta var den 16 juli 1967, dagen före den planerade avfärden. Pekka är skicklig på PR och hade naturligtvis meddelat lokalpressen, att den första Swanen skulle avsegla den 17 juli klockan 16.00. Men ännu återstod skrämmande mycket att göra. Janne & Co fortsatte sitt nonstop arbete ännu ett dygn och vi själva hade inte sovit många timmar den senaste tiden. Men vad kunde vi göra? Kl. 15. 45 sagda dag samlade vi hela gänget ombord för ett party i ilfart, varvid vi döpte Swanen till TARANTELLA och sprutade för säkerhets skull champagne omkring på alla viktiga ställen.

På kajen hade redan samlats rysligt mycket folk, som på slaget 16.00 började hurra och klappa i händerna. Gästerna hoppade i land och vi startade motorn, slog backen på och kastade loss. Det var mer eller mindre kaos ombord. Till råga på allt började Tarantella cirkla baklänges i bassängen och vägrade att lyda andra order. I ett lämpligt ögonblick när vi backande slickade

kajen hoppade Janne ombord med en sticksåg i handen. Snabbt sågade han upp de för växelkabeln alltför trånga hålen i akterskottet och så var den malören ur världen.

Men ute till havs blåste det fasligt hårt för vår mycket unga besättning. Ingenting hade hunnit stuvas, seglen var oprövade o.s.v. Vi borde naturligtvis ha smugit oss in i någon för publikens ögon skyddad hamn för vidare förberedelser och sömn, men vi ville inte riskera otrevliga rubriker i Jakobstadstidningen följande dag. Alltså bar det ut mot storm och natt.

Vi hade knappt satt segel förrän bombeslaget lossnade från masten. Det gick att reparera med betydligt längre skruvar. Sedan började underliga dofter sprida sig under däck. En öppnad flaska denaturerad sprit hade glömts kvar, den rann ut i kölsvinet och blandade sig med besättningens maginnehåll. För övrigt seglade Swan 36:an underbart och vi hade en fin färd till Helsingfors. Problemet med alltför små skruvar följde oss dock länge. Utanför Vasa lossnade den dåförtiden mycket dyrbara vindmätaren från masttoppen och svängde runt i sin kabel. Jag fick klättra upp med en kniv i munnen och hastigt skära av kabeln för att rädda det dyrbara instrumentet.

Nautors kvalitetsfilosofi

Av kappseglandet blev det inte mycket den första sommaren. Men i New York följde bröderna Stephens med stort intresse Nautors utveckling. Rod Stephens kom flygande över för att vara med om Tarantellas första race. Han lärde oss mycket om havskappsegling. Han undersökte båten från för till akter och han satt länge uppe i masttoppen och gjorde anteckningar, alltid på gult papper.

Nautor får i högsta grad tacka Stephens för den höga ambitionen man från början hade i fråga om kvalitet och durabilitet. Att man inte i alla avseenden genast klarade alla önskemål är naturligt.

Nautor använde sig också av andra rådgivare och då Pekka var en god lyssnare blev resultatet att båtarna byggdes för att hålla alla påfrestningar och så durabla, att tidens tand inte frätte dem. Agenten i USA, Palmer Johnson, sände sin egen man Bill Emery till Jakobstad för att kontinuerligt kontrollera och testa alla detaljer och prylar som installerades i båtarna. Han var en grundlig man som hade sitt eget testprogram. Han vägde 120 kg och han hoppade på alla grejor och konstruktioner och kasserade allt som gick sönder. Det kan nog hända att vissa saker därför blev överdimensionerade, vilket gjorde båtarna onödigt tunga. Rod Stephens motto var, att du aldrig skall behöva minska segel för att någonting går sönder, endast för att få bättre fart på båten. Han berättade med förakt om en seglare, som ville beställa ritningar till en 1/2 tonnare, som skulle vara så konstruerad och dimensionerad, att den skulle hålla ihop precis VM:s sex delseglingar, men ingenting mera. Det blev ingen affär med den kunden, däremot fick Rod uppdraget av Peter Fazer att konstruera en 1/2 tonnare just för samma race. Den konstruerades enligt Rods filosofi, men man kan gissa att den inte kunde hävda sig mot andra konstruktörers betydligt lättare skapelser, speciellt i lätt väder.

Man hör ibland påståendet, att den och den båten skulle ha vunnit, om inte den eller den detaljen hade brustit, eller om masten inte hade knäckts. Samtidigt beaktar referenten inte, att

ifrågavarande båt aldrig skulle ha varit så bra placerad, om den hade varit lika starkt byggd som konkurrenterna.

Tyvär var det just Stephens fina filosofi som bidrog till att också Nautor 1977 såg sig tvungen att anlita andra konstruktörer. De något tunga S & S-ritade Swanarna hade svårt att i kappsegling hävda sig mot andra konstruktörers skapelser med jolleliknande skrov och fenköll med spadroder. De första Swanarna av den nya skolan ritades av Ron Holland, men sedan 1979 har German Frers blivit Nautors hovleverantör. För honom var steget till konstruktioner, som var både snabba och beboeliga inte långt, för han hade åren 1965 - 68 fått sin skolning just hos S & S. Oberoende av dessa yngre konstruktörers framgångar framstår dock bröderna Olin och Rod Stephens för många seglare som de stora legenderna bland alla båtkonstruktörer världen över. Som ett bevis härför kan nämnas, att Stephensentusiaster i hela världen har bildat en exklusiv förening, som bär namnet Sparkman & Stephens Association och som har ett trettiotal medlemmar också i Finland.

Av ovanstående kunde man kanske få den uppfattningen att Swanarna under de nya konstruktörerna Ron Hollands och German Frers era skulle ha gett avkall på sin filosofi i fråga om hållbarhet och sjöduglighet. Så är ingalunda fallet. Det finns många exempel som visar att Swanarna har klarat sig bättre än andra båtar i extremt svåra förhållanden. I det ödesdigra Fastnet Race 1979, där en fjärdedel av de deltagande båtarna kapsejsade, fem sjönk och femton seglare drunknade, klarade sig många Swanar utan större skador. Den svenska Swan 57:an TRAVEL kom i mål med endast ett skörat segel. Likaså kom Swan 47:an TOSCANA helskinnad undan. Från Sydney - Hobart 1998 har vi ett färskt exempel som visar att Swanarna är gjorda för att klara de mest otroliga påfrestningar. I Nautors "Swan Forum 1999" beskrivs realistiskt hur Swan 44:an LOKI uppförde sig i orkanen, som krävde sex seglares liv och där 15 man plockades upp från havet med helikopter. Loki träffades bl.a. av en 50 fot hög våg, hon stjälpde, men rätade snabbt upp sig och seglade oskadd i hamn. Lokis ägare är övertygad om att besättningen kan tacka Nautors filosofi gällande hållbarhet och dimensionering för den lyckliga utgången. Också andra Swan-båtar har klarat sig bra i extremt hårt väder. Swan 65:an SAYULA, som vann det första Whitbread racet, kantrade men fortsatte tävlingen med endast obetydliga skador.

Stephens arv har Nautor förvaltat bra och det är just lång livslängd i kombination med en överlägsen finish i detaljerna, som alltjämt är varvets kännetecken. Därför är det inte förvånande att Swanarnas andrahandsvärde är mycket högt och att de äldsta Nautor-båtarna börjar bli eftersökta samlarobjekt.

Rolls Royce-klass till Mercedes-pris

Pekka var storstilad och antagligen mycket klok då det gällde reklamationer. Han erkände genast brister och åtgärdade felen utan diskussion. Tack vare sin ovanliga förmåga att kunna lyssna på andra lärde han sig snabbt och från att inte ha vetat så mycket om båtar och båtbygge, blev han snart känd som mannen, som gör havskryssare i Rolls Royce-klassen, men som säljs till Mercedes-pris.

Den lyckade första designen i kombination med ett i början mycket lågt pris väckte stor uppmärksamhet runt om i seglarvärlden. Swan 36:an blev genast en "vinnarbåt". Det märkte

man redan år 1968 i seglarmetropolen The Solent i England. Det var inte endast den tidigare nämnda Casse Tete, som var framgångsrik. Yachting World skrev om regattan i Cowes att det hela liknade en "Swanlake". Först år 1970 övertog Swan 37:an trettiosexans roll som närapå oslagbar. Swan 36:an producerades i 90 exemplar, Pekkas dröm om 100 stycken uppfylldes alltså nästan. Drömgränsen uppnåddes trots allt senare: Swan 38:an byggdes i 116 exemplar. Även Swan 46:an byggdes i över 100 exemplar, nämligen 109 st.

Som jag nämnt hade vår första Swan vissa barnsjukdomar, och då jag talade med Pekka om större reparationer sade han:

- Sälj Tarantella i Sverige, så får du av mig en Swan 37:a för pengarna.

Vi hade haft framgång i kappseglingar åren 1968-69 och kunde därför formulera en bra annons i På Kryss & Till Rors. Därför lyckades vi faktiskt få just priset för en ny Swan 37:a, som Pekka levererade lagom till kappseglingssäsongen 1970. Det skulle visa sig att just den båten, TARANTELLA II skulle bli den i kappseglingssammanhang mest framgångsrika båten av Pekkas alla byggen.

Den nya ägaren till Tarantella I bodde i Örebro och han föredrog kontant betalning. Det blev mitt problem att få hem en portfölj full med 100 kronors sedlar. Dåförtiden var det mycket riskabelt att passera den finska tullen med utländsk valuta. En grupp fackföreningsbossar hade just dessa dagar ertappats med några tusen kronor gömda i skorna och det väckte mycken uppståndelse. Därför gick jag till Handelsbankens närmaste kontor och bad att få öppna ett konto. Men för utlänningar var inte heller det tillåtet. Lyckligtvis kunde jag utan svårighet lägga in alla kronor på en svensk affärsbekants konto för senare uttag i lämpliga portioner. Att just denna affärsman senare blev anklagad för försnillning, visar att inte heller denna överföringsmetod var helt riskfri.

Den ödesdigra eldsvådan 1969

Efter Pekka Koskenkyläs första framgångar i båtbranschen blev kommunerna i regionen intresserade och började satsa på hallar för stor expansion. Målsättningen hade ju varit en leveransklar båt per dag. I december 1969 brann emellertid den stora monteringshallen och med den 13 i det närmaste färdigställda lyxkryssare. Även om försäkringen täckte de direkta skadorna blev det ett 3-4 månaders avbrott i produktionen och finansieringsplanen kunde inte följas. Den nya, nuvarande stora hallen var visserligen under byggnad, men den hann inte tas i bruk i tid för att rädda ekonomin.

Pekka var i detta läge tvungen att finna en partner och olika alternativ undersöktes. Det var då Schauman-koncernen trädde in och förvärvade en knapp majoritet av aktierna. Pekka fortsatte som ledare av företaget, men efter ytterligare förhöjning av aktiekapitalet blev Pekkas andel så obetydlig, att han inte mera kände sig hemma i det företag han skapat.

Pekka seglar söderut

Få människor har byggt så många båtar som Pekka utan att själv äga en enda. Schauman hade full förståelse för Pekkas känslor och man kom överens om, att han på specialvillkor fick bygga en Swan 65 åt sig själv. Med den seglade han sommaren 1973 till franska Rivieran.

Sista gången jag såg Pekka och hans familj var i Sandhamn. Han var på väg söderut, vi med Tarantella på väg till start i Gotland Runt.

Mina direkta kontakter med Pekka avbröts här för en tid av 21 år - tills jag i januari 1994 åter fick träffa denna legend livslevande och full av nya revolutionerande idéer inom den bransch han gjort till sin.

2.

Havet drar

Alla böcker jag har läst om seglares äventyr har åtminstone ett kapitel, där författaren får tillfälle att berätta hur tidigt han eller hon kom i beröring med segelbåtar eller det våta elementet överhuvudtaget. Jag skall försöka göra det kapitlet kort.

Den seglingspokal som jag först kunde beundra, fick jag i arv. Den erövrades av min morfars båt S/Y TAM-TAM i Wiborgs Läns Jaktklubbs kappsegling redan år 1895. Mitt äldsta barnbarn fick den i dopgåva.

Som tolvåring deltog jag i min första kanottävling på Viborgska viken och efter det blev det tävlingspaddling på allvar varje sommar. Då det inte ännu förekom någon juniorklass måste jag som tonåring tävla med senioreliten. I tävlingar i Wiborg klarade jag mig bra, men i finska mästerskapen var en bronsmedalj bästa skörden.

En kanotist lär sig att parera vågor och får en mycket god balans. En av pionjärerna i finländsk kanotsport Sven Lillqvist hade i Danmark träffat tvättakta eskimåer. Av dem lärde han sig göra eskimåsvängar, d.v.s. man stjälpes med kanoten och kommer med ett speciellt grepp med paddeln upp på andra sidan, men sitter hela tiden kvar i kanoten. Per telefon lärde han mig konsten och så blev jag den andra i Finland, som kunde skrämra folk med att helt ofarligt gå runt med kanoten.

Helt ofarligt var det kanske ändå inte, för i mitt oförstånd stjälpes jag en gång avsiktligt i S/S Louhis svallvågor, när hon fullastad med passagerare tuffade fram på Viborgska viken. Folk trodde jag var i nöd och alla samlade sig vid styrbords reling, så att båten fick en oroväckande slagsida. De förstod inte alls skämtet, när jag kom upp på rätt köl igen. Koiviston Merikylpyläs hotelldirektör Hansson befann sig ombord på Louhi och fick en idé till ett programnummer för sina hotellgäster. I tidningen Karjala kunde man snart på första sidan läsa en annons med rubriken: "Eskimotaituri HEISRAM esittää eskimokäännöksiä Koiviston Merikylpylässä" (fritt översatt: "Eskimåkonstnären HEISRAM uppför eskimåsvängar vid Koivisto badhotell").

För att leva upp till detta konstnärsnamn behövde jag en lämplig mundering. Min mor sydde mig en grå overall med pälsbrämrad huva och före uppträdandet skulle mitt ansikte smörjas med en blandning av sololja och kakaopulver. Men det hela höll på att sluta illa. Jag provade nämligen aldrig svängarna i full mundering. När jag paddlade ut framför åskådarläktaren fick jag olja i ögonen och då jag strök bort oljan fick jag den på händerna. Det var inte bra för det nödvändiga greppet om paddeln. Då jag hade stjälpes och satt med huvudet nedåt, fylldes eskimådräkten med vatten. Den blev så tung att jag inte lyckades komma upp mera än halvvägs, förrän jag sjönk ned igen. Sjögången var lyckligtvis hård och med hjälp av en väg kunde jag till slut fullfölja svängen. Publiken uppskattade mitt haltande försök mycket mera än de svängar jag senare gjorde utan eskimåkostym.

Liksom alla andra artister hade också jag en medhjälpare, eller manager. Han hette Nisse Kjeldsen och var 13 år, ett år yngre än jag själv. Han hjälpte mig med förberedelserna och med att bära kanoten.

För hela uppträdandet under två dagar var gaget hela 325 finska mark. Det täckte precis arvodet till managern och tågbiljetterna till Wiborg. Som kuriositet kan nämnas att Finlands Kanotförbund fick höra om mitt gage och diskuterade, huruvida jag skulle få tävlingsförbud som professionell.

Vi kanotister rörde oss mycket på Wiborgs Läns Segelförening på Tervaniemi och fick gasta på olika båtar. Speciellt lärorikt var det att segla med Bertel Relanders Pimpinella, som var oslagbar i hård vind. Jag minns speciellt en stormig seglats, där jag åtminstone lärde mig att ösa. Jollesegling var dåför tiden ett mer eller mindre okänt begrepp, och jag har därför haft vissa komplex och avundas dagens seglarungdom, som får börja från optimist och gå uppåt.

Först efter kriget 1947 fick jag i Helsingfors segla en egen båt. Det var en Kyntzell-ritad nordisk 22:a, MAJKEN, som professor Leonard Borgström sålde mig för en billig penning. I brist på jollar var Majken, som var slank som en synål, en verkligt god lärare. Vi seglade praktiskt taget varje dag så länge det var öppet vatten och ibland i november bland nattgammal is. Under sommarferien seglade vi kors och tvärs i skärgårdshavet från tidigt på morgonen och ända tills det redan blivit mörkt. Ovanan att inte söka natthamn så länge man såg något, skapade vissa konflikter inom äktenskapet. Ofta närmade vi oss natthamnen med ankaret hängande på lämpligt ankardjup och lät det gå då det tog i botten. Jag ansåg dessutom, och antagligen med rätta, att en motor på en segelbåt är ägnad att förstöra skepparens färdigheter i att segla snabbt i svag vind. Därför dröjde det länge, innan motorn uppenbarade sig på våra båtar.

Visserligen blev jag något av en expert på blekväderssegling, men metoden ledde ibland till dispyter med besättningen om, när det var tillräckligt vindstilla för att ta fram paddelåran för att nå land, om nattnordan uteblev.

Majken var klart överriggad och därför känslig och härlig att segla. Då 22:orna hade slutat kappsegla i regattor fick jag nöja mig med att kappsegla mot allt som flöt. Varje båt måste omseglas och besättningen sade skämtsamt att konkurrenterna närmade sig så fort, att det inte var någon skillnad om de var på samma kurs som vi, eller om de kom emot.

Tidigt på våren skulle Majken sjösättas. Det skedde sällan utan dramatik. Hon var upptagen på vår egen strand på Degerö och stod på en kälke, som jag själv hade byggt av trädstammar, som jag fällt på tomten. Några skenor fanns inte och kälken brukade fastna i gyttjan redan vid strandkanten. Men jag hörde ju till Degerö Frivilliga Brandkår, som aldrig var rådlös. Brandkåristerna riggade upp en vinsch på vikens andra strand, varifrån vajrarna räckte till distansen om ca 500 m. Så var det bara att sätta vinschen i gång och Majken flöt ut i sitt rätta element.

Ett år ville vi påskynda premiärseglingen genom att resa masten i hemknutarna i stället för att bogsera båten till en mastkran. Bron mellan Degerö och Hertonäs spände sig dåför tiden i en vacker båge över det smala sundet. Majken placerades i broöppningen och Väino Ansala och

jag stod på bron med masten i famnen. Hasse Hedström var ombord för att styra masten in i masthålet. Då vi hade rest masten i lodrätt läge och siktade in i hålet, hände det. Ansala och jag damp omkull på bron, samtidigt som Hedström for i däck på Majken. Då vi kom till medvetande, såg vi att masten låg tvärs över bron och en bil tutade otåligt för att kunna passera.

Det visade sig att vi inte hade observerat högspänningsledningen med 20 000 volt, som gick över sundet på lagom masthöjd. Följande försök lyckades bättre. Masten kom på plats, men en viss sordin låg över sällskapet, när det återkom till hemhamnen. Några större skador fick ingen av oss, om man undantar brännskador i fötterna. Strömmen, som passerade genom våra kroppar, hade genomborrat våra gummiskor på vägen till endel spikar i broplankorna.

Men familjen växte och kraven på komfort ökade. Den goda Majken läckte både uppifrån och nedifrån och då man sov i sin koj måste man vid regnväder ha ett paraply uppspant mellan näsan och däckets. Hur de tre små busungarna hölls på det smala hala fördäcket utan någon som helst sargkant är ett mysterium. På den tiden fanns det inte användbara flytvästar. Det saknades minsann inte dramatik i vårt seglande. Men snart ville jag delta i riktiga kappseglingar och år 1954 blev det aktuellt att byta båt.

Bankappsegling ett måste för varje seglare

Under denna tid vaknade intresset bland de nordiska seglarförbunden att skapa en gemensam entypsbåt, som skulle vara större och mera beboelig än Folkbåten. Den norska konstruktören Bjarne Aas fick uppdraget och så föddes den nordiska Viking-båten. Den byggdes genast i elva exemplar i Finland, men i de övriga nordiska länderna blev den ingen succé. Viking Nr 11 hette FRÖJA och seglades framgångsrikt av Carl Erik Winquist, i dag legendarisk ensamseglare vid över 90 år. År 1954 blev jag lycklig ägare till Fröja och så började bankappseglandet på allvar. I början kappseglade de elva Vikingarna flitigt och jag kände mig som en nybörjare.

Jag studerade noga Manfred Currys legendariska bok om hur man vinner varje kappsegling och då jag försökte omsätta hans läror i praktiken, började jag få framgång. Många av hans teorier har hjälpt oss också senare under havskappseglandet. Redan då insåg jag betydelsen av en hal båtbottnen. Vi blandade grafit och båtlack till en tjock gröt och gned in massan i skrovet. Sedan polerades ytan med olika metoder så bottnen blev blank som en spegel.

Manfred Curry lärde att en god start är en garanti för seger, om man också i övrigt följer hans anvisningar. Min första seger med Fröja kom också efter en viss förberedelse på förhand. Hemma på salsgolvet smetade jag stärkelse på hela focken och slätade ut gröten med strykjärn. Focken blev blank som ett skjortbröst och hade just den form jag önskade. Visserligen hade jag problem med att få spektaklet möjligast obrutet ombord, men det lyckades. Focken hissades först vid 5 min-skottet och så bar det iväg med en gentemot konkurrenterna överlägsen fart. Glädjen varade dock inte länge, för det började regna och så var glansen borta. Förspränget var ändå tillräckligt och skottet var vårt.

År efter år minskade Vikingarnas intresse för kappsegling och det blev allt lättare för Fröja att få skott. Det sista året vi kappseglade med Fröja var resultatet 16 segrar i 17 starter. Som trogen besättning hade jag de första åren Jaakko Holma och Bror Holm. Senare hade Murre Bäckström, Tancred Malmström och Ässe Kindberg stor andel i framgången. Hustru Ebba och pojkarna fick också lära sig kappseglingens mysterier.

Fröja var vinterupplagd hos Merenkävijät på Långörn invid Sveaborg. Jag höll på att måla båten med hjälp av Christian 8 år och Leif 6 år. Medan jag målade i kölsvinet tröttnade pojkarna på att slipa kölen och började en rolig lek. Det fanns massor av tomma - eller halvtomma - målarburkar på området och de kunde inte motstå frestelsen att kasta dem över ett tak som hörde till bastionen. Efter en stund började burkarna tryta och Leif gick runt byggnaden för att se om burkarna kommit över. Då hittade storebror ännu en burk som kastades över taket. Den ramlade rakt i huvudet på lillebror. Det gjorde ont och Leif kom skrikande springande till Fröja. Han klättrade upp för stegen, samtidigt som jag kom upp från kölsvinet. Vad jag såg var hemskt. Leifs huvud var fullt av blod som rann ner på kläderna. Hastigt fördes vi i land från ön och en taxi förde oss i ilfart till närmaste sjukhus. En läkare tog genast hand om honom och de försvann in i en operationssal. Efter en stund kommer läkaren ut och säger: "Jag kan inte finna något sår". Allt det röda var bara blymönja!

Havskappseglingens första år i Finland

Mina första kontakter med havskappsegling fick jag vid fortsättningskrigets slut 1945. Matti Saurio var min arbetsgivare och lärofader i många viktiga ting, mest handlade det dock om segling och båtar. Han lät bygga en G. L. Stenbäck-ritad havskryssare på Åbo Båtvarv och denna ANIA skulle dominera både havs- och kustseglingen i Finland under många år. Dåförtiden ordnades kappseglingar för havs- och kustkryssare mycket sparsamt, men vi deltog i samtliga. Oftast gällde det en inomskärsbana med en avstickare till havs.

Att byta segel under gång var då ett ganska okänt begrepp. Jag minns bl. a. en segling då starten gick i Hangö och vi skulle via Matgrufvan runda Ajax fyr. Den första tredjedelen av racet skulle vara ren inomskärssegling. Starten gick tidigt på morgonen i mycket svag vind. Christoffer H. Ericsson hade nyss bytt sin berömda DAPHNE - senare Göran Schildts "önskebåt" - till havskryssaren TIARE, och vi räknade honom som en allvarlig konkurrent. Då vi redan i starten passerade honom i god fart förvånade det oss att han hade satt stormställ. Liksom urskuldande ropade han: "Jag chansar på hård vind". Christoffer var den gången Finlands utan konkurrens mest erfarna havssegelare, en av få som seglat ända till Nordsjön. Han liksom de övriga försvann snart ur sikte då vi forsade fram med fulla segel. När vi hade passerat Matgrufvan och styrde ut mot havet ökade vinden snabbt. Det var då vi bytte både försegel och storen och hade en fin seglats i mycket hård vind. I dag ler man åt den tidens bristfälliga kunnande, men man måste beakta, att mantåg då var ett okänt begrepp och att flytvästar användes bara av veklingar. Säkerhetssele hade man inte hört talas om.

Min värsta seglats

Bristen på säkerhetsanordningar fick jag följande år erfara på ett ganska handgripligt sätt. Tidigt på våren skulle Ania delta i Brändö Seglares 24 timmars segling. Det gällde att under

dessa timmar tillryggalägga så många sjömil som möjligt mellan ett antal valbara vändmärken. Matti Saurio var själv förhindrad att föra båten och han gav konstruktörens son Immu Stenbäck i uppdrag att hemföra segern. Starten gick om kvällen i mycket vackert väder, som väderleksprognosen lovade skulle bestå några dagar. Vi valde att först gå västerut mot Kytö och hade en underbar spinnakerslör. I det vackra vädret dukades det upp en ypperlig supé och utan att någon protesterade togs det också någon snaps därtill. Sedan bar det av mot Pörtö och allt såg bra ut. Det intressantaste vändmärket var Borgå Kalvbåda fyrskepp rakt i söder, mitt i Finska viken. Det var sträckbog och vi följde kompasskursen noga. Efter en stund ropade rorsmannen att han ser fyrljuset något till styrbord. Avdriften måste ha varit större än beräknat, så vi ändrade kurs mot ljuset. Efter en stund måste vi igen ändra kurs, om vi ville nå fyrljuset. Men snart försvann blinken på styrbord och visade sig nu på babord sida.

Utan förvarning ökade vinden till stormstyrka och vågorna sköljde över Ania från för till akter. Det skulle ju vara vackert försommarväder, så ingen hade bytt till oljeställ och vi seglade med full stor och största genuan. Vi måste omedelbart byta till stormfock och jag och Tor Wahl, kallad Tarzan, skickades ut på fördäck. Jag var iklädd fårskinnspäls mot nattkylan och blev genast genomvåt. Det var inte lätt att hålla sig kvar i fören som for upp och ner och som sköljdes över av stora vattenmassor. Mantåg eller livlinor fanns naturligtvis inte dåför tiden, inte flytvästar heller för den delen, men hamnade man i sjön skulle ingen ändå ha bärgat en med den tidens kunnande.

Till slut var stormfocken satt och genuan bärgad och jag skulle ta mig till sittbrunnen. På vägen kastades jag upp i luften tillsammans med en massa vatten och hade turen att landa i storseglet. Nu blev gången något lugnare och vi kunde koncentrera oss på fyrljuset. Då såg vi inte bara ett utan många ljus, som dessutom förflyttade sig hela tiden. Vi hade hamnat mitt i ryska krigsflottans militärmanöver och kunde dessutom skymta estniska kusten föröver. Vi vände snabbt tillbaka mot Finland och lyckades komma i lä om Pörtö, där vi reparerade uppkomna skador och började återfärden till Brändö Seglare.

Seglingen vanns av Christoffer H. Ericsson med Tiare; han hade klokt nog lyssnat på radion och hört att Borgå Kalvbåda fyrskepp var bortfört för reparation, och därför omöjligt att runda. Det var varken första eller sista gången som väderleksprognosen bedömde vindstyrkan på Finska viken kapitalt fel. Senare har vi med Tarantella upprepade gånger överraskats av samma fenomen, men då har vi varit helt annorlunda förberedda och utrustade. Väderlektjänsten skyller på att lågtrycken över Baltikum ibland uppför sig annorlunda än de borde.

Denna segling, som utan tvivel har varit "Min värsta seglats", var lärorik i många avseenden. Utrustningen måste alltid vara perfekt och man skall alltid vara beredd på det värsta. Man skall heller inte ta en snaps bara för att vädret ser bra ut. All alkohol är portförbjuden före och under kappsegling. Efter skottet i mål bjuds besättningen däremot på konjak.

Havskappseglandet börjar på allvar

En dag seglade vi med Fröja in i Kifskärs hamn i Hitis skärgård. Till vår förvåning togs vi emot av Ässe Kindberg, min bästa vän. Jag trodde aldrig han skulle skaffa sig båt för han hade av sin pappa i Vasa blivit tvingad att gasta på en nordisk 22:a så mycket att det smakade trä. Han hade lyckats hemlighålla detta för mig och låg nu i Kifskär med en durabel

kaffefärgad båt med stora barskåp och kunde njuta av att få sitta, med huvudet alldeles rakt. Han hade också ståhöjd i kajutan. Man kunde t.o.m. ta sig en svängom på dansgolvet! Detta var alltså CAN-CAN, den första i serien om fem Can-Can-båtar.

Då vi till natten kröp ner i vår Fröja, verkade den mera trång än förut, och då vaknade nog beslutet att upphöra med ett så obekvämt liv till sjöss. Fröja skulle säljas och så fick vi se framtiden an. Can-Can startade följande morgon en timme före oss mot Jungfrusund, men det behövdes inte mycket mer än så förrän vi passerade på kryss i god fart. Då vaknade hos Ässe ett beslut, som skulle ha stor betydelse för havskappseglingen i Finland. Han ville ha en lika snabb seglare som Fröja, men utan att ge avkall på komforten.

Arvid Laurin var på den tiden populär konstruktör i Sverige och hans kryssare hade haft stor framgång i de senaste årens kappseglingar. Ässe ordnade ett sammanträffande med Laurin och så föddes Can-Can II. Innan hon blev seglingsklar, seglade jag på olika kryssare med växlande framgång. Men då Can-Can II sjösattes började ett intressant samarbete mellan Ässe och mig. Vi deltog i nästan alla kappseglingar i Östersjöregionen och lärde av varandra hela tiden. Trots goda segel och topputrustning var segrarna tunnsådda. Can-Can II:s främsta prestation blev en fjärde placering i Admirals Cup och Fastnet Race 1962. Då Laurin några år senare visade upp sin senaste design var Ässe inte sen att byta.

Det var under denna period som kontakten med de svenska havsseglarna intensifierades. Vänskapsband som hållit, eller håller, livet ut knöts över landsgränsen och i de internationella havskappseglingsorganisationerna samordnade vi de nordiska intressena. I Sandhamn kände sig de finländska deltagarna både välkomna och uppskattade och det var lätt att omfatta Henrik Ramsays ofta citerade bevingade ord: "Vi i Finland har trenne årliga högtider, vi har jul, vi har påsk och vi har Sandhamnsveckan."

Välkomna kände vi oss speciellt ombord på den vackra DIONE, där Ola och Lil Wettergren alltid öppnade baren genast efter målgång. Umgänget bland seglarna i vår klass, IOR III, var intensivt och efter genomförd tävling var man beredd att utbyta erfarenheter och ge goda råd åt varandra. Med flyggeneralen Kennen Nordenskiöld och hans båtar har både Can-Can och senare Tarantella haft hårda duster på banan, men väl i hamn var mottagandet generöst. Med Lennart Brunnhage försiggick en ständig dispyt om för- och nackdelar med fenköl och separat roder, men i övrigt var Laurinbåtsanhängarna eniga om det mesta. Under 50- och 60-talen var laurinarna väl representerade i Gotland Runt. Jag beundrade STAIKA III:s, LILECAS, CASELLAS, ANIARAS och ATHENAS prestationer på banan och i land var Balladspecialisten Åke Lundberg med sina visor oöverträffad. Alla dessa var populära Gotland Runtfarare och jag vågade då aldrig ens drömma om dylika framgångar med en egen båt.

Första segern i Gotland

Can-Can III var en synnerligen lyckad båt och med den började framgångarna. Vi vann Hangö - Sandhamn och Karlskrona - Kiel i hård spurt med Kennen Nordenskiölds GALLANT. En gång var Ässe förhindrad att själv föra Can-Can III i Baltic Race. Intill år 1969 seglades

Gotland Runt vartannat år och en kortare bana, som kallades Baltic Race, vartannat år. Ässe kom till mig och sade:

- Skaffa en besättning och vinn racet.

Jag skaffade besättningen och utförde uppdraget med 8 minuters marginal mot Yngve Cassels Casella och Gallant. Dessutom vann vi tillfartsseglingen Hangö -Sandhamn på vägen. Den goda Ässe hade inte en lugn stund medan vi kämpade och jag fick senare på omvägar höra, att han hade hyrt en flygmaskin med vilken han kunde försäkra sig om att vi låg bra till vid Visby på väg mot mål. Hur jag än senare pressade honom, vägrade han alltid att erkänna att han hade tvivlat på vår förmåga, så att han måste kontrollera oss från luften.

Dagens Nyheter uppmärksammade Can-Can III:s seger med stort reportage om just vår segling. Rubriken löd: "Ost- och konjaksoffer bakom finländsk seger". Reportaget berättade vidare om våra vidskepliga ritualer, som alltid visat sig ha effekt. Hamnar vi i bleke offras en flaska konjak åt Neptun. När vi vill ha ostlig vind slängs den stora schweizerosten i sjön - och så det börjar blåsa från ost!

Hur lyckad än Can-Can III var, blev det snart igen aktuellt med båtbyte. Den tiden var utvecklingen inom havskappseglingen rasande snabb. Vilde man kämpa på toppen var det nödvändigt med ny båt minst vart tredje år. År 1972 hette båten Can-Can IV, och det var en Swan 40. Som långfärdsbåt var denna Stephens konstruktion ypperlig, men blev ofta omseglad av den mycket mindre Tarantella II. Vid viktigare kappseglingar fick vi därför fortsättningsvis räkna med Ässe på Tarantella. Ändå lyckades Ässe vinna klass III i Gotland Runt år 1973 just med Can-Can IV, vilket var en fin prestation.

3.

Tarantella I

Tarantella seglar i Helgoland

Sommaren 1967 anlände Tarantella I som sagt försenad ner till Helsingfors. Intresset för vår debut var emellertid stort. Såväl segelmakaren som konstruktören hedrade oss med besök. Hood var då överlägsen och utan att sky några kostnader hade vi beställt seglen hos Hood i England. Chefen Bunty King seglade med oss och lärde oss noggrant hur deras segel skulle skotas och sträckas. Jag hade redan tidigare besökt honom i Lymington och där provseglat med olika båtar, men nu gällde det speciellt Tarantella. Hans lärdomar blev av avgörande betydelse för all framtid för oss.

Rod Stephens kom också och han nöjde sig inte bara med provsegling utan insisterade på att segla med på en två dagars havskappsegling på Finska viken. Vi var ganska nervösa för att göra bort oss inför denna guru, men vi fick godkänt betyg förutom i fråga om provianteringen. Vi trodde att en amerikan dricker öl, och hade försett oss med olika öltyper förutom annan dricka, men det han saknade var vanlig mjölk. Han demonstrerade med att varken äta eller dricka under hela racet. Han gjorde hela tiden anteckningar i ett gult block och dessa ledde till förbättringar i taktiken hos oss och tekniken hos Nautor. Också senare erfor jag att Rod helst satt uppe i masttoppen med sitt gula anteckningsblock.

Medan systerbåtarna i England genast var framgångsrika på banorna kring The Solent, gick det inte så bra för Tarantella och inte heller för Tauno Koristos CAROLINA. Den första kappseglingen startade utanför Gråhara och redan kort efter start tappade Carolina masten i en laber bris. Orsaken var ett felmonterat Norseman vajerlås, vilket visar att Pekkas gäng ännu då led av bristande erfarenhet. För Tarantella gick det inte mycket bättre. Halvvägs ut till Helsinki Kassun lossnade roderaxeln från kvadranten och rodret låste sig i 90 graders läge. Varvet hade bara glömt att låsa axeln mot kvadranten och vi fick öva oss i att segla i hamn med rodret på tvären.

Men i säsongens allra sista seglingar började vi få fart på Tarantella, åtminstone i jämförelse med standarden i hemmavattnen och det gjorde oss övermodiga. One Ton Cup, som då motsvarade havskryssarnas världsmästerskap, skulle följande år, 1968, seglas i Helgoland och vi beslöt vara med. Försommarens seglingar gick bra och vi sörjde över att Gotland Runt gick samtidigt som One Ton Cup och att vi måste avstå från vår favorittävling denna gång.

Det gällde alltså dels att föra båten till Helgoland, dels att utse den besättning som skulle kappsegla i världens hårdaste konkurrens. Tillfarten genomfördes med en betänkligt klen och delvis minderårig besättning i ganska dramatiska omständigheter. Yngst var dottern Maria 9 år, sonen Michael och hans kamrat Kaj Luotonen var 14 år, skepparinnan och jag själv fullvuxna. Nestorn var Bo Wilenius, som vi fick låna från Can-Can, där han länge varit stadigvarande navigatör.

Ner till Gotland kom vi i bästa sommarväder, men vid Hoburgen överraskades vi av en sydvästlig vind med stormstyrka i byarna. För endast minsta focken hissad försökte vi rida ut stormen - i öppen sjö, men ovädret fortsatte och besättningen var delvis sjösjuk. Jag satt mest vid rodret och försökte parera vågorna, för Swan 36:an slår obehagligt i grov sjö. Då krafterna på andra dagen började tryta och vi inte vann något på slagen, sökte vi vid dagsljus hamn vid Ölands ostkust, där hamnarna minsann är tunnsådda. Vänliga fiskare visade oss en smal ränna till fiskehamnen Blälinge, där vi också för övrigt blev väl omhändertagna. Men vi hade bråttom till Helgoland, så snart var vi på väg igen i en vind som var helt mänsklig.

Under ovädret var det definitivt svårt att laga mat ombord och de flesta hade inte heller någon aptit. Men då Ebba artigt frågade navigatören Bo Wilenius, om han möjligen ville ha något att äta, svarade han med de bevingade orden "int sku de slå hål i sidan". Maria kallade alltid därefter Bo respektlöst "krutgubbe med plåtmage".

Själv måste jag inte något vidare, men blev aldrig arbetsför. Då vi efter fortsatt hård kryss styrde in i Allinge hamnbassäng på Bornholm gjorde jag en intressant reflektion. Tidigare hade jag alltid tyckt synd om mig själv, som måste pyton efter någon dag på kryss i verkligt hårt väder. Den sortens sjösjuka går hos mig aldrig om, förrän jag känner fast mark under fötterna.

Då vi nu kom in i den vänliga hamnen och såg de snygga sommarklädda danskorna flanera förbi med Tuborg-flaskor i handen, bemäktigade mig en stor lycka och salighetskänsla. Samma fenomen har jag senare erfarit flere gånger, och jag tycker synd om alla seglare som aldrig får uppleva samma ljuva känsla, att efter sjösjukans alla helveteskval komma iland.

Vi kom lyckligt genom Kielkanalen, men i Brunnsbyttelkoog vid kanalens västra ända råkade 9-åriga Maria krossa sin stortå mellan akterluckan och däck. Det blev poliseskort till närmaste sjukhus, där vänliga läkare sydde och gipsade tån. Så färden kunde fortsätta på villkor att benet hölls stilla i åtminstone vågrätt läge. Detta skulle hindra henne att röra sig på egen hand på Helgoland.

Väl ute vid Elbes mynning fick vi för första gången erfara att man kan länsa med spinnaker i god fart utan att komma framåt. Farleden kantades av stora bojar som var omöjliga att passera, trots att vi gjorde fart genom vattnet. Först då tidvattnet ändrade riktning, fick vi fart och det med besked.

Vi nådde Helgoland i tid för inmätning av båtarna, men också i hamnen erfor vi att vi alla var obekanta med tidvattnets enorma krafter. Antingen låg vi i jämnhöjd med kajen eller måste vi klättra metervis upp eller ner.

Helgoland är en kurort för tyskar, som kommer dit för att dricka havsvatten som i reklamen påstås ha helbrägdagörande verkan. Vi såg massor av turister, som stapplade omkring med stora magar på spinkiga ben. Vi blev nog aldrig på det klara med hela idén, men kanske det är så att om du dricker tillräckligt mycket av Elbemyningens mycket smutsiga vatten, har det en avförande verkan. Någon påstod dock att populariteten berodde på det faktum att

Helgoland är ett frihandelsområde, där både spriten och maten är kännbart billigare än på fastlandet.

För övrigt är hela ön intressant. Den har naturligtvis någon gång varit ett beryktat sjörövarnäste, senare tysk u-båtshamn och efter kriget de allierades bombmål i övningssyfte. Nu är ön uppbyggd verkligt pittoreskt till en liten fiskarort med enhetliga sjöbodas och små boningshus. Där talas ett från tyskan avvikande eget språk och de ursprungliga Helgolandsborna är mäktigt stolta över sitt samhälle. Vi fick snart lära oss deras paroll som lyder så här:

*Grün ist das Land
Rot ist der Kant
Weiss ist der Sand
Das sind die Farben von Helgoland*

Tyska OPTIMIST vann

NJK följde med intresse våra förberedelser för deltagande i detta evenemang och ansåg att vi borde ha klubbens skickligaste bankappseglare med som besättning. Sålunda kom Kucke Nyman, Göran Schauman och Antero Sotamaa på egna vägar till Helgoland. Tillsammans med skepparen, Bo Wilenius och Michael var vi sex, de övriga stannade i land som markpersonal. Göran blev mycket populär, då han alltid var beredd att bära lilla Maria med gipsad fot på sina axlar.

Finland var väl representerat bland de 22 deltagarna. Eikka Antinoja kom med sin nya MERI-MARI och Tauno Koristo med Carolina, systerbåt till Tarantella. Eikka och hans ljuslockiga Maria blev genast mäktigt populära. Meri-Mari anlände strax före första starten, men blev genast godkänd utan mätningsprocedur, antagligen tack vare goda kunskaper endast i finska språket och den attraktiva besättningen.

Vi seglade fem seglingar i varierande förhållanden och fick förvisso erfara, att de finska båtarna inte hade någonting att hämta, oerfarna med tidvattenströmmarna som vi var. Den tyska båten Optimist, ägare Georg Köhler, var oslagbar och vann alla fem starter. Han hade tillbringat hela försäsongen på ort och ställe och kunde utnyttja tidvattenströmmarna som enligt oss inte följde något bestämt mönster. Havsbotten bestod av långsträckta sandbankar och strömmen varierade betydligt, om man seglade på djupt eller grunt vatten.

Optimist visste precis var bankarna låg och hade oftast medström när vi andra seglade motströms. I en segling passerade vi flere konkurrenter då vi kastade ankar med spinnakern dragande, medan de andra förflyttades bakåt av strömmen. Vi började till slut lära oss och närmade oss täten med en sjätte placering som resultat. Det var inte endast tidvattnet vi kunde skylla på att vi aldrig fick skott. Nautors skotskenor var skruvade med så korta skruvar att vi aldrig vågade skota genuan tillräckligt. Jag är alltid NINIs skeppare Jörgen Blegvard tacksam för de långa skruvar han donerade Tarantella, men då var det redan för sent. Nini är för övrigt en av de mest framgångsrika båtarna i Gotland Runt, men i Helgoland rosade inte heller hon marknaden. Det visade sig att det är en enorm skillnad att segla Drake och havskryssare.

NJK:s berömda gäng hade en helt annan filosofi än vi i att skota och sträcka de stora stretchande förseglen och detta ledde till vissa kollisioner i beslutsfattandet. Rods och Bunty Kings lärdomar förlorade mot finska mästarna i Drak-klassen.

Även om vi fick nöja oss med en totalplacering mitt i fältet kan betydelsen av att få mäta sig mot den absoluta världseliten inte underskattas. One ton var då klassen där världens främsta havsseglare tog mått av varandra och kan idag jämföras med Whitbread eller Maxiklassen. Vi studerade ingående våra berömda medtävlarens förehavanden och lärde oss en mängd detaljer, som bidrog till att öka boat speed'en och som sedan dess har blivit ett naturligt element i allt vårt seglande.

Optimists framfart har jag redan nämnt, men det kan påpekas att båten seglades av den kända segelmakaren Hans Bielken och att den nästbästa båten seglades av Bielkens bror. En segelmakare ombord garanterar knappast en seger, men är oftast en tillgång. Nya Zeeland representerades av RAINBOW seglad av självaste Chris Bouzaid, också segelmakare. Hela besättningen var enhetligt svartklädd och kallades naturligtvis av oss "Karhukopla" eller "Björnligan". Här var man så mån om båtens vikt att besättningens persedlar och provianten vägdes på våg. Segelmakaren Ted Hood, som sytt Tarantellas segel, var också med, men han hade mindre framgång.

Dave Johnson, som varit så framgångsrik med den första engelska Swan 36:an i England, seglade nu Stephens allra senaste design, en föregångare till Swan 37:an, vid namn MORNINGTOWN. Den var definitivt snabbare än vi i nästan alla situationer och detta påverkade antagligen vårt intresse för 37:an, då denna började tillverkas hos Nautor.

Hemfärden från Helgoland gick i vackraste väder med stiltje och motorgång från Kiel till Gedser. Nini hade startat långt före oss, men påträffades drivande vid Gedser. Besättningen såg hjälplös ut så vi erbjöd bogser. Efter någon timme började vår motor gå varm, så jag frågade om vi kunde göra något åt deras motor. Gustav Plym, som var ombord, berättade då att propellern inte gick runt av någon okänd anledning. På min fråga varför ingen hade dykt ner för att söka felet, svarade Gustav Plym, att de gärna överlät dykandet åt yngre förmågor. Även om jag var lika gammal dök jag då ned och konstaterade att plåtbeslaget kring propelleraxelns fäste delvis hade lossnat och gått i propellern. Efter att jag bearbetat eländet med skruvmejsel och tänger var felet reparerat och jag blev mäkta populär och fick en flaska rödvin som tack. Tiotals år senare påminns jag om incidenten, då jag träffar Jörgen Blegvad eller Gustav Plym.

En stund senare såg vi det blanka havet uppföra sig på ett besynnerligt sätt. Bredvid oss reste sig något underligt upp ur vattnet, vilket snart visade sig vara en rysk u-båt. Vi var lyckligtvis klart på internationellt vatten och klarade oss med blotta förskräckelsen.

Vi lär oss segla 36:an och har tur

Hemkomna hann vi med några kappseglingar, där det visade sig att vi hade lärt oss att segla Swan 36:an på rätt sätt. Speciellt intressant var då förtiden Merenkävijäts Gulf of Finland Race, då Finlands största havskappsegling. Vi inledde då en serie med elva segrar på elva år,

av dem var 7 över all. Tyvärr har intresset för denna fina segling inte räckt till för en fortsättning under 80- och 90-talen.

Ett år vann vi detta race helt oförtjänt. Från Helsinki kassun skulle vi runda Tallinna Madal och därifrån skulle vi ta kurs mot Borgå Kalbåda. Sikten var dålig och vi tog kompasskurs mot bådan. Inga konkurrenter syntes i diset och sjögången var rätt svår. Då vi enligt död-räkningen borde ligga nära bådan såg vi plötsligt land förut. Vi såg hus och en fästning och hörde bränningar helt nära. Efter en kort stunds parlamentering kom vi underfund med att det var den estniska ön Mohni, som säkert bevakades noga av ryska radarstationer. Risken för upptäckt och internering var uppenbar.

Först nu konstaterade vi att vår Sestrel kompass hade hakat upp sig och att vi därför kommit ur kurs. Vi tog ny kurs med reservkompassen och fick segla en god stund innan vi såg Borgå Kalbåda. Samtidigt lättade dimman och avslöjade att Pekka Herlins berömda LYGAIA hade rundat för länge sedan och länsade mot Helsinki kassun och målet med god fart. Några andra båtar hade också rundat något före oss. Vi gjorde naturligtvis vårt bästa under länsen och märkte till vår förvåning, att vi snart låg tvåa och närmade oss den betydligt större Lygaia. Efter Helsinki kassun började sträckbogen in mot målet vid Merenkävijät på Långörn. Lygaia låg redan några kabellängder från mållinjen. Ja, hon bara låg där och kom ingen vart, för där var det alldeles blekt. Oss gav gudarna däremot god vind hela tiden, och då vinden tog slut vid mållinjen fick vi skottet av bara farten. Det var då som Pekka beslöt att säga upp bekantskapen med sin Gud, som kunde vara så obarmhärtig och orättvis. Man behöver knappast tillägga, att vi sade upp bekantskapen med kompassen, som omedelbart byttes ut mot den bästa som kunde uppbringas. Till sist bör det kanske tilläggas att man den tiden inte hade elektroniska navigationshjälpmedel och var mycket beroende av kompassen. Dessutom var detta den enda kappseglingen då vi seglade utan vår navigatör Leif, som då deltog i någon internationell orienteringstävling på land. Med honom ombord hade vi nog kommit rätt genast, men då hade vi antagligen hamnat i samma bleke som Lygaia.

Sinebrychoff pokalsegling bland ryska flottan

I NYLÄNDSKA JAKTKLUBBENS HISTORIA som utkom till klubbens 75-årsjubileum 1936 kan man läsa följande: "Den 2 juli 1886 firade NJK sitt 25-årsjubileum och den 4 juli försiggick jubileumskappseglingen med 33 deltagande yachter. Ut i mars månad samma år hade kommodor Nicolas Sinebrychoff till klubben överlämnat en utmaningspokal, som bär hans namn. Pokalen som enligt statuterna skall vandra evigt är verkligen ståtlig och den har alltid uppställts för tävlan mellan verkligt stora yachter". Historiken säger vidare: "Pokalen skulle vara föremål för högt stående kamp mellan segelföreningar vid Östersjön, enkannerligen mellan NJK och Kungliga Svenska Segelsällskapet".

Sinebrychoffpokalen har varit av stor betydelse för intensifierandet av kamratskapet mellan NJK och KSSS. "År 1895 inseglade en KSSS eskader om 19 vimplar i hamnen vid Blekholmen och pokalen fördes första gången över till Sverige".

Tävlan om denna pokal lockade konstruktörerna att rita allt snabbare yachter. Snart hade långkölade båtar ingenting att hämta och fenkölade båtar blev den tidens melodi. Överriggade som de var klarade de sig ändå utmärkt också i öppen sjö. Då man läser denna 60 år gamla

historik inställer sig frågan, varför frångick man senare dessa hypersnabba skrov, som i högsta grad liknar dagens Maxibåtar och Whitbreadsegrare? Först i slutet av 1960-talet kom det s. k. "trasiga underlivet" tillbaka och som nu dominerar alla nykonstruktioner.

De verkligt stora båtarnas kamp om pokalen var färgstark och ett uppmärksammat evenemang, men då dessa yachter upphörde med regelbunden kappsegling och utmaningarna uteblev, var NJK tvungen att överföra pokalen till någon annan klass. Man var enig om, att det skulle gälla så stora båtar som möjligt och då låg havskryssarna närmast till hands.

Efter rätt segslitna och långvariga förhandlingar beslöts att två havskryssare skulle bilda ett lag och att man skulle tävla i två korta och en lång segling. Först seglades dessa race utgående från Hangö, men då det var för mycket begärt, att de svenska utmanarna skulle offra många dagar på Sinebrychoff just före Gotland Runt, ändrade man bestämmelserna så, att man seglade en kort segling i Hangö, en Hangö-Sandhamn, varefter den avgörande seglingen var Gotland Runt. Senare har det gjorts ytterligare ändringar, men tyvärr har Sinebrychoffs status fått en allvarlig knäck.

Innan regeln ändrades så att Gotland Runt kom med i bilden, fick jag vara med några gånger då Can-Can tillsammans med Sven Grönbloms CIRCE hemförde pokalen. Sedan kom Tarantella I med i bilden och seglade i lag med Peter Fazers FÅGEL BLÅ år 1969. Den seglingen var händelserik och förtjänar en närmare presentation.

Seglingen gick av stapeln med Hangö som startplats. Vi seglade först två 30 sjömils banor och till sist en 210 sjömils bana Hangö-Helsinki Kassun - Tallinna Madal - Glotovi - Hangö. Glotovi är en liten ljustoj norr om Dagö, ganska svår att finna i dålig sikt. NJK:s svåraste konkurrent var Merenkävijät, som representerades av alltid farliga Lygaia och Eikka Antinojas Meri-Mari.

Efter de korta seglingarna låg vi ganska jämnt, varför den långa banan skulle bli avgörande. Besättningen på Tarantella I utgjordes av skepparen plus tre söner, Christian, Leif och Michael. Gästspelande gaster var Kalle Lindberg och Willy Grüne, mycket goda seglare båda två. Vid Tallinna Madal hade Lygaia med sitt större måttal lämnat oss, men vi andra höll bra ihop. Det var sträckbog till Glotovi och ville man segla kortaste vägen kom man farligt nära Estlands kust. Ryska flottan hade visserligen informerats om seglingen och banan, men krigsfartygen blev obehagligt närgångna, varför vi för säkerhets skull tog en något tryggare nordlig kurs. Samtidigt överraskades vi av åskbyar och störtregn. Antinoja var modigare än vi och tog raka spåret mot Osmussar. Vi förlorade honom ur sikte, men antog att han låg något före oss.

Då vi var i höjd med Osmussar blev krigsfartygen mycket närgångna. Vi såg många lanternor på babord sida och undrade om våra konkurrenter verkligen seglade innanför fartygen. Plötsligt ropade Christian, som var i fören: pappa vänd! Jag såg ingen orsak att lyda, men då de övriga pojkarna i kör ropade vänd, vänd, måste jag lyda och vände 90 grader mot norr. Orsaken till paniken var en u-båt, som låg på tvären framför oss och som vi missade med ett nödrop.

Snart vågade vi återta vår kurs mot Glotovi. Då vi hade ca 5 sjömil kvar till vändmärket skingrades molnen och i den bättre sikten såg vi Meri-Mari korsa vår kurs, med riktning mot Hangö. Vi antog att den goda Eikka hade blivit trött och avbrutit. Han hade för vana att sitta vid rodret från start till mål oberoende av racets längd, så det var förståeligt att krafterna tröt i det dåliga föret. Att vi efter 5 sjömil fann Glotovi var säkert delvis tur, men därefter hade vi fin gång till Hangö, som vi anlöpte i gryningen. Vår förvåning var stor då Merenkävijät höll på att fira segern i Sinebrychoffpokalseglingen och Tarantella förklarades slagen av Meri-Mari. Eikka förklarade att han trodde sig enligt dödräkning ha rundat Glotovi, men efter en saklig diskussion anmälde han att han avbrutit. Detta var första gången jag fick äran att med egen båt framgångsrikt försvara pokalen. En senare analys av incidenten visar att Eikka troligen av misstag rundat Apollo, en ljusboj drygt fem sjömil före Glotovi

Då man följande år övergick till systemet med en kort segling i Hangö och därefter Hangö-Sandhamn och Gotland Runt, utmanades pokalen av flere svenska och finländska klubbar. Tarantella II har haft äran att representera NJK flere gånger och endast en gång förlorades pokalen till KSSS, då vår partner Dahllunds SCARLET misslyckades i den avgörande seglingen.

I dag lockar Sinebrychoffpokalen inte medierna till stora rubriker och intresset att utmana NJK är lamt. Det är uppriktigt synd med tanke på pokalens stolta historia och konstrika utformning. Man får hoppas, att klubben snart skall finna en ny, attraktiv form för denna legendariska segling.

4.

Tarantella II

Den första Swan 37:an sjösätts, seglar och överraskar

Det är väl mera regel än undantag att en båt är försenad vid leverans från varvet. Så höll Tarantella II också på att bli. Vintern och våren 1970 tillbringade Michael långa tider i Jakobstad och vår insats belönades med att skrov nr 13 i serien slutligen levererades som nr 1. Av seglandet till Helsingfors blev naturligtvis intet, för vi skulle kappsegla i "Fem Fyror" på Finska viken i början av juni. Vår nya Swan skulle därför levereras per bil och sjösättas vid Vators varv på Degerö österom Helsingfors.

Ekipaget beräknades anlända kl. 19 och vi ville denna gång celebrera sjösättningen och dopet med ett rejält party. Men vissa landsvägsbroar var för låga och båten fastnade vid infarten till Helsingfors och försenades naturligtvis. Men denna gång användes inte såg. Då båten äntligen anlände efter midnatt, hade gästerna gått hem och dopet övervakades endast av familjen och den nyutnämnda besättningen. Familjebesättningen hade kompletterats med Raffu Wolontis och Willy von Koskull och nu började ett samarbete, som skulle vara i flere decennier.

Det var dock ingen tid att förlora, för starten i "Fem Fyror" skulle gå redan följande morgon. Vi jobbade hela natten för att få båten färdig för 150 sjömils racet och medan vi för motor gick mot startplatsen, skruvades och stuvades det ännu för fullt. Men det är ingenting ovanligt i dylika sammanhang, snarare tvärtom.

Starten gick vid Gråhara fyr och då vi hörde 5 minutersskottet var vi ännu en god bit från startlinjen och måste stanna motorn. Vi försenade oss med drygt 5 minuter och situationen förbättrades inte av att vi hissade fel försegel några gånger, innan vi hittade det rätta. Om orsakerna till denna malör kunde man skriva ett helt kapitel, men i korthet berodde det på de finska tullmyndigheternas ogina behandling av landets seglare.

Myndigheterna tyckte tydligen dåförtiden att gamla bomullssegel skulle duga och lade stor strafftull på importerade dukar. Knappast någon seglare ansåg sig ha råd att betala mer i tull än vad Hoods faktura utgjorde, därför florerade smuggling med stor uppfinningsrikedom. Många destinerade sina segel till Stockholms frihamn, reste till Sverige med en gammal trasa i bagaget och fick stämpel i passet, att man fört ut ett segel för att repareras. Då gick det ännu bra att införa Hoods dacronsegel i stället. Denna metod hade vi med framgång använt, då Tarantella I:s segel kom in i landet.

Men några år senare, då Tarantella II var i behov av hela sin garderob, hade tullen genomskådat seglarnas slughet och vägrade att ge intyg för utförda trasor. Alltså måste vi hämta seglen i Sverige på egen köl. Vi hade bett Hood utelämna alla märken och beteckningar, som kunde avslöja, att seglen var från England och helt nya; därför beredde det oss svårigheter att finna rätt segel bland ostämplade påsar vid vår första start.

Eftersom Tarantella inte var sjösatt, då seglen skulle avhämtas, fick jag låna Can-Can III för operationen. Denna komplicerades av att Can-Can samtidigt själv hade segel att avhämta i Värtans frihamn i Stockholm. Dessutom skulle min dåvarande chef Robert Jansson ha nya segel till sin 5,5:a, så det gällde att sammanlagt införa närmare 30 segel förbi den finska tullen.

I frihamnen gick det bra att få ut lasten, men vi måste hyra en kran för att få det hela ombord. Seglen var packade i stora häckar, som fyllde Can-Cans däck från för till akter. Jag blev nog något nervös, när en tullare nyfiket betraktade bestyret och ville veta, till vilken hamn vi var på väg. Jag kunde ju inte gärna säga, att vi var på väg till Lofoten, så jag sade ärligt Helsingfors. Då det fanns en teoretisk risk för samarbete tullarna emellan, beslöt vi att tulla in på Åland. Vi anlöpte dock inte Mariehamn, utan Långnäs. Där beställde vi en taxi och tog några obetydliga segel med för att visa upp i Mariehamns tull. Där träffade vi naturligtvis någon, som kände mig eller var någon av min hustrus många åländska kusiner. Tullmannen tyckte vi var så ärliga, som ville tulla in segel, att han stämplade OK på hela fakturan utan några krav på tull.

Men Tarantella II:s första kappsegling blev intressant också av andra orsaker än de namnlösa seglen. Vi startade som sagt försenade men gjorde god fart och närmade oss täten på den första kryssen mot Borgå Kalbåda fyr. Plötsligt kom vi in i en tät dimma, samtidigt som vinden dog ut. Vi tyckte vi bara skvalpade omkring utan fart. Vår förvåning var stor, när dimman plötsligt lättade och det visade sig att vi hade passerat alla konkurrenter oberoende av klass. Bland dessa var också Pekka Herlins Lygaia i klass II, som under de föregående åren alltid var den snabbaste båten i Finland, åtminstone i seglad tid. Tarantella, som seglade i IOR klass III, visade här en av sina överlägsna egenskaper, nämligen att i svag vind och skvalpig sjö segla ifrån också betydligt större båtar. Stephens hade här lyckats skapa en konstruktion som lider mindre av pitching, alltså gungning i båtens längdriktning, än andra den tidens båtar.

Vi rundade kassunen som första båt och länsade för spinnaker i den ökande vinden mot Porkala fyr. Halvvägs skulle vi passera Helsinki Kassun och då höll det på att gå på tok. Raffu Wolontis, som stod vid rodret ropade plötsligt: släpp spinnakern, hon lyder inte roder! Vi höll faktiskt på att ramma kassunen. Spinnakergastarna var lyckligtvis påpassliga, farten minskade och rodret fungerade igen. Men det var uppenbart, att Stephens hade designat rodret på tok för litet. Detta var en av orsakerna till att vi vid säsongens slut förde Tarantella upp till Jakobstad för översyn. Vi konstruerade själva om rodret, som kanske blev onödigt stort, men som vi är glada för i hård spinnakerslör.

Hangö-Sandhamn, ett bra genrep för Gotland Runt

Då vi sålde Tarantella I till Ingmar Hellström, lovade vi att han skulle vinna med henne. Det gällde alltså att försäkra oss om, att så skulle ske. Löftet skulle gälla alla andra båtar förutom Tarantella II. TAI PAN, som båten döpts till, deltog i Hangö-Sandhamn och då uppstod en spännande kamp mellan just dessa två. Vi behövde verkligen allt vårt kunnande och vann till slut med minsta möjliga marginal. I mål skilde bara 2 sekunder i beräknad tid. Senare lånade vi familjens skickligaste seglare, sjuttonåriga Michael till Tai Pan och han förde henne till seger i en höstkappsegling utgående från Sandhamn. Löftet blev alltså uppfyllt till fullo.

Ibland kan tidsdifferensen minsann vara knapp, följande år vann vi just Hangö - Sandhamn med 1 sekund före systerbåten Tauno Koristos Carolina. Men vi har också upplevt stora tidsskillnader. Nästa gång var vi 8 1/2 timme före följande båt i mål. Den gången var det fråga om Lygaia.

Hangö-Sandhamn är ju en tillfartssegling till Gotland Runt och då det inte finns lämpliga vändmärken på vägen inom rimligt avstånd, gäller det att åka raka spåret till Almagrundet. Ibland är det kryss hela vägen, men överraskande ofta har vi fått länsa ända fram. Ändå är detta ett intressant genrep inför Gotland Runt, speciellt som deltagarantalet är stort och de bästa svenska konkurrenterna var åtminstone på 1970-talet med.

Seglingen år 1970 hade sina humoristiska poäng. Vinden var akterlig och Tarantella II:s länsegenskaper var inte då ännu de allra bästa. Vid Bengtskär låg vi rätt dåligt till och hela flottiljen höll på att lämna oss. Alla styrde rak kompasskurs mot Almagrundet. Jag ville väl inte se på eländet och gick under däck. Då jag någon timme senare kom upp såg jag alla konkurrenter länsa med spinnaker förut, men långt söderut i lä. Jag blev förbannad och frågade, vad besättningen egentligen höll på med. Leif, som alltid har ansvaret för navigeringen ombord svarade med ett finurligt leende, att detta var det bästa som kunde hända oss och han hoppades innerligt, att ingen annan skulle följa vårt exempel. Vi hade nyss installerat ekolod och Leif följde noga med vår framfart över de bottenformationer som är mycket omväxlande i området mellan Bengtskär och Utö. Det var för övrigt just dessa formationer, som kan ha varit en delorsak till den höga sjö, som blev ödesdiger för Estonia. I varje fall hade Leif märkt, att vi hade stor avdrift, som berodde på en stark ström mot söder. Han hade då räknat ut en idealkurva, som dels gav oss optimal spinnakerfart och som samtidigt garanterade att vi kunde bära spinnakern ända till Almagrundet. Han hade också räknat med ännu starkare ström, då vi passerade Ålands hav.

Det gick just som Leif hade räknat ut. Då vi hade Svenska Björn i norr ströks den ena spinnakern efter den andra nere i lä och snart kryssade hela gänget upp mot Alma. Vi kunde däremot slöra med maximifart ända fram och rundade som första båt oberoende av storlek. Sådan tur som vi hade kan naturligtvis inte mera upprepas. I dag har alla GPS och navigationen är inget problem. Man kan ändå förvåna sig över att våra konkurrenter inte ansåg det nödvändigt att kontrollera läget ens med radiopejl, innan det var för sent.

Hangö-Sandhamn har för övrigt varit en speciellt kär segling för Tarantella och dess besättning. Hon har startat i detta race 8 gånger med 7 över all-segrar som resultat. En prestation som svårligen kommer att kunna överträffas. Själv har jag varit skeppare 7 gånger. År 1974 var jag förhindrad att delta, men då förde Raffu Wolontis Tarantella II till seger genom en mur av åskväder vid Svenska Björn. Tilläggas kan att Tarantella I vann över all år 1969, enda gången hon deltog.

Tarantella II i Gotland Runt 1970

Då vi kom till Sandhamn efter tillfartsseglingen, fick vi till min förvåning finna oss i att räknas som favoriter inför Gotland Runt. I vår klass IOR III deltog dock fjolårssegraren T. Eliassons WINNIETWO, Tauno Koristos Swan 36:a Carolina och Tarantellas systerbåt Göran

Lundbergs VICTORIA. Dessutom måste vi räkna med alltid välseglande Kennen Nordenskiölds Gallant och Sven Grönbloms Circe, som varit framgångsrik i hemvattnen.

Starten gick i verkligt frisk vind och snart såg vi den ena efter den andra av tidigare startade båtar återvända med knäckta master. Tarantella som seglade sin första säsong hade ännu aldrig upplevt hårt väder och svår sjögång. Dåförtiden rundades Gotland motsols och då vi den första natten rundade Gotska Sandön blåste det verkligen hårt och sjögången var obehaglig. Obehaglig var den åtminstone för vår mast, som visade sig vara alltför klen. Då jag betraktade masten genom förluckans glas, såg jag till min förskräckelse att masten mest liknade en sprattlande spagetti som när som helst skulle bryta sönder och samman. Jag gav omedelbart order om att ta ner förseglet och byta till vår stormfock. Mastens rörelser lugnade sig något, men med det seglet skulle vi inte vinna Gotland Runt. Farten var så obetydlig att då vinden tillfälligt minskade bytte vi igen segel. Men det räckte inte länge, innan vi måste minska igen. Så fortsatte vi en god stund och det slutade med att besättningen förbjöd skepparen att gå och se på eländet.

Vi var eniga om att vi hade gjort ett stort misstag, då vi godkände Nautors förslag att förse Swan 37:an med en mast, som var avsedd för en Swan 36:a. Men å andra sidan hade vi inte haft något alternativ, den riktiga masten var försenad vid leveransen och vi ville inte förlora en hel säsong. Efter denna segling bytte vi ut masten mot den nuvarande och här kan man lugnt säga att vi gick från den ena ytterligheten till den andra. Den nya masten blev tjock och tung som en telefonstolpe, men den står stadigt och rak i alla väder. Den väger faktiskt 240 kg. Det året var vi nog inte de enda som hade för klen mast. Sammanlagt 100 båtar avbröt av en eller annan orsak. Då vi hade passerat Gotska Sandön minskade vinden plötsligt. I gryningen såg vi alla våra konkurrenter långt för om oss.

Jag glömmer aldrig den tillfredsställelse jag kände, då Tarantella i de förhållandena plötsligt sköt fart och snabbt närmade sig båtarna förut. Vid Ölands Norra hade vi i den svaga vinden passerat de flesta i vår klass. Endast Winnietwo seglade vi om först på hemvägen vid Kopparstenarna. Vid Almagrundet trodde vi att segern var som i en liten ask, men då dog vinden helt ut och vi drev utan styrfart. Så gick det som det ofta gått förut och som det ofta kommer att gå, vinden kom bakifrån och Winnietwo kom forsannde med spinnaker och klarade segern genom sitt mindre måttetal. Börje Blumenthal som vi så många gånger senare skulle kämpa emot, hade gjort en ypperlig segling med Swan 36:an och gratulerades uppriktigt av Tarantellas besättning.

Under denna segling lärde vi oss något som kan rekommenderas för alla seglare, åtminstone då man seglar i främmande omgivning. Vi rundade Hoburgens vändmärke hack i häl på en klunga klass II båtar, det var god sikt och inget tvivel om att allt gick rätt till. Då vi kom i mål kom klass II båten GADFLYs skeppare Lars Broms till oss och beklagade att vår fina segling skulle ogiltigförklaras för att vi tagit Hoburgens märke fel. Då tog det eld i Ässe Kindberg och Raffu Wolontis, som med hjälp av knytnävarna fick Broms att återta sin hotelse om protest. Lyckligtvis behövde vi aldrig söka vittnen bland andra deltagare för att bevisa vår oskuld, men efter denna episod fotograferar vi alltid vändmärkena vid rundning då det bara är möjligt. I dag kan man dessutom fotografera GPS navigatorn, som visar exakt position också vid märket.

Tarantellas och Victorias kamp 1971

Redan 1970 var systerbåten Victoria den båt vi hade mest respekt för och som vi i slutskedet bevakade före alla andra. Henne klarade vi då, men förlorade som sagt till Swan 36:an Winnietwo. Nu hade vi ny mast och hade också för övrigt ökat båtens prestanda, därför räknade vi inte mera kopplet av Swan 36:or som allvarliga konkurrenter. Däremot måste vi se upp för Kennen Nordenskiölds nyförvärv One ton-kromosombåten Carter 40. Den hette, som hans tidigare båtar, Gallant och var i vissa förhållanden farligt snabb. En vecka tidigare i Hangö, i Sinebrychoffpokalseglingen, behövde vi allt vårt kunnande för att klara henne. Victorias skeppare Göran Lundberg hade också lärt hur båten skulle trimmas och seglas i Nya Zeeland, där han vintern före framgångsrikt hade tävlat om One ton Cup. Till favoriterna räknades också den nya Scampi 34, seglad av Bengt Söderstam under namnet MOSQUITO och NECESSE, en Cuthberson & Cassian, förd av R. Levander.

Alla dessa seglade i IOR klass III, men vi siktade på över all framgång och då kunde man inte lämna Pekka Herlins Lygaia ur räkningen, även om hon som större båt seglade i klass II. Hon var ju över all segrare från året innan.

Det var länsstart ner mot Ölands Norra och vinden relativt frisk. Gallant tog genast ledningen tätt följd av Victoria, Tarantella och Necesses. Det visade sig genast att Carter hade konstruerat Gallant för att länsa, för hon gjorde en helt annan fart än vi andra. Det räckte inte länge förrän hon försvann i diset förut. Vi gick däremot om Victoria och vi gissade att det berodde på att vi förstorat rodret betydligt och därför bar spinnakern också på slör utan problem. Samtidigt måste vi acceptera en större våtyta och något försämrad fart i lätt kryss.

Mellan Visby och Ölands Norra dog vinden ut och sikten försämrades. För en gångs skull lyckades vi inte med navigationen vid ljusbojen vid Ölands Norra grund och förlorade tid vid rundningen. Victoria navigerade perfekt och fick ett 6 minuters försprång. Necesses, som hade länsat bra som väntat, låg ytterligare 5 minuter före. Nordenskiölds Gallant såg vi inte röken av, han hade nog rundat över en timme före oss andra.

Mosquito såg vi inte heller för den var ännu en otrimmad prototyp, som inte kunde göra sig gällande i toppgänget. Redan följande år fick vi erfara hur farlig denna konstruktion blev i händerna på Blumenthal och hans vältränade gäng.

Respiträkningen visade att vi låg klart före klass II båtarna Lygaia och norska Swan 40:an ARIEL som seglades av den kända skeppsredaren Gert Wilhelmsen.

Det blev spinnakerslör till Hoburgen och Tarantellas stora roder kom till sin rätt. Vi seglade om både Victoria och Necesses och dessutom klass II båtarna Lygaia och Ariel. Där blev det blekt och det blev liksom "omstart" för alla utom Gallant, som redan kryssade i god vind norrut, mot Östergarn. En god stund förde strömmen oss bara bort från vändmärket och för att minimera strömmen sökte vi oss utåt, vilket var fel.

Då vinden kom gynnades båtarna närmare land och Necesses och Lygaia fick ett 20 min. försprång. Victoria hade ännu sämre tur än vi och rundade 15 min. efter oss. Man behöver knappast tillägga att vi noggrant fotograferade vändmärket denna gång. Sven Grönblom hade

länsat bra med sin Circe och rundade 2 1/2 timme efter oss, men i distans var det inte mycket. Det var vi glada för, då hon var vår lagpartner i kampen om Sinebrychoffpokalen.

Nu återstod bara 188 sjömil till mål. Vi var fortfarande rädda för strömmen nära land och fortsatte utåt för babords halsar. Det var fel för andra gången, för vinden kom slutligen från NW och inte från NO, som väderleken hade utlovat. Victoria märkte vindkantringen i tid och slog in mot Gotland. Victoria var ju vår svåraste konkurrent, så vi skyndade oss att göra lika, men då hade vi redan förlorat vårt försprång. Vi räknade med att klara alla andra på kryssen.

Då vi möttes gick vi tackvare styrbordshalsar knappt före Victoria och så började en spännande kamp som skulle räcka ända till mållinjen. I den svaga vinden gick Victoria med sina något större segel snabbare än vi, men vi låg ju före och om vi skötte oss bra, behövde vi inte släppa henne förbi. Vi slog som i bankappsegling timme efter timme och stämningen blev mer och mer nervös ombord på Tarantella. Vi hade ett kryssben på 188 sjömil, så det gällde att inte slappna av.

Söder om Östergarn hände det vi fruktat. Victoria bröt igenom i lä. Synbarligen var jag vid rodret och får ta skulden på mig för att vi inte bytte rorsman i tid. Willy von Koskull fick överta rodret samtidigt som också Victoria bytte rorsman. Till vår förvåning lämnade hon oss inte mera och då vinden stadigt ökade, kunde vi tvärtom attackera henne. Nu gjorde Victoria sitt misstag genom att före Östergarns ljusboj slå ut mot öster, medan vi höll oss närmare land. Vi hade synbarligen seglat bra, då vi här passerade både Necesse och Ariel från klass II. Vi hade också närmat oss Lygaia och Gallant, som inte trivdes på kryssen, hade redan förlorat sitt försprång på 1 1/2 timme vid Hoburgen.

Natten kom och sikten blev plötsligt obefintlig på grund av dimma. Med den tidens navigationsutrustning skulle det vara svårt att hitta Östergarns obetydliga ljusboj. Båtarna tutade i sina aerosolhorn, så vi trodde vi hade en flotta oceangående fartyg omkring oss. Vår navigatör Leif var dock på sin mammas gata. Som erfaren elitorienterare ritade han hastigt djupkurvor i sjökortet på basen av de tätt förekommande djupangivelserna. Med hjälp av ekolodet kunde vi följa just den djupkurva, som skulle föra oss helt nära bojen och komma precis rätt. Plötsligt skingrades dimman och vi såg bojen ett tiotal meter på rätt sida, samtidigt som vi började se konkurrenterna långt nere i lä. Också nu fotograferades bojen omsorgsfullt, vilket verkligen behövdes för att i mål skingra alla tvivel om att vi rundat rätt.

Nu låg bara Lygaia före oss och avståndet var överraskande litet med tanke på skillnaden i båtarnas mätetal. Samtidigt som vinden friskade i slog vi ut mot öster för att inte ge Victoria någon chans. Vid Fårön kunde vi inte mera urskilja var hon låg och vi blev oroliga för att hon skulle kunna ta en oväntad chans.

Plötsligt ropar Raffu och Michael med en mun "där kommer en båt med god fart och god höjd nära Fåröns strand. Hon har två spridare i masten och ser ut som Victoria". Hade Victoria ändå slagit in mot land och tagit en rövarchans? Hon seglade ju betydligt snabbare än vi och låg högre i vind. Vi behövde inga långa överläggningar innan vi slog in mot land för att skära hennes kurs. Här gjorde vi vårt verkligt stora misstag. Det var inte Victoria, utan maxibåten i klass I Iorana från Österrike, som forsade förbi oss.

Samtidigt kom den vindkantring om 30°, som prognosen hade lovat 12 timmar tidigare. Detta gynnade båtarna, som hade hållit sig längre ut och då Victoria vid Salvorev slog in för styrbord, låg hon bara någon båtlängd efter oss. Samma bevakning som vid bankappsegling började igen och modet sjönk ombord på Tarantella. Vinden växlade i styrka och vi båda revade och bytte segel, men på olika tider. Victoria lyckades synbarligen bättre med sitt segelval än vi, för hon lämnade oss igen. Vi skärpte oss och vid Gotska Sandön ledde vi igen. Men vinden avtog betydligt och då blev Victoria åter svår att bevaka.

Vid Kopparstenarna gick hon om i lovart och situationen blev bekymmersam. Skepparen hade stått vid rodret mest under hela kryssen och var nu slutkörd både fysiskt och psykiskt.

Han kördes under däck och Michael fick order att klara biffen med Raffu som segelställare. Victoria trodde antagligen att segern var deras och bytte också rorsman. Om det var våra ungdomars förmåga att trots lång vaka ännu kunna samla sig till en slutspurt eller om Victorias rorsmansbyte blev dem ödesdigert är svårt att säga, men vi närmade oss igen vid Almagrundet och så förde vår länsexpert Willy Tarantella i mål i mycket nyckfulla vindar. Tack vare ett högre måtetal och en större spinnaker drog Victoria ifrån oss med någon minut på slutrakan, men vi vann med 7 minuters marginal i beräknad tid.

Swan 37:orna visade i detta race sin överlägsenhet genom klar seger och andra placering över all. Endast 6 båtar var snabbare än vi i seglad tid av alla 380 deltagare. Och dessa var de största klass I:orna och Lygaiia, som vann sin klass II. Hon kom strax före oss i mål och vi glömmer aldrig det mottagande Pekka Herlin gav oss. Han hedrade oss med en salva kanonskott, som sköts från Lygaias akterdäck, då vi passerade klubbhuset kl. 4 på natten.

Helt säkra på över all segern kunde vi ännu inte vara. Teoretiskt kunde någon av de minsta båtarna naturligtvis klå oss i beräknad tid. Men på morgonsidan av natten väcktes vi av någon, som kom med den kvast över all segraren skulle hissa i masttoppen.

Följande morgon anlände Ebba och Leifs fästmö Marja från Stockholm med turbåten Rödlöga. Vi mötte dem vid bryggan och de såg på långt håll, att vi hade vunnit. Så nöjda påstod de att vi såg ut.

Det blev intervjuer i radio och TV och Svenska Dagbladet ägnade furstligt utrymme åt segern. En stor bild av kvasthissandet i masten prydde t. o. m. första sidan. KSSS kommodor Pelle Gedda, vår goda vän från förr hedrade oss med ett besök ombord.

Aldrig förr och inte heller senare har Tarantellas däckslucka pryts av så många och så stora pokaler som efter prisutdelningen. Kungens kanna värderades naturligtvis högst. Hela skörden räknades senare till inte mindre än elva pokaler av olika storlek och form.

Kung Carl Gustav var då ännu bara kronprins och det kanske förmildrar något, att vi mobbade hans invitation till festgalan, som dåför tiden ännu var en stor händelse efter Gotland Runt. Hela besättningen med avec bjöds faktiskt att sitta vid den blivande kungens bord. Visserligen som betalande gäster, men ändå.

Jag har än i dag inte fått förlåtelse av skepparinnan för mitt beslut att hövligt tacka nej. Inte ens mina argument föll i god jord. För det första hade ingen av oss acceptabla kläder. Dåförtiden var seglarparad önskvärd och många damer hade lång klänning. För det andra räknade jag ut att kalaset skulle kosta just så mycket som den spinnaker skulle kosta, som vi nödvändigtvis borde skaffa. Det hade naturligtvis blivit billigare, om bara Ebba och jag skulle ha deltagit i banketten, men då jag alltid har ansett att varje besättningsmedlem är lika viktig, om inte t. o. m. viktigare än skepparen, kom en delning av gänget aldrig i fråga.

Vi skylldes på tidsbrist och lade ut just då festen började. Då vi passerade klubbhuset fullt med festklädda gäster, sköt KSSS kanonsalut till vår tröst. En gest som vi aldrig skall glömma.

Så som framgår av denna berättelse, var Gotland Runt dåförtiden en verkligt stor händelse, som uppmärksammades i vida kretsar. Tyvärr har mycket ändrats sedan dess och hela evenemanget har förlorat något av sin gloria. Kungen är inte på plats och inte många pristagare heller. Antingen delas priserna ut, då en stor del av seglarna ännu kämpar med bleket mellan Almagrundet och målet vid Skanskobben eller så har besättningarna i de snabbaste båtarna att vänta två dygn i Sandhamn. De två senaste gångerna Tarantella deltog i Gotland Runt hade vi hunnit till hemhamnen Bötesö i Åbo skärgård, innan de sista i vår klass gått i mål.

I dag noteras en överall-prestation knappt alls, då deltagarna uppdelas i så många små entypsklasser. Maxibåtarnas seglade tid tycks vara det enda som intresserar medierna. Klubbhuset har definitivt förlorat sin status, då jeans och t-skjorta har blivit inredressen.

Av Skaw Race blev bara pannkaka

Nu var en av orsakerna till vår hastiga avfärd från Sandhamn helt sanningsenligt, att vi hade beslutat delta i Skaw Race, som startade följande vecka i Göteborg. Dit skulle vi familjesegla med starkt decimerad och oerfaren besättning. Vi mellanlandade i Malmö och gjorde där misstaget att anmäla oss till tillfartsseglingen Hornet Cup race från Malmö till Långedrag. Vi var dåförtiden hungriga på att kappsegla och ville visa Tarantellas snabbhet, då vi bara hade möjlighet. I Malmö överskattade vi nog våra möjligheter i att semesterseglande vinna över Victoria, som också här hade sin kappseglingsbesättning.

Det var alldeles blekt då vi startade i Limhamn. Någon ortsbo hade gett oss rekommendationen att följa Öresunds östra strand där vi kunde räkna med en medström, som skulle föra oss ut på öppet vatten till Kattegatt. Oberoende av om det blåste eller inte. Vi följde noga rekommendationen och slickade Skånes stränder i så gott som obefintlig vind, men snart märkte vi att strömmen dessvärre var emot ju närmare stranden vi stävade. Då vi med stor möda till slut kom ut mitt i Öresund fick vi medström som förde oss ut ur sundet. Men då hade redan alla konkurrenter försvunnit ur synhåll och kryssade utanför Grenå på Jylland.

Under kryssen mot Grenå uppstod ett ganska allvarligt problem. Skepparinnan fyllde nämligen just den dagen jämmt 50 år. Jubilaren och hennes blivande svärdotter Marja uppmanades vänligen att vid varje vända flytta sig upp i lovartskojerna, för vi kappseglade ju trots allt. Jubileet kom för mig ingalunda helt överraskande, nej, jag hade hos det utmärkta

bageriet i Sandhamn inhandlat en rejäl gräddtårta och jag väntade bara på lämpligt tillfälle att påbörja födelsedagsfesten. Klockan tre på eftermiddagen kom tillfället som på beställning. Vinden, som hade varit frisk och omöjliggjort ett tidigarelagt party, lugnade plötsligt och solen bröt igenom det tjocka molntäcket. Kaffet kokades och hela gänget kallades ut i sittbrunnen. Då vi inte kappseglade 100 procentigt bjöds det t.o.m på ett litet glas konjak. Så var det bara att sjunga "Ja må hon leva....".

Men snart friskade det i, solen försvann och barlasten fick inta sin plats i kojerna igen och så var festen över. Man måste förstå att skepparinnan aldrig varken glömt eller kommit över sin besvikelse att inte själv få bestämma, var och hur hon skulle fira sitt Jubileum. En gång hade hon nämnt att ön Anholt skulle vara intressant att besöka, den ön var ju känd från den danska filmen "Bocken i Paradiset". Jag fick knappt gehör för påpekandet att Anholt faktiskt skyntade rakt i norr, just medan vi höll på med ceremonin.

Om fortsättningen av racet är det inte mycket att orda. Vinden ökade och på väg mot Göteborg hade vi på grund av klen besättning vådliga spinnakergippmanövrar. Några kinesiska gippar hade vi också och det är möjligt att just dessa frestade på storseglet på ett sätt som snart skulle visa sig ödesdigert. Att vi trots allt kom på prisballen var mera ett under. Skaw Race startade i samma hårda väder. Väderprognosen talade om 12 beaufort (25 meter i sekunden) och vi startade med bottenrevad stor och treans genua. Favoritskapet tyngde oss, men vi hade med oss vår toppbesättning som kommit flygande till Göteborg. Där var naturligtvis Ässe, där var Raffu och alltid pålitliga Willy. Med Leif, Michael och mig själv var vi fulltaliga.

Hårt väder har alltid varit vår specialitet, därför var förväntningarna stora. Starten gick utmärkt och vi gjorde god fart med de dukar vi hade valt. Men redan efter några minuter hände det. Storseglet kom ner i däck, och så var racet över för vår del.

Seglet hade spruckit strax nedanför skeddan, som fladdrade kvar uppe i masttoppen. Det var bara att vända om mot Långedrag. Efteråt har jag ofta frågat mig själv, om jag gjorde rätt eller om vi borde ha fortsatt med bara genuan. Reparationen som gjordes i hamn tog minst en halv timme och det skulle ha varit ganska vådligt att få ner skeddan och fallet i öppen sjö och full storm.

Besvikelsen var verkligt stor och vi försökte trösta oss med räkor och Skåne akvavit på Långedrag klubbhus. De hade då färska räkor på specialerbjudande, för 19 kronor fick du äta så mycket du orkade, men man hade nog inte räknat med sådana gäster som vi, för de fick bära in det ena fatet räkor efter det andra, tills det inte fanns en enda räka kvar i hela trakten.

Hemfärden skedde igen med familjebesättning. Vinden var fortfarande kraftig och vi avundades kappseglarna, som just då kämpade vid Skagens fyrskepp i förhållanden, som så väl hade passat just Tarantella. Det kan nämnas, att systerbåten Victoria länge hade legat i tätan med t.o.m. två timmars marginal, men skörade sin hårdvindsgenua några sjömil före Skagen, med påföljd att man missade Skagens fyrskepp med 5 meter. Att kryssa upp denna lilla sträcka tog Victoria tre timmar och då tog Gallant III, som länsade ypperligt trots många spräckta spinnakrar, en överlägsen seger.

Vi hade nu tillfälle att göra en avstickare till den legendariska ön Anholt, vars vågbrytarskyddade hamn vi nådde efter en vådlig infart i vind på 25 meter i sekunden och stark överbrytande sjö. Det var Michael som fick uppdraget att styra Tarantella in mellan fyrarna på vardera sidan om vågbrytarnas trånga öppning. Vattennivån var minst en meter högre inne i hamnbassängen än utanför på grund av allt vatten som pressats in. Väl inne i bassängen startade inte motorn. Det hade bildats skum i oljetanken. Vi försökte segla slalom mellan en mängd båtar inne i den trånga inre hamnen. Till slut tog våra ankaren.

Vinden var fortfarande så häftig t.o.m. inne i hamnen, att masten höll på att skaka sönder hela båten och måste bindas upp i krumbukter. Ingen trafik anlöpte Anholt på tre dygn, inga nya seglare uppenbarade sig heller. Då Leif simmande tog sig i land möttes han genast av en hamnvakt, som krävde honom på hamnavgiften, trots att han var klädd i bara badbyxor.

Då vinden till slut minskade något fortsatte vi färden genom de danska sunden till den tyska hamnen Kappeln, kanske mest för att proviantera tullfritt. Redan då vi närmade oss infarten, gissade ortens skeppshandlare vårt ärende och överlämnade blanketter, enligt vilka vi kunde beställa varor tullfritt. Jag antecknade noga det antal flaskor av olika destillerade drycker vi ansåg oss ha rätt att föra i land i Finland, dock med beaktande av en viss konsumtion under hemvägen.

Följande morgon väcktes vi av en lastbil, som stannade ovanför oss på kajen. När vi undrade vad den ville, blev vi upplysta om, att den kom med vår beställning. Jag hade missförstått formuläret, som naturligtvis inte kände till beställningar flaskvis, endast hela lådor om 10-12 flaskor per låda. 3 st. gin betydde alltså 3 lådor, liksom 1 st. leverpastej visade sig vara en låda om 5 kg o.s.v. Jag behöver knappast påpeka, att vi hade vissa svårigheter att få lasten stuvad ombord. Tullmannen var också något förvånad och frågade, hur många vi var ombord och vi kom överens om, att provianten skulle räcka för en seglats till Lofoten och tillbaka för sex personer under tre månaders tid. Trots den tunga lasten hade vi en fin segling till Åbo skärgård. Det var en underbar spinnakerläns utan uppehåll i tre dygn och vi loggade en medelfart om 7,8 knop under hela distansen. Det ofrivilliga brottet är vid detta laget preskriberat.

Mera Gotland Runt

Följande år, 1972, hade vi försett Tarantella med en helt ny garderob segel. Nu dög inte Hood mera och North i Marblehead var inne. Dessutom ville vi förbättra båtens svagvindsegenskaper, så vi förlängde spinnakerbommen och förstörde förseglen. Visserligen fick vi ett högre IOR mätetal, men det kompenseras klart i de flesta situationer genom bättre fart.

Gotland rundades det året i svag, delvis mycket svag vind. Det skulle bli den mest nervpåfrestande upplevelsen jag någonsin varit med om. Vi startade som favoriter och lyckades redan i starten få ett gott försprång. Banan rundades ännu då motsols och då vi rundade Sandön och närmade oss Visby var ingen båt i vår klass mera inom synhåll.

Av klass II båtarna var det bara Lygaia som höll samma fart som vi. Vid Ölands Norra såg allt för bra ut för att vara sant. Hittills hade vi haft kryss och efter Ölands Norra skulle vi få

utnyttja vår överstora nya spinnaker i en avtagande vind. De största båtarna i klass I hade passerat oss och slörade raka spåret mot Hoburgen. Det blev ingen diskussion angående vägval, så vi följde efter utan att desto mera reflektera över riskerna.

Men då vi passerade Ölands norra udde tog vinden plötsligt helt slut och vi hade inte ens styrfart. Det var en het sommardag och seglen fylldes av en mängd små flygfän. De stora båtarna fortsatte däremot längre fram som om ingenting hade hänt. Ännu värre var det naturligtvis att flottiljen bakom oss, bestående av både stora och små båtar, närmade sig med acceptabel vind.

Här var Lygaia, och här var vår vän Ässe med sin nya Swan 40, Can Can IV och flere av våra bekanta från förr närmade sig oroväckande. Vi räknade dock med att de andra snart skulle råka ut för samma elände som vi. Men de var klokare än så. Då de såg vårt predikament, gjorde de en lov norrut och passerade oss i svag, men dock vind, några kabellängder ifrån oss. Ässe, som så ofta seglat på Tarantella, trodde väl att vi visste vad vi gjorde, kom ca 50 m ifrån oss och stannade också i bleket.

Här låg vi någon timme och skvalpade i dyningen och humöret ombord var inte det bästa. Konkurrenterna, både stora och små, försvann i diset mot Karlö, där vinden var bättre, och till råga på allt fick Can Can vind bara några båtlängder ifrån oss. Först långt senare lyckades vi nå vindranden och kunde börja segla.

Orsaken till vår situation klarnade så småningom. Den har senare bekräftats av svenska seglare som seglat Gotland oftare än vi. Vid mycket varmt högsommarväder stiger vinden uppåt över Öland och bildar s. k. termik. Vindstillans gräns kan vara mycket skarp, vilket vi noggrant fick erfara.

Om slutet av seglingen är det inte så mycket att tillägga. På hemvägen från Hoburgen lyckades vi dock segla om en hel hop båtar och klarade sjunde placeringen i vår klass.

Följande år, 1973 var vädergudarna inte vänliga mot gotlandruntfararna. Det var det året som vinden lyste med sin frånvaro i fem dygn och seglarna hotades av hungersnöd och vätskebrist, för vem provianterar för så många dagar. Förhållandena gynnade minsann inte en tung båt som Tarantella och vi fick nöja oss med en fjärde placering.

Men 1974 var vi hungriga på revansch. Efter Hangö-Sandhamn som gick bra, tog vi som vanligt upp Tarantella på familjen Winbergs varv på Djurö. Ingenting fick lämnas åt slumpen, så vi polerade botten hela kvällen före start. De åren ansågs en smörja, som hette Hydron, ha en undergörande verkan på vattenmotståndet och då bruksanvisningen jämförde dess egenskaper med delfinens skinn, smörjade vi optimistiskt på så länge burkarna räckte till. En annan fördel med upptagning på Winbergs varv just kvällen innan start var att den törstiga delen av besättningen besparades flere sejdlar öl på klubbhuset och var i prima form följande morgon vid start.

Jag vet inte om vi skall tacka Hydronet eller vädrets makter, men vi lyckades placera oss mellan märket och konkurrenterna också denna gång och fick skottet vid Skanskobben.

Det var för övrigt Raffu Wolontis som redan i ett tidigt skede av vårt kappseglande lanserade de bevingade orden: "Redan gamla kommodor Ramsay sade: Du skall bara placera dig mellan märket och konkurrenterna, så har du segern som i en liten ask". Denna visdom kan en kappseglare inte upprepa för ofta; regeln har fungerat i alla tider och kommer att fungera framgent.

Redan vid starten lyckades vi placera oss rätt. Det var spinnakerstart för babords halsar. Vinden var svag. Hela fältet låg och väntade på skottet med dålig fart och spinnakern redo för babords hals. Vi kom slörande för styrbord med god fart in i fältet, fann en öppning, gippade och fick spinnakern att dra och skar linjen på skottet. Men så hade vi ombord en av Finlands skickligaste bankappseglare Herman Thelen, som skall ha äran av denna start.

Vid Almagrundet låg vi 30 minuter före följande båt, som synbarligen var Norlin 37:an SOLBRITT. Hon fördes mycket skickligt av Olle Linger, som attackerade oss under hela racet. Först under de sista milen lämnade vi henne med ca. 19 minuter. Olle Linger skulle vi tampas med många gånger senare, bl.a. då han seglade KNOCK ON WOOD.

Vid hemkomsten väckte Tarantellas fortsatta framgång mest förvåning i pressen. Hon seglade ju redan sin femte säsong och ansågs bl. a. av Hufvudstadsbladets Stig Häggblom vara ålderstigen och passé. Kanske påverkades besättningen av omvärldens inställning, för vi slutade faktiskt att delta i Gotland Runt. Ändå kunde vi inte avhålla oss från de intressanta seglingarna på Finska viken och det visade sig att de nya båtarna ingalunda var oslagbara. Vi fortsatte faktiskt med att vinna de kappseglingar vi deltog i. En avgörande orsak till vårt långa avbrott i kappseglandet långt från hemhamnen var dock förvärvsarbetet för min del och studier för pojkarna.

Tarantellas första come back

Men 1980 fyllde KSSS 150 år. Evenemanget skulle säkert ha fått passera utan vår medverkan, om jag inte hade fått en inbjudan från arrangörerna att komma till Sandhamn. Vi skulle under regattan beredas plats strax framför klubbhuset, just där de största och dyraste båtarna alltid brukade ligga. Att vi skulle delta räknade man synbarligen inte med. Jag fick aldrig reda på vem som på detta sätt ville hedra en i detta sammanhang liten båt, men jag gissar att vännen Ola Wettergren, KSSS:s dåvarande kommodor, stod bakom den vänliga gesten. Kanske var detta en följd av att KSSS nyligen hade hedrat mig med en guldplakett med texten "FÖR FRAMGÅNGSRIK SEGLING".

Jag sammankallade omedelbart besättningen, som inte behövde många sekunders betänketid för sin kommentar. Det var naturligtvis igen Raffu, som hann först: "Vi antar inbjudan, men vi behöver ingen plats vid klubbhuset, för vi seglar och tänker vinna".

Även om seglingskretsarna räknade med att vi skulle ta det hela med ro och turistsegla genom banan, förberedde vi oss minst lika omsorgsfullt som tidigare år. Ett nytt segel anskaffades och båten strippades på en mängd cruising tillbehör, som hade uppenbarat sig under årens lopp. Nytt var, att vi försökte göra Tarantella lättare genom att hålla henne på torra land i Hangö. Där polerades botten med samma noggrannhet som förr. Denna gång deltog vi inte

i Hangö-Sandhamn tillfartsseglingen utan körde för motor till Sandhamn så sent som möjligt före starten. Bottnen skulle vara hal, också utan Hydron, och det nya seglet skulle vara oanvänt och optimalt. Just denna till 2:a revbara 1:ans genua skulle visa sig vara så nödvändig under den senare delen av racet.

Starten, som gick vid Södergarn, var eländig. Vinden nästan obefintlig, startlinjen fylld av båtar från både föregående och nästa start. Besättningarna arbetade med att skuffa sig fram på grannbåtarnas bekostnad.

Vi kom dåligt iväg. Först skulle vi runda Svenska Björn och då vi till slut kom dit, visste vi bara att vi låg illa till. Gotland skulle denna gång rundas medsols och i den svaga vinden blev vägvalet ofta avgörande. Vi gissade att Knock on Wood skulle bli mycket svår att slå, så vi beslöt att följa henne i spåret i synnerhet som hon som större båt skulle ge oss respit. Hon styrde klart öster om Sandön och det gjorde de flesta. Men till vår stora förvåning seglade minst ett dussin svenska båtar väster om Sandön och genom sundet mellan Fårön och Gotland.

Seglingsföreskrifterna förbjuder visserligen inte denna rutt, men regattaledningen borde knappast ha godkänt denna, då sundet var strikt bevakat militärt skyddsområde, dåförtiden absolut förbjudet för utländska seglare. Inne i sundet mellan Fårön och Gotland blåste det tillfredsställande, och då vi passerade sundets östra öppning hade hela gruppen försvunnit utom synhåll.

I växlande vindar närmade vi oss Hoburgen med många båtar från olika klasser omkring oss. Vi låg fortfarande illa till och den internationellt framgångsrika Knock on Wood hade för länge sedan försvunnit utom synhåll. Humöret var inte det bästa, trots att vi igen hade lyckats samla urbesättningen ombord. Till och med Raffu, som bland annat hade till uppgift att hålla humöret och kampanan uppe, höll på att ge upp hoppet.

Men vid Hoburgen ökade vinden och det blev slör till Ölands Norra. Vi provade med vår omsydda största spinnaker och konstaterade att det var på gränsen, men att farten ökade kännbart. Av alla båtar på linjen, och det var många, var Tarantella den enda som kunde bära spinnaker. Här kom vårt överstora roder och vår kraftigt förlängda spinnakerbom till sin rätt. Vi plockade den ena båten efter den andra, men då vi kom till Ölands Norra sade radion att vi ännu hade 13 båtar i vår klass framför oss. Det skulle bli en lång och våt kryss till Alma.

Vi hissade vår splitternya kombinerade ettans- och tvåans genua som vi ömsom revade, ömsom släppte ut allt efter vindens variation. Tarantella var nu i sitt esse. Vi gjorde god fart och passerade flere båtar i de större klasserna. Willy von Koskull hade för övrigt nöjet att kryssa förbi självaste Peter Norlin i en betydligt större båt.

Men vi anade, att inte ens Tarantellas överlägsna kryssegenskaper skulle räcka till för att kompensera motgångarna från racets början. Vi måste planera vägvalet rätt. De flesta konkurrenterna syntes segla rhumb-line eller t. o. m. följa Gotlands kust. Vi beslöt att gå mot Landsort och sedan följa den svenska kusten mellan kobbar och skär. Vi räknade med en vindkantring längre norrut så att vi skulle sträcka upp till Alma för babordshalsar. Vindkantringen kom nog men för sent för oss och vi hade en besvärlig kryss till märket. Då

vi till slut närmade oss Alma, märkte vi i alla fall att de som hållit sig närmare Gotland hade ännu större svårigheter att nå upp.

Några konkurrenter i vår klass såg vi inte till och båtarna omkring oss verkade besynnerligt stora. Senare har jag läst i Bengt Jörnstedts ypperliga bok "En kappseglares äventyr", att han med den snabba halvtonnaren SEA TRAVEL vann Gotland Runt tack vare samma strategi. Men Sea Travel närmade sig Alma någon timme senare än vi och kunde utnyttja vindkantringen till fullo. Hans seger var mäkta populär.

Vid Skanskobben fick vi naturligtvis inget skott och vi landade något deppade vid en av de ännu tomma bryggorna. Besättningen kopplade av ombord med några drinkar och hade inget behov att kommunicera med andra båtars besättningar. Leif som navigatör var dock tvungen att så småningom gå till regattakansliet för att lämna in seglingsdeklarationen och då skulle han inte kunna undgå dåliga nyheter.

Efter en stund kom Leif tillbaka ombord, såg lite spjuveraktig ut och frågade: Gissa vår placering. Han fick till svar allt från fjärde platsen uppåt till det oändliga, tills han lugnt sade: Vi har vunnit! Han berättade också att Ingemar Lindberg med MY hade vunnit sin klass och fick pokalen som bästa finländska båt i Gotland Runt.

Glädjen var stor på Tarantella, men det kan man inte säga om Knock on Wood. Dennas besättning satt redan på Vårdshuset och drack segerchampagnen. Man hade inte räknat med motstånd i dessa vatten, för Knock on Wood hade ju nyss visat sig vara i världsklass genom två delsegrar i One Ton Cup. Som största båt i klassen måste den ge oss respit och Tarantella ansågs vara överårig och skepparen sannolikt äldst bland alla deltagare. Då vi senare kom till Vårdshuset berättades det att Knock on Woodgänget hade blivit chockade, fått champagnen i vrångstrupen, gått ombord och seglat bort från Sandhamn.

Vi hade också bråttom hem, men av en helt annan orsak. På vår sommarö Bötesö i Rosala skärgård väster om Hangö väntade en otålig hustru, som inte hade sett min frånvaro med blida ögon. Vår första sommarstuga var under byggnad och hon försökte efter bästa förmåga bevaka arbetet, som utfördes av ett byggnadsgäng som överträffade all beskrivning. Det bestod till en del av nyss permitterade fängelsekunder från Åbo och resten var allvarligt alkoholiserade.

I denna situation var det nog bäst att landa vid hembryggan med en stor laddning vandringspokaler på däck, varav flere dessutom hade vunnits så många gånger att de fick stanna för evigt. Ändå kunde segern inte helt blidka skepparinnans förtrytelse över att ha blivit lämnad ensam med rövarbandet.

Då vi seglade hem, var vi kanske otillåtligt övermodiga, för vi tyckte väl att den gamla stambesättningen skulle vara oslagbar i all evighet. Vi beslöt nämligen att Tarantella skulle jubileumssegla i Gotland Runt med exakt samma besättning precis efter tio år, år 1990.

Tarantellas andra come back 1990

Under de följande nio åren tävlade Tarantella inte en enda gång. Men det var aldrig tal om att någon av besättningen skulle bryta sitt heliga löfte om deltagande år 1990. Förberedelserna kunde inte hemlighållas och trots att jag försökte dämpa förväntningarna och kalla projektet nostalgisk turistsegling, följdes våra förehavanden med ett visst intresse.

Förhandlingarna med Mikko Brummer på WB-sails resulterade bland annat i vår första genua av kevlarduk, men storseglet och spinnakern fick göras av billigare material. Tarantella tillbringade hela vintern inne i Selens skjul på Björkholmen, där jag slipade bort all gammal bottenfärg, målade sex lager primer och slipade mellan varje varv. Vi skulle åtminstone ha racets snabbaste botten! Jag slipade så flitigt att den högra axeln fick en så allvarlig skada att operation blev nödvändig. Därav följde dessutom komplikationer med långtgående följder, men det är en annan historia.

Tid för träningssegling blev det inte, men rutinen från 1980 fick duga. Vi startade ändå i Hangö-Sandhamn, som blev vår enda träning. Nu seglade vi för första gången enligt mäteregeln IMS, som enligt de flesta anses vara den mest rättvisa av alla respitregler. Så anser också jag, men regeln kan tolkas på så många olika sätt, att ett stort kunnande förutsätts av tävlingsledningen. Denna gång hade vi ingen orsak att ifrågasätta respiträkningen för vi var först, hur man än räknar. Pressen på oss för en bra prestation i Gotland ökade.

Följande morgon gällde det alltså att visa, att en 20 år gammal Swan med exakt samma besättning kan göra sig gällande mot splitternya konstruktioner seglade av unga besättningar. Jag tror att vi alla ombord, Ässe, Raffu, Willy, Leif, Michael och jag självklart insåg att Gotland Runt denna gång skulle bli vår "svanesång" och sista uppträdande tillsammans. Men detta lade ingen sordin på stämningen, tvärtom ville vi ta ut så mycket som möjligt av denna jubileumssegling.

Leif har under alla våra race varit navigatör, förgast, kock och fotograf. De senaste åren har han lyckats videofilma stora delar av kappseglingarna. Speciellt lyckad är filmen från just denna segling, där man ser hur vi kämpade och hur vi samtidigt hade jätteroligt. Hur han hann med alla uppgifter samtidigt förblir för mig en gåta. Detta var Ässes sista kappsegling, för han var redan då märkt av obotlig cancer. Ändå seglade han här kanske bättre än någonsin.

I kryss och sträckbog ner mot Hoburgen drog vi stadigt ifrån hela fältet, men vi visste att vi var största båten i vår klass och behövde all uppmärksamhet för seger. Ölands Norra passerades i så frisk vind att vi inte satte spinnaker, utan körde med spirad genua. Här gjorde vi vårt stora misstag, som berövade oss segern. Kanhända trodde vi att ledningen var trygg, men kanske var vi helt enkelt trötta. Till sist satte vi spinnun, men det gick inte heller bra. Den snodde sig kring förstaget i olika riktningar och vi kämpade länge förtvivlat. Det var Ässe som redde upp situationen genom att turvis ge order om babord och turvis styrbord. Men då hade vi redan förlorat de få minuterna som skilde oss från segern i mål. Vi fick nöja oss med andra placeringen med klar marginal.

Detoaktat uppmäksammades vår segling i pressen mera än kanske någonsin tidigare. Rubrikerna ljöd "Tarantella gjorde det igen, NÄSTAN". Själva var vi också fullt nöjda med vår segling och jag kan konstatera att jag i Leifs video sade, att detta kan räknas som min "Bästa seglats".

Vi fick blodad tand för ytterligare två försök

Följande år 1991 tyckte vi att Tarantella var så väl rustad, att det vore synd att inte pröva en gång till, en allra sista gång. Man borde ju sluta sitt kappseglande med första pris och nu hade vi ju blivit bara andra.

Att fortsätta med samma, redan något legendariska besättning, var omöjligt. Ässe hade dukat under för sin sjukdom och skulle bli svår att ersätta. Det året hade Finland gjort något av sensation i Whitbread Round the World på bred front. Plötsligt fanns det några dussin jordenruntseglare som hade skolats i de allra hårdaste förhållanden och som var hungriga på att havskappsegla. Deras kunnande var mångsidigt och överträffade det mesta man sett i vårt land.

Bland dem valde vi Jocke Wilenius och Micke Wolontis. Det nya gänget kompletterades med den alltid energiska Timo Nurmilaukas med lång erfarenhet från bankappsegling. Micke, Raffus son, svarade bra för kontinuiteten och Jocke är sonson till vår allra första navigatör Bo Wilenius. Jocke är dessutom segelmakare på WB-sails och han hade egenhändigt sytt och format Tarantellas segel, så att endast en klåpare kunde undgå att vinna med dem.

Hangö-Sandhamn gick bra, som vanligt och vi konstaterade att jag med Can-Can, Tarantella I och II sammanlagt hade varit med om att vinna denna tillfartssegling 11 gånger av 12 starter. En gång blev vi andra. Det kan påpekas, att vi här bara har behövt notera över all.

Före starten för Gotland gjorde vi en ny bekantskap. I vår klass seglade nämligen holländaren Hans Zuiderbaan med sin TWEE GEZUSTERS och han räknades naturligtvis av alla som stor favorit. Han hade nämligen nyss vunnit det s. k. världsmästerskapet just i IMS klass III, som seglades någonstans i Engelska kanalen. Hela besättningen var synnerligen trevlig och vi kom överens om att de skulle besöka oss på Bötesö efter Gotland Runt. En plan, som tyvärr inte sedan genomfördes på grund av tidsbrist.

Det var trångt i starten, men vi kom bra i väg med Twee Gezusters snett uppe i lovart. Redan vid Alma hade vi båda lämnat det övriga fältet tryggt och så började vår intressanta interna kamp. Holländaren gick överraskande högt med samma fart som vi, och vid Fårön låg hon t.o.m. någon båtlängd före och kunde bevaka oss. På morgonsidan av natten var hennes rorsman ouppmärksam och Michael, som var vid rodret utnyttjade ögonblickligen situationen och vi bröt igenom och därefter släppte vi henne aldrig mera förbi. Men den "Flygande holländaren", som hon naturligtvis fick heta, hakade på och gav oss inte en lugn stund.

Då vi närmade oss Gotlands sydspets, vid Faludden satt Leif länge vid navigationsbordet. Då han kom upp såg han skälmsk ut och frågade mig: Skall vi ta en kortare väg runt udden? Inte kan vi ju segla över land och jag har aldrig hört om någon genväg. Han visade då sjökortet, där det faktiskt finns en smal ränna med ca 2,5-5 meters vattendjup och följer man denna, vinner man kanske någon minut. Tidigare skulle detta vägval ha varit otänkbart, men med GPS navigator borde det gå. Vi beslöt att ta risken. Holländaren följde oss hack i häl och skulle kanske ha tagit rutten också utan oss. Samtidigt överraskades vi av tät dimma, men det hade ingen betydelse, för det gällde bara att exakt styra efter navigatörens order. Ekolodets utslag var ibland oroväckande nära acceptabelt djup, men igenom kom vi utan mankemang

och det gjorde holländaren också! Dimman var tät då vi rundade ljusbojen, men vi såg en glimt av den i alla fall. Då det inte gick att fotografera vändmärket, som vi brukar, kom vi på en bra lösning. Vi fotade navigatören, som tydligt visade koordinaterna.

Det blev spinnaker till Ölands Norra och snart förlorade vi vår konkurrent ur sikte i diset. På länsen gjorde hon inte alls skäl för sitt namn, Flygande holländaren, för vi såg henne inte heller senare under racet.

Vid Visby tog vinden slut och vi var rädda för s.k. omstart. Det händer nämligen ofta, att de båtar som ligger först stannar upp i bleke och då vinden räcker för de efterföljande till samma punkt, samlas alla igen. Detta är naturligtvis en skräck för båtar med högt handikapp, men ofta en räddning för små båtar i samma klass. I synnerhet om "omstart" uppstår i ett sent skede på banan kan resultatlistan bli ganska slumpartad.

Denna gång lyckades vi lirka oss ut ur bleket och rundade lyckligen Gotska Sandön utan att se någon konkurrent. Vi blev visserligen omseglade av två Maxibåtar, som besynnerligt nog gav oss följande länge. För att hinna i mål före natten och undvika bleke just före mållinjen, önskade vi kraftig akterlig vind. Jag har alltid varit något vidskeplig och respekterar vädergudarna, som otvivelaktigt ofta har belönat mina offer till dem furstligt. Då vi har haft behov av sydvästlig vind, har jag offrat en sydväst. En gång var jag snål och offrade den sämsta sydvästen jag fann, och visst blev det sydvästvind, men den var mycket svag. Då sade Timo, pröva på en bra sydväst. Det gjorde jag och inte räckte det länge innan den var just sådan vi ville ha. Om man vill ha ostlig vind, är det bara att offra den ost som doftar starkast och man blir bönhörd.

Nu, vid Sandön ville vi ha vinden akterifrån, så vi offrade skepparens finaste kalsonger. Det dröjde inte länge innan vi kunde länsa med maximifart mot Almagrundet. Men innanför Alma höll vi på att få nervsammanbrott. Vinden tog plötsligt slut och vågorna kom från alla håll. Svaga fläktar kom ibland också de från oväntad riktning. Jag var vid roret och klarade inte att hålla styrfart. Skulle det bli omstart strax före Skanskobben? Lyckligtvis gav jag roret till Jocke och han kom ut ur vindhålet med sådan känsla att vi bara gapade.

Det var tomt vid bryggorna, när vi lade till och vi hann bra till både bastu och Vårdshuset före stängningsdags. Vår trevliga holländare anlände som andra båt i vår klass 4 1/2 timme senare och han vann Borgåbåten UNDA MARINA med en minut i beräknad tid. Det blev som så ofta blekt till natten och spridningen i resultatlistan stor. Den sista båten i vår klass kom i mål hela 32 timmar efter oss; då hade vi för länge sedan anläpt hemhamnen Bötesö i Åbo skärgård. Vår ålderstigna Tarantella II var inte klassens äldsta båt. Det var verkligen Tarantella I, som till vår glädje gjorde bra ifrån sig. Hon har bytt ägare några gånger och ägs nu av Dag Elmfeldt i Göteborg. Dag har låtit renovera henne och hon ser ut som ny och är ett bevis för att Swanarna lever länge tack vare Nautors oöverträffade kvalitetsarbete.

Det var mörkt när vi anläpte hemhamnen Bötesö kl. 1 på natten. Men vi mottogs av den resterande delen av familjen, som överraskade oss med både skumvin och dragspelsmusik på bryggan. Då jag avtackade och berömde besättningen i högtidliga ordalag slutade jag med att åter en gång påstå att detta var min bästa seglats. Besättningen var så bra, att alla var ypperliga rorsmän och alla klarade alla funktioner ombord. Vi vann för vi hade den bästa besättningen

i hela racet och Tarantella visade minsann inga ålderdomstecken. Seglingen gav mersmak och lättsinnigt nog föreslog jag, att vi skulle göra om det hela ännu en gång d. v. s. 1992.

Då resultaten publicerades visade det sig att KSSS hade gjort konststycket att räkna över all resultat för alla IMS deltagare, oberoende av om man hade seglat långa eller korta banan. Man kunde räkna ut beräknad tid per seglad sjömil och då totalsegrade Tarantella klart.

Grand Final 1992

Så kallades vår sista start redan på förhand i fackpressen. Förväntningarna var alltså största möjliga och jag undrade ibland, om det var klokt att utmana ödet ännu en gång.

Besättningen var nästan oförändrad, endast Micke Wolontis hade förhinder och ersattes av Sten-Erik "Nappe" Molander. Också han hade förtjänat sina sporrar bland isbergen mellan Sydamerika och Australien.

Som vanligt övade vi oss under tillfartsseglingen Hangö-Sandhamn. Det var en behaglig och snabb segling med sträckbog ända i mål. Ja, sträckbog var det för välkryssande båtar som Tarantella, men det fanns sådana som gjorde något slag då de inte sträckte upp. Vi fick skottet och landade bland de första oberoende av klass och gratulerades allmänt till seger av våra medtävlare. Också enligt vår egen IMS beräkning hade vi vunnit över all helt klart.

Men den yngling, som NJK hade överlåtitt resultaträkningen till, var av annan mening. Han ansåg, att det hade varit kryss hela tiden och då det hade gått snabbt undan, bedömdes den svaga vindstyrkan som hård. Då Tarantella enligt IMS- regeln anses vara en välkryssande hårdvindsbåt straffades vi kraftigt för hårdvindsryss, vilket vi aldrig hade.

Ynglingen gav oss andra pris och motiverade sitt beslut med att segraren DARIA hade seglat bra under försommaren. Vi kunde inte hänvisa till segrar under försommaren då vi inte ännu deltagit i någon segling och ynglingen tycktes inte notera Tarantellas tidigare meriter. Detta ger inte ett gott betyg åt IMS som handikappregel, som otvivelaktigt har sina svagheter, men jag vill påpeka, att riktigt tolkad är denna regel dock den mest rättvisa, som har sett dagens ljus.

Följande morgon var det dags för Tarantellas absolut säkert sista kappseglingsstart, åtminstone med mig som skeppare. Det skulle bli Tarantella II:s nionde Gotland Runt och fem gånger hade jag dessutom deltagit med andra båtar. Denna gång skulle jag starta med blandade känslor. Natten före start fick jag ett njurstensanfall och hade fruktansvärda plågor. Jag kontaktade två läkare jag kände på finska båtar nära oss och de gav mig varsin dos kraftiga mediciner. På morgonen konsulterade jag dessutom regattaläkaren Bertil Faijerson. Han gav ännu en tredje dos mediciner och uppmanade mig att starta trots allt. Jag frågade honom vad jag skulle göra, om smärtan blev helt olidlig under seglingen.

- Det gör ingenting, ring till mig så skickar jag en helikopter och hämtar dig till sjukhus, svarade han.

Då jag undrade, hur det skulle gå till och om det skulle störa Tarantellas framfart sa han:

- Du hoppar bara i sjön så plockar vi upp dig utan problem. Det vore ju dessutom god PR för Gotland Runt.

Av detta kan man förstå att jag inte var i bästa trim för start och jag undrar, vad en dopingtest skulle ha givit för utslag efter alla olikartade medikamenter.

Bland våra medtävlare syntes inte Flygande holländaren till, men däremot kunde vi hälsa på Stress, när vi lade ut. Stress inger alltid respekt och är hyperfarlig i alla situationer. Hon är en av Peter Norlins finaste skapelser och ligger i handikapp nära oss. Nästan varje gång vi seglat i samma race har det mest liknat matchracing. Ombord på STRESS såg vi vår gamla medtävlare Göran Winberg. Han är den verkliga Gotland Runt-specialisten med en meritlista från tävlingar runtom i världen. Allt såg bra ut för en spännande match.

Vinden växlade hela tiden och visste inte vad den ville. Vi ville ha en god sydväst och hjälpte antagligen beslutsfattandet genom att kasta vår bästa sydväst överbord. Den flöt länge, men då den sjönk kom också sydvästen, och den var god.

Starten var inte den bästa och då vi kom loss från fältet hade vi naturligtvis Stress bredvid oss i lovart. Vi hade dikt styrbords halsar till Fårön och gjorde tills vidare samma fart som Stress.

Jag var först vid rodret men det var synbarligen fel, för när vi bytte rorsman och Michael tog över, föll Stress ned i lä och började bli efter. Det är synbarligen svårt att segla ifrån Stress med njurstensanfall på gång. Alla andra i vår klass halkade klart efter precis som en upprepning från föregående år. Efter Fårön blev det spinnakerläns. På avstånd såg vi att Stress fick timglas i spinnakern, de andra syntes endast otydligt vid horisonten. Vi kunde bara förvåna oss över Tarantellas goda länsegenskaper, hon är ju klassad som hårdvindskryssbåt och nu lämnade vi hela fältet i lätt spinnakerläns.

Det blev mera spinnakerkör i fortsättningen. Till Ölands Norra kom vi också i god spinnakerslör och där var det bara att gippa och fortsätta länsandet. Vid horisonten såg vi ett enda segel. Vi trodde det var Stress, men det visade sig mycket senare vid Sandön vara fartvidundret BIG-T, som hade seglat längre banan. Det tog henne överraskande länge att lämna oss och vi förvånade oss också över att ingen annan av maxibåtarna syntes till.

Vid Visby ljusboj var det som vanligt nervpåfrestande. Vinden dog ut, men vi lirade oss genom bleket och så bar det av mot Sandön. Småningom ökade vinden och blev verkligt frisk. Min njursten hade för länge sedan passerat och jag trodde mig kapabel att styra i de mycket svåra förhållandena. Det var just en sådan spinnakerslör som passar Tarantella med sitt överstora roder, som gör att vi kan gå bättre än de flesta. Men fastän jag normalt har ansett mig bra på att styra i hård läns, kom jag till korta och vi hade flere vådliga broacher.

Då bad Nappe Molander att få försöka, skillnaden var markant. Han lyckades underbart hålla stabil kurs och farten ökade kännbart. Då Jocke avlöste honom senare såg man klart vilken betydelse den erfarenhet har, som vunnits i Södra ishavets Roaring forties, där man surfar på jättevågor dag efter dag.

Visst hade vi ett farligt tillbud då spinnakern lossnade från bommen, men Jocke klättrade ut på bomnocken och klarade av situationen. Mellan Sandön och Alma loggade vi en medelfart

på över 9 knop och vi hade surfar upp till 12 knop. Då man beaktar att Tarantella är en tung displacementbåt med vattenlinje om bara 8,33 meter var det en god prestation.

Det var mörkt då vi kom i mål vid Skanskobben i en snabbt avtagande vind. Vi lyste i seglet med lampor för att väcka funktionärernas uppmärksamhet, men det resulterade bara i ett ynkligt sirentjut. Det har hänt oss förut att man inte har väntat oss i mål så tidigt, så vi var beredda och hela besättningen ropade på en gång för full hals "SKOTT". Så fick vi vårt skott och vårt sista race var över.

Av alla båtar, oberoende av storlek, var vi tredje i mål och det skulle räcka mycket länge förrän följande båt uppenbarade sig. Efter fartvidundret Big-T hade Bo Jonssons NMT-GSM, en Gecco 391, kommit i mål strax före oss, precis som ett år tidigare, så detta race liknade det föregående också i detta avseende.

Vi insåg att det var lönlöst att vänta på prisutdelningen och ville därför omedelbart segla mot hemhamnen. Men en sak var ogjord som speciellt Nappe insisterade på att få göra först. Besättningen på maxibåten RUNN (tidigare jordenruntseglaren MARTELA) hade före start skämtat med både Nappe och Jocke och förklarat att de seglade fel båt. Man förutspådde att Tarantella skulle komma i mål minst ett dygn efter Runn, men att de nog erbjöd sig att ta emot trossen då vi landade i Sandhamn. Dessutom kan nämnas att Micke Wolontis hade hoppat av från Tarantella till förmån för maxibåten Runn, som startade som stor favorit för hela racet. Om detta skämtades det en hel del på Tarantella under den sista natten mot mål och pojkarne spejade ständigt bakåt i hopp om att inte se Runn.

Då Runn till slut anlände 1 timme och 27 minuter senare stod Nappe på bryggan och tog emot trossen. Jaså, ni har avbrutit, hördes det från Runngänget. I sanningens namn bör väl tilläggas, att de som seglade den kortare banan var favoriserade då man jämför seglad tid. Ändå är det mycket ovanligt att en liten båt är före maxibåtarna i mål.

I korrigerad tid vann Tarantella över följande båt, som var Antilla 30:an SUHINA, med 3 timmar och 23 minuter. Den fruktade Stress var visserligen andra i mål i vår klass, men hon anlände i mål först nio timmar senare. Det måste ha hänt någonting speciellt, för Stress borde kunna bättre. Hon härjade ju våldsamt i resultatlistorna i slutet av 1970 talet, då Tarantella visserligen hade sitt långa avbrott i tävlandet.

Tarantellas Grand Final lyckades alltså över förväntan . Året innan var redan bra och då rundade vi banan på 77 timmar och 47 minuter. Nu behövde vi bara 60 timmar och 7 minuter för banans 350 sjömil. Även om jämförelser olika båtklasser emellan aldrig ger full rättvisa, så som jag redan tidigare påpekat, ifrågasätter knappast någon Tarantellas tredje över all-seger heller denna gång.

Vi stannade i Sandhamn för att vi ville absolut fira händelsen med en ypperlig lunch på Vårdshuset, varvid vi höll tårdrypande tal till varandra och till Tarantella, som tjänat oss så framgångsrikt än en gång. Mitt tal var mycket vemodsfyllt, för jag påpekade högtidligt att nu hade det gällt FINAL, åtminstone för mig personligen. Tarantella skulle inte kappsegla mera, åtminstone inte under mitt befäl. För det första skulle det bli svårt att uppamma den motivering och segervilja, som alltid är en grundförutsättning för start. För det andra bör en 72 åring ha vett att dra sig tillbaka, och för det tredje duger jag inte mera som besättning

ombord. Trots alla positiva intryck under denna Gotland Runt led jag av att konstatera, att jag klart var sämsta man ombord. Visserligen gjorde njurstensanfallet sitt till, men oberoende härav hade jag tappat känslan och koncentrationen för att kunna konkurrera om rodervakten.

Tarantellas prestation uppmärksammades överraskande synligt i fackpressen, men övriga medier gjorde som vanligt inget stort nummer av hela Gotland Runt. Man förvånar sig över bristande intresse, det handlar dock om seglarnas "Vasalopp" där ca. hundra finländska båtar deltar. Med besättning och följeslagare engageras dock över tusen finländare i evenemanget, som då räknades som också Finlands största kappsegling.

Nyländska Jaktklubben noterade min FINAL på ett trevligt sätt. Vid klubbens höstmöte hedrades jag med Stora seglartecknet i guld nr. 2, en på nytt ibruktagen medalj från år 1916, som utdelas för utomordentlig seglingsprestation.

Vid samma tillfälle överlämnade jag till klubben en halvmodell av Tarantella II, som nu pryder väggen i klubbhuset på Björkholmen. Samtidigt påpekade jag att en skeppare ofta blir oförtjänt uppmärksammad vid framgång i segling och havskappsegling i synnerhet. Åtminstone då det gäller Tarantella II:s prestationer, vill jag framhålla båtens överlägsenhet och besättningens fantastiska insats.

Härmed var eran Tarantella II, med mig som skeppare, definitivt slut och vi kan se tillbaka på resultatskörden i Gotland Runt:

År	Placering	Over all
1970	II	II
1971	I	I
1972	VII	IX
1973	IV	-
1974	I	V
1980	I	-
1990	II	-
1991	I	I
1992	I	I

Tre gånger Sandhamn Cup

År 1972 anordnade KSSS för första gången "Sandhamn Cup", en havskappsegling om ca. 100 sjm, till svenska Björn och tillbaka. Den tiden var Tarantella II toptrimmad och besättningen var hungrig på att tävla mot den svenska eliten. Betydande kappseglingar med internationell konkurrens var alltför tunnsådda inom Finska vikens vatten.

Ässe Kindberg hade det året sjösatt sin Swan 40, Can Can IV och var fullt sysselsatt med att få henne i konkurrenskraftigt skick. Därför kunde vi inte räkna med honom ombord. Han ersattes med Åke Lindeberg, erfaren seglare, stark och arbetsvillig i alla situationer. Annars var standardbesättningen intakt.

Havskappseglandet kräver enormt mycket tid, mycket mera än bankappsegling. Att utrusta en havskryssare är oftast ett komplicerat och tidskrävande jobb och långa seglingar kräver sin man både dagar och nätter. Tillfartsseglingarna fordrar också tid i jämförelse med bankappseglingarnas trailertransporter.

Det har sagts att förvärvsarbetet är havskappseglingarnas största hinder, men utan effektivt förvärvsarbete skapas heller inga möjligheter till att äga en havskryssare. Att använda hela sin semester till att gasta på främmande båtar är heller inte hälsosamt för äktenskapet. Jag skulle aldrig ha kunnat ägna mig åt havskappsegling med egna båtar, om inte min son Michael alltsedan 14 års ålder hade offrat all sin fritid på Tarantella både då det gällde bygge, utrustning och segling. Ja, han offrade åtminstone ett extra studieår för Tarantellas framgång. Jag fick med andra ord alltid komma till "dukat bord" och kunde ägna mig åt att klara finanserna, för segling är ingen billig sport. Som pensionär hade jag senare däremot tid och skötte Tarantella-jobbet, medan pojkarna förvärvsarbetade.

Nu skulle vi alltså delta i en extra tävling i Sandhamn den andra veckan i augusti. Besättningens lediga dagar var för länge sedan utnyttjade. Högst en weekend kunde offras på detta sentillkomna evenemang. Men detta gällde inte skoleleven Michael, som hade fortsatt sommarlov.

Alltså uppgjordes följande plan. Michael skulle med hjälp av vännen Johan af Forselles, kallad Forelli, segla båten till Kanholmsfjärden innanför Sandhamn, och på bestämt klockslag 19.00 skulle resten av besättningen komma från luften och äntra Tarantella.

På ön Kimito i sydvästra Finland bor Göran Hollsten, som ägde ett litet hydroplan. Han var känd som en oförfvägen flygare med erfarenhet från skärgårdsflygningar. Han gav oss en förvånansvärt förmånlig offert för att ta fem besättningsmän just till Kanholmsfjärden. Snabbaste rutten skulle gå från Hotell Regattas sandstrand i Hangö. På utsatt tid landade Hollsten vid några stenar vid stranden och Raffu, Willy, Åke, Leif och jag hoppade från strandvattnet upp på hydroplanets ponton och klev in i planet.

På förhand hade vi fått besked om att planet egentligen bara fick ta fyra passagerare, men det var med bagage. Om vi lämnade bort allt bagage skulle det nog gå bra med fem passagerare och en pilot. Helt utan bagage kappseglar man dock inte ens till Svenska Björn, så vi hade några knyten med oss, även om de var små.

I kabinen var det så trångt att vi knappt kunde röra oss. Hollsten verkade något bekymrad, men trodde att det skulle gå att lyfta, om alla på given signal skulle kasta sig framåt på piloten. Så gjorde vi, men planet vägrade lyfta. Vi hade ju dessutom tankarna fulla med flygbränsle. Hollsten gav naturligtvis inte upp utan gav order om en omfördelning av vikten ombord. De tyngsta skulle stå, eller egentligen ligga, närmast piloten och de lättaste i stjärtpartiet. Så det blev Raffu som med sin stora vikt vid nästa försök kastade sig på Hollsten så effektivt att planet lyfte.

Vi trodde att nästa anhalt skulle vara Kanholmsfjärden, men Hollsten förklarade att vi först måste tulla in i Norrtälje. Där landade vi vid tullens pontonbrygga i stark pålandsvind och jag

undrade hur det skulle gå att komma därifrån. Tullaren var inte där, men Hollsten lånade en cykel och hittade tullen vid ett glas öl i en bar i närheten.

Med vederbörliga stämplor i pappren bar det igen iväg. Vinden låg på och vågorna slog över planets pontoner. Hollsten förklarade att pontonernas ventiler var så konstruerade att vatten kunde gå in, men inte komma ut. Ett mysterium som jag aldrig kunnat förlika mig med, men så måste det ha varit, för vi hade mycket vatten i pontonerna och det hindrade oss i sin tur att lyfta.

Nu var goda råd dyra, för tiden gick och Hollsten hade tillstånd att flyga bara i dagsljus och det började redan skymma. Plötsligt kom räddningen i form av färjan Viking, som stävade in mot Norrtälje. Hollsten tog kurs mot Vikings bogsvall och planet lyfte utan svårigheter, men dels tack vare besättningens akrobatiska övningar inne i kabinen.

Så kunde jag flytta mig från bakpartiet till platsen närmast Hollsten, för han hade ingen aning om var Kanholmsfjärden låg. Jag bad om en karta, och fick ett blad utrivet ur Stockholms telefonkatalog i min hand. Jag tog ut kursen ungefär och försökte känna igen landskapet och fjärden under oss. Det var nog mera tur än skicklighet att jag plötsligt såg Tarantella nedanför oss och vi kunde börja landningen. Den gick perfekt och då pontonerna stötte mot Tarantellas fribord, hoppade vi ombord och allt var väl.

Medan Michael hade cirklat fram och tillbaka på fjärden och väntat på oss, hade en svensk motorbåt kört upp till Tarantella.

- Söker ni hamn? ropade de hjälpsamt.
- Nej, jag väntar på sjuans flyg, ropade Michael tillbaka.
- Oförskämt! Och satans finnjävlar!, var svenskens kommentar.

Men han blev lång i synen, då Hollsten någon minut senare gjorde en perfekt landning och fem killar hoppade ombord på Tarantella. Senare på kvällen träffade vi svensken i Sandhamn och då bad han vänligen om ursäkt och sa, att han fått en fin historia att berätta vidare. Följande morgon gick starten för Sandhamn Cup vid Skanskobben i fint väder och härlig kryss. Med var hela kopplet svenska toppseglare som vi hade tampats med så många gånger. Vi vann ohotat över all och hemförde den nya pokalen för ett år.

Följande år 1973 var vi där igen och då vann vi med mycket stor marginal. Vi kom i mål vid Skanskobben mitt i natten och förvånades över att vi inte fick något skott. Vi var bergsäkra på att ingen, oberoende av klass, var före oss i mål, men i en liten båt vid bryggan drack man destillerade drycker och sjöng därtill. Jag har glömt vad båten hette, men de påstod att de seglat banan runt och vunnit. Lyckligtvis hade Calle Piehl sett dem avbryta halvvägs och han behövde bara några välvalda ord för att få skepparen att meddela att de avbrutit.

Tyvärre lyckades vi inte upprepa vår segerrad i denna trevliga segling. År 1974 var vi med sista gången. Och då förlorade vi pokalen till vår ärkekonkurrent Stress. Det var hård spinnakerläns till Svenska Björn och spinnakrarna frestades till bristningsgränsen. I vårt kölvatten länsade Norlin 34:an ALFA överraskande bra, ända tills hennes spinnaker sprack. Endast några sekunder senare sågs en klass II båt också råka ut för samma öde och det var möjligt att Tarantellas rorsman blev distraherad härav, för några sekunder senare var också

vår spinnaker i bitar. Inom mindre än en minut kunde segelmakarna förbereda sig på order på tre nya spinnakrar. Stress, som legat något före klarade situationen bättre och försprånget räckte ända in i mål.

Var Tarantella II världstopp eller bara Nordisk mästare?

Den frågan har jag ställt mig själv många gånger. Femtio första och tjugo andraplaceringar av 75 starter låter ju nog så bra, men mest har vi hållit oss till de nordiska vattnen. Hur skulle vi ha placerat oss i de största racen på andra håll i världen? Frågan kommer aldrig att bli besvarad och vi får nöja oss med att göra jämförelser med de internationellt framgångsrika toppbåtar vi seglat emot inom Östersjöområdet. Dessa toppbåtar består ingalunda enbart av utomnordiska representanter; många av våra svenska konkurrenter har skördat betydande lagrar, då de seglat mot världseliten långt från hemmavattnen. I duster med dessa har Tarantella aldrig behövt känna sig underlägsen. De har ingalunda varit oslagbara.

Om vi beaktar båtar i Tarantellas klass har t.ex. Göran Lundbergs Victoria, Olle Lingers Knock on Wood och Börje Blumenthals Stress varit mycket framgångsrika i verkligt stora internationella sammanhang. De svenska seglarnas standard har också dokumenterats i framgångar i andra klasser. Peter Norlin, Bengt Jörnstedt och R. Gustafsson har bland andra upprepade gånger hemfört världsmästerskapet i Half Ton Cup. Att vinna över Kennen Nordenskiöld är inte allom förunnat. Han har en meritlista från stora seglingsevenemang runtom i världen som svårligen kan överträffas.

År 1991 fick vi tillfälle att jämföra Tarantellas prestanda med världsmästaren i vår klass IMS III Hans Zuiderbaan. Han deltog det året med sin Zweekusters i Gotland Runt. Kampen mellan oss har relaterats på annan plats i denna bok, var det framgår att Tarantella klarade uppgiften med 4½ timmes marginal.

Även om havskappseglingen i Finland inte haft samma bredd som i Sverige, har de som gått in för gamet ofta klarat sig bra mot de svenska toppseglarna. Därvid vittnar de finländska framgångarna i Gotland Runt.

Tarantellas framgångar i hemmavattnen har inte heller uppnåtts utan kamp. Lygajas, Circes, Can-Cans och Carolinas prestationer har beskrivits i tidigare kapitel, men bl.a. Eino Antinojas Meri Mari, Åke Lindqvists Gabriella, Michael Berners Runn och Ingmar Lindbergs My har bjudit på fullvärdigt motstånd. Tarantellas prestationsnivå belyses kanske också av att hon av sina 50 förstaplaceringar vunnit 30 segrar över all, d.v.s. oberoende av båtstorlek och klass.

Gotland Runt - segelsportens Vasa- och Finlandialopp

Idén till Gotland Runt vaknade inom KSSS-kretsar år 1935. Ett speciellt incitament utgjorde ynglingarna Olin och Rod Stephens bravad år 1931, då de med DORADE, som var den allra minsta båten i hela flottillen, vann Transatlantic Race med hela 45 timmars marginal. Det var dessa havskappseglingens pionjärer, som visade att man kan havssegla med båtar, som kunde anskaffas av vanliga dödliga medborgare. För första gången blev det också bevisat, att en liten båt kan vara både snabb och sjöduglig. Om denna banbrytande segling kan man läsa i boken

“You are first”, som inlevelsefullt beskriver bröderna Stephens stora betydelse för segelsportens utveckling till våra dagar.

KSSS kallade alltså yachter från 9 länder till ett seglarting, som hölls på Fårö. I detta “Fåröting” deltog 350 personer och man beslöt att segla enligt samma principer, som gällde för Fastnet Race, som hade startat redan år 1925. Den första starten skulle ske i Visby den 7 juli 1937.

Här samlades 42 yachter från inte mindre än 8 länder. Bland dem finner vi två finska båtar, Volter Köhlers TEHANI och Gösta Frisks VANORA, båda representerade då ASS. Den första över all-segraren blev Sven Salén med HAVSÖRNEN. Evenemanget fick enorm publicitet i Sverige och detta borgade för fortsatt framgång. Tehani tog Finlands första klassseger, vilket tyvärr inte uppmärksammades nämnvärt av pressen i Finland. Den finländska pressens bevakning av detta seglarnas Vasalopp är alltså oförklarligt lamt. Ändå har detta race ända till 1998 varit också Finlands största seglingsevenemang, där omkring 100 finländska kryssare har kunnat mäta sitt kunnande i hård internationell konkurrens. Arrangörerna har dessutom påstått, att Gotland Runt är världens största havskappsegling och det har väl också hållit streck tidigare år.

Närmare skall jag inte här skildra Gotland Runts historik. Den belyses utförligt i jubileumsskriften *Gotland Runt. Havskappsegling under ett halvsekel*. De finländska seglarnas insats får där ett eget kapitel med ett fint bildmaterial.

Livet i Sandhamn före start och efter målgång kan inte med ord beskrivas; det bör helst upplevas. Där samlas närmare 500 båtar, som fyller en stor del av sundet mellan klubbhuset och Lökholmen och som bildar en sammanhängande matta, som gör sig bra på flygfoto. Omkring 3500 skeppare och besättningsmän och -kvinnor trängs på bryggorna och bland dem är säkert ca. 700 finländare. Stödtruppen i land är dessutom ansenlig och ölkonsumtionen i synnerhet efter tävlan glädjande för bryggerierna. År efter år har de finländska framgångarna också ökat. Men den finska pressen är inte intresserad av att tillgodose stora grupper av hemmaseglares behov av information. I bästa fall får man läsa om den största maxibåtens målgång.

I synnerhet de finska båtarnas besättningar har efter racet haft för vana att samlas på Sandhamns ypperliga Vårdshus. Där äter man antingen stekta flundror eller husets ypperliga biff med lök. Man behöver knappast tillägga, att man firar segrar eller avreagerar sig på motgångar med ansenliga mängder av starka drycker. Ibland blir det kanske för mycket av den varan och då går det lite vilt till.

År 1969 vann Pekka Herlin med sin legendariska Lygaia en bejublad över all-seger, den allra första finländska. Pekka hade redan före start reserverat Vårdshusets bästa kabinett, som på finlandssvenska alltså avser sidorum. Segern firades sedan på ett sätt som bara Pekka kan. Det hårdföra gänget både åt och drack, synbarligen i stora mängder till tidigt på morgonen. Då sällskapet till slut lämnade etablissemanget fanns ingenting helt mera kvar i kabinettet, allt var sönderslaget, inte ens tapeterna på väggen undgick ödeläggelsen.

Men Pekka är inte knusslig och kabinettet återuppbyggdes i god sämja med krögaren till en betydligt högre standard än förut. Dock med ett förbehåll: Dörrposten vid ingången skall alltid prydas av en konstfärdigt graverad skylt "Lygaia kabinett".

År 1971 hade Pekka för andra gången orsak att fira seger i sitt kabinett. Denna gång gick det hela lugnare till, eftersom det "bara" var fråga om seger i klass II. Pekka hade kommit i mål strax före oss, men då han såg, att vi som mindre båt skulle ta totalsegern, sköt han för Tarantella ett kanonskott, som ekade i hamnen.

Men år 1974 hade vi på känn, att vi kunde upprepa vår seger och vågade redan före start reservera Lygaia kabinettet. Lygaia deltog inte och konkurrerade alltså inte om sitt rum. Seglingen gick faktiskt bra och vi kom fulla av förväntningar till Vårdshuset för att ta kabinettet i besittning. Vår bestörtning var stor, då krögaren med stor beklagan sade, att kabinettet tyvärr var upptaget. Då vi undrade vem som kunde vara viktigare än en segrare, svarade han: Sveriges Konung!

Svaret accepterades genast, för kung Carl Gustaf, tidigare kronprins, är mycket populär bland alla Gotland Runtseglare. Vi hade redan blivit vana att få vandringspriserna överlämnade av Hans Höghet personligen och hans närvaro höjde hela seglingens status mera än man anade. I dag är kungen inte mera med och prisutdelningen har förlorat sin betydelse. Många pristagare finns inte heller på plats. Allt kretsar kring Maxibåtarnas kamp och det övriga fältet är delat i en alltför stor flora av olika klasser. Förr firades segrarna med middag på klubbhuset, herrarna i seglarparad och damerna i aftondräkt. I dag dricker man öl iklädd jeans och t-skjorta.

Hur man vinner Gotland Runt

En skeppare, som hade för avsikt att delta första gången i Gotland Runt, bad mig inför sin besättning berätta hur man betar sig för att vinna.

- Har ni för avsikt att vinna? frågade jag dem.

- Vi vill segla så bra det går, men är nöjda om vi blir bland de 10 bästa, löd svaret.

Jag steg upp och sade att i så fall var det onödigt att gå vidare i hela ämnet, för med den inställningen var spelet förlorat från första början.

Om man inte har viljan att vinna så lyckas man aldrig, hur god båt man än har till förfogande. Viljan skall finnas, inte bara hos skepparen, den måste smitta av sig till hela besättningen.

Man kan lugnt säga, att viljan att vinna genomsyrar alla beslut, börjande från val av båt, besättning, utrustning och träning. Om vi här utgår ifrån att båten redan existerar gäller det först att välja besättning. På Internet finns långa listor på hugade aspiranter och varför kan man inte söka på nätet också. Men det är viktigt att från början skola upp ett gäng, som har tid och möjlighet att troget hålla ihop i många år. Har man för avsikt att delta i relativt korta seglingar innanför de danska sunden kan en besättning av specialister på var sitt område vara det rätta. Men om man tänker segla på de stora haven, borde nästan varje man kunna allt ombord. Under en segling som räcker veckor måste vaktbyte ske enligt ett givet mönster och då kommer specialisterna till korta.

På Tarantella och på Can-Can har vi med framgång följt en annan filosofi. Den lyder: Alltid bästa man på post. Varje man får sitt ansvarsområde preciserat och hans reservman utses dessutom. Så länge förste man är bäst får han fortsätta, men då de övriga i besättningen anser att byte är bättre, sker byte för den tid som bäste man vilar. Då det gäller rorsmän testas prestandan med jämna mellanrum av navigatören och dagens elektroniska instrument ger härvid full möjlighet att söka fram bästa möjliga alternativ i alla situationer. I yngre dagar hände det t. ex. på Can-Can att jag fick uppdraget att stå vid rodret största delen av racets kryss i brist på bättre alternativ. Med denna filosofi kan det bli ganska litet sömn för endel ombord.

Michael har varit vår oslagbara segelställare och trimmare och samspelet mellan honom och rorsman har varit beundransvärt. Leif har varit vår navigatör, kock och förgast och utan dessa två hade Tarantellas resultatskörd varit blygsam. Willy von Koskull var reservrorsman och speciellt skicklig i hårdvindsläns. Raffu Wolontis svarade tillsammans med skepparen och Leif för strategin och dessutom hade han ansvaret för fallen vid alla segelbyten. Hans kanske största förtjänst var dock att han med sin härliga humor höll kampanjan och humöret uppe, oberoende av om vi trälade med spinnakern eller om vi låg och skvalpade i bleke. Gösta Diehl var vår specialist på spinnakerföring.

Ofta skedde segelbyte under tidtagning och ett spinnakerbyte (aldrig innanför varandra) fick ta mellan 12 och 14 sekunder. Ingen fick vistas på fördäck under kryss i sjögång mera än absolut nödvändigt. Segelbyte utfördes av gängets lättaste man, och det var Michael. Ingen av oss hade speciellt stora meriter från förr. Vi respekterade varandras kunnande och kamratandan var unikt god.

I ett tidigt skede märkte vi viktfördelningens stora betydelse. All vikt som enligt regeln fick flyttas, placerades kring mastfoten och båtens tyngdpunkt. Där skulle också besättningen vistas för att undvika pitching. I aktern fick rorsman vara ensam med sin vikt. Vid hård läns med styrsvårigheter skall besättningen naturligtvis placera sig i aktern.

Före varje race tömdes båten på allt onödigt. Det visar sig alltid att det har samlats en massa prylar, som skall lämnas i land. Onda tungor säger att vi var så småaktiga, att hela besättningen fick samsas om en enda tandborste. Vatten och bränsle minimerades naturligtvis och frystorkade soppor är populära, då man bara behöver tillsätta havsvatten för en god måltid.

Besättningen skall ha förvissning om att båten har racets halaste botten. Vi slipade varje år botten med allt finare sandpapper och slutade vid papper med finhetsgraden 1000.

Så kommer vi då till det kanske viktigaste, seglen. Om du har offrat allt du äger, och mera till, för att anskaffa en värdefull båt, varför då spolia det hela med att köpa de billigaste seglen. Seglen är ju båtens motor och här skall det inte knusslas. Endast det bästa är gott nog. Lyckligtvis är det i dag möjligt att få goda segel på nära håll tack vare internationella dataprogram. Ett gott samarbete med segelmakaren är en stor fördel. Det har vi i hög grad lyckats med, då WB-sails Jocke Wilenius har tagit till sin uppgift att sy oöverträffade segel

till Tarantella. De utländska segelmakarna i all ära, men bättre segel än dem vi vann Gotland Runt med 1991 och 1992 hade jag dittills aldrig upplevt.

Det behöver knappast påpekas att allt onödigt samtal med rorsmannen är absolut förbjudet, han måste vara på helspänn hela tiden. Havskappsegling i dag är inte det samma som förr, då man skotade en gång för alla och lät det gå. I dag är det inte stor skillnad på havs- och bankappsegling, skotmannen och segeltrimmaren skall vara på alerten hela tiden. Men det räcker ingalunda med en skicklig rorsman, om inte samspelet mellan honom och trimmaren är perfekt. En kunnig besättning känner när båten verkligen löper och når det som kallas "groove". Speciellt på fenkölade båtar med rodret långt bak är det inte alla förunnat att nå detta optimum av båtprestanda under kryss.

Allt kan verka perfekt, men farten är otillfredsställande. Seglen ser ut att dra, ulltrådarna är parallella och rodret är neutralt. Ändå är avdriften stor och båten på något sätt död. Detta kan ha olika orsaker. Häckstaget kan t.ex. vara för spänt eller så strävar rorsmannen för högt i vind. Men den underbara känslan av att båten löper i "groove" uppnås i allmänhet av att lätta på skoten tills optimal fart uppnås, varefter kursen försiktigt kan höjas samtidigt som seglen eventuellt trimmas.

Framgångsrika och utpräglade bankappseglare är sällan genast goda rorsmän på öppet hav. De sitter i lä och seglar efter genuans ulltrådar, men kan omöjligt samtidigt se helheten och bevaka en hel del instrument, vilket är möjligt endast genom att stå i lovart. Instrumentsegling är dessutom helt nödvändigt att behärska under natten, då ulltrådarna kan ses bara tillfälligt i ficklampans sken. Det som dock mest skiljer en bankappseglare från en erfaren havskappseglare är känslan att kunna utnyttja vågorna. Här fordras det långvarig övning.

På Tarantella skickas alla lediga gästar till kojs genast efter start. Det är på dagen man skall sova, under natten behövs flere ögon för att märka vindens skiftningar och ha omedelbar beredskap att utföra också krävande manövrar. Därför sker spridningen av fältet också just under dygnets mörka timmar. Besynnerligt ofta har vi erfarit att alla seglar mycket jämnt efter start ända till mörkrets inbrott. Men då morgonen gryr ser man knappast någon konkurrent mera. Om dagen gör vi ofta segelbyten med begränsat manskap, men om natten purras de få som eventuellt sover. Det är alltså under dygnets mörka timmar, som månget race avgörs.

Strategin och planeringen skiljer sig i havskappsegling mycket från bankappsegling. Bevakningen av konkurrenter är oftast svår då vägvalen kan vara många och fältet sprids så att ögonkontakt är omöjlig. Ändå gäller kommodor Ramsays grundregel nästan alltid: "Du skall placera dig mellan märket och konkurrenterna". Men för att komma i detta läge fordras det mycket fart i båten. Grundregeln för långa kryssar, t.ex. 100 sjömil, är att man först skall välja den hals som för en närmast märket. Om man på denna hals kan komma t.ex 10-15 grader ifrån märket, skall man inte pressa höjd utan köra maximal fart, emedan det under en så lång tid är mycket sannolikt att vinden vrider. Om vinden vrider med sträcker man lätt upp till märket och har m.a.o. hela tiden kunnat segla maximal fart. Om vinden däremot vrider emot, hamnar de båtar som seglat högre höjd och lägre fart efter stagvändan i lä.

I Gotland Runt har KSSS numera valt vändmärkena så att fältet hålls möjligast samlat och möjligheterna att chansa har minimerats. Ändå ges det många tillfällen att utnyttja lokalkännedom och erfarenhet av just Gotlands vindförhållanden. Ändå hör Gotland Runt till de seglingar, där vindens nycker ofta kullkastar resultatlistan mera än vad seglarna önskar.

I stora startfält är skillnaden i handicap mellan största och minsta båt så stor, att dessa oftast seglar i helt olika vindförhållanden. Minsta båten i en klass kan komma i mål långt efter prisutdelningen och ändå placera sig bland de första i beräknad tid. I normala vindförhållanden skall vändmärket vid Visby rundas mitt i natten och då vinden där dör ut samlas både stora och små båtar till det som kallas "omstart". Härifrån är distansen till mål så pass kort, att de större båtarna har svårt att återta den differens som mätetalet förutsätter.

Vill man vinna sin klass och dra fördel av dylika "omstarter" skulle det bästa vara att ha en båt, som mäter bland de minsta i klassen. Men då kommer vi till Gotland Runts ömtåligaste avsnitt, nämligen sträckan från Almagrundet till målet vid Skanskobben, en distans om endast 11 sjömil. Här brukar de större båtarna hinna i mål, förrän vinden till natten dör ut, men också där kan det bli ny "omstart". I varje fall stämmer det, att prislistan ofta skulle se annorlunda ut, om målet hade varit vid Alma. Den största rättvisan nås dock naturligtvis, om båtar som seglar mot varandra skulle vara någotsånär lika stora i mätetal.

De som deltar i långlopp på skidor, som Vasa- eller Finlandialoppen, har de senaste åren avsevärt förbättrat sina resultat, sedan energitankningsmetoden blev känd. Numera vet alla skidlöpare och orienterare att uthålligheten avsevärt kan förbättras, om man två veckor före tävlingen tränar hårt och äter mycket proteiner. Men under den sista veckan äter man huvudsakligen kolhydrater. Den som har förberett sig enligt denna metod före Gotland Runt har krafter att kämpa om segern i tre eller fyra dygn med ett minimum av sömn och mat. Ofta är en dylik asketisk förberedelse helt onödig, för vädret i Gotland Runt är oftast synnerligen vänligt, men det förekommer undantag med hårt före och man skall väl kämpa i täten också då. Av erfarenhet vet jag dessutom att risken för sjösjuka minskar genom kolhydratmetoden.

Det är naturligtvis omöjligt att på några sidor ens nöjaktigt berätta hur man vinner Gotland Runt. Det bästa sättet är antagligen att delta flitigt och sålunda skapa nödig erfarenhet. Om man vill förkovra sig via tillgänglig litteratur kan jag på det varmaste rekommendera kapitlet "Gotland Runt på vinst och förlust" i Bengt Jörnstedts ypperliga bok En seglares äventyr. Speciellt avsnittet i slutet av nämnda kapitel, där en osalig ande följer med vinnarbåtens förehavanden, fascinerar mig då dessa i så hög grad sammanfaller med dem vi försöker genomföra på Tarantella.

5.

Att segla är nödvändigt

Sjösjukan - havsseglarens "nästan" besegrade fiende

För tjugo år sedan skrev jag i FRISK BRIS en ganska uppmärksammat artikel om sjösjuka, men då hette rubriken "Seglarens obesegrade fiende". Det, som sedan dess har besegrat sjösjukan, i någon mån, heter Scopolamin och placeras i form av ett plåster bakom örat. Tyvärr är metoden inte hundra procentig och därför kan följande analys av sjösjukans orsaker och förlopp alltså vara aktuell.

Det säkraste rådet och botemedlet vore naturligtvis att inte alls bege sig ut på havet, men den som säger så talar mot bättre vetande. Jag har aldrig hört talas om någon, som följt en sådan ordination. Hellre lider man alla kval, blir grön i ansiktet, vänder inälvorna ut och in, fryser, kallsvettas, magrar och utmattas, allt medan man skall navigera, segla, reva, skifta segel och kanske laga mat.

Varför seglar man då? Gjorda undersökningar visar, att nio av tio i svåra förhållanden blir sjösjuka på ett eller annat sätt och haven skulle se ganska tomma ut, om bara de sjösäkra skulle färdas där. Den som en gång blir biten av denna sorts rekreation, inser nämligen att bättre medel mot moderna tidens stress och sjukdomar finns inte. Människan mår så oändligt bra av att i vårt teknokratiska tidevarv känna sig liten ute i naturen och helt prisgiven åt sina egna förmögenheter. På havet växlar situationerna snabbt från den ena ytterligheten till den andra och lika är det med den sjösjukes välbefinnande. Kanske är det som med människor i allmänhet. Den som aldrig varit sjuk, har svårt att till fullo uppskatta att han är frisk. Den sjösjuke får alltså glädja sig åt att vara frisk mycket oftare än andra.

Vi seglade en gång i hård kryss med Tarantella I non stop från Helsingfors till Bornholm. Vi hade bråttom till starten i One Ton Cup i Helgoland, och hade inte tid att gå i hamn. Vinden hade i flera dagar varit omkring 20 m/sek. och vi kämpade oss fram för bara stormflock. På fjärde dagen mellan Öland och Bornholm frågade skepparfrun, då jag sjösjuk, grön i ansiktet, frusen och genomvåt alltså stod vid rodret, om jag ansåg nöjet vara värt alla uppoffringar. Sanningenligt men med viss möda, svarade jag "ja" på den ofina frågan. Då vi sedan äntligen kom in i Allinge hamn på Bornholm, sken solen igen och då förstod jag med ens, att ingen annan kunde njuta av lugnet i hamnen så som jag.

En kappseglingskonkurrent sade en gång, att Tarantella seglas så snabbt för att skepparen inte skall hinna bli sjösjuk. Här kommer vi in på arten av sjösjuka. Det finns flera olika typer av sjösjuka. En del blir snabbt sjuka och lägger sig ned som döda. Men efter ett dygn eller t. o. m. tidigare stiger de upp och frågar: Finns det mat? Somliga blir sjösjuka bara under sommarens första seglats, andra får kämpa sig genom samma pärs varje gång. Själv blir jag endast långsamt och småningom sjösjuk, men det vill aldrig gå om - därför är det så angeläget

att hitta ett profylaktiskt botemedel. Helt arbetsoduglig har jag egentligen blivit bara en gång, men då hade jag inte ansvaret ombord.

Sjösjukan, dess former och botemedel har bl. a. undersökts av amerikanska marinen. Man kan tänka sig, hur viktigt det är vid en landstigning att undvika sjösjuka. En apatisk, spyende landstigningstrupp är inte mycket värd och detsamma kan man väl säga om besättningen på en havskappseglare. Det är en ringa tröst att veta, att en dövstum aldrig kan bli sjösjuk, men det kanske är uppmuntrande att höra, att en torsk, som hållits i bassäng på land en tid, spyer våldsamt, då bassängen flyttas över i en gungande båt. Skeppshunden blir ofta sjösjuk, katten mera sällan och det riktigt säkra skeppsodjuret är kaninen, som är mycket sjösäker.

För de flesta går sjösjukan om efter en viss tids, d.v.s. någon eller några dagars lidande, för andra tar det fruktansvärt lång tid. Då man har vant sig vid en viss gungning t. ex. på ett stort fartyg, blir man ofta sjösjuk vid den annorlunda gungningen i en liten livbåt. Yachting World skriver i en artikel om sjösjuka, att pitching är värre än rullning och det besynnerliga är, att en gungningsrytm med 16 gånger per minut är 20 gånger värre än om båten gungar 32 gånger per minut. En viss tröst ligger det i, att anlag för sjösjuka minskar med tilltagande ålder och att tillvänjningen vid sjön också har stor betydelse.

Psykologiska faktorer och luktsinnet inverkar också på ens motståndskraft. Matos knäcker många och att torka bort andras uppkastningar får nog oftast mången härdad sjöman att komma till brytning. Läkarvetenskapen tror inte mycket på dietens betydelse, men jag är av annan åsikt. Tidigare åt jag ingenting alls, men nu vet jag, att kolhydrater i form av t. ex. knäckebröd är utmärkt och borde ätas i små portioner mest hela tiden. Somliga anser alkohol vara det bästa botemedlet, men våra erfarenheter talar definitivt för motsatsen.

Värme och vila är viktiga faktorer. Visst känns det bättre att sitta ute i cockpiten med näsan mot vinden, men snart är man genomvåt och börjar frysa. Det går dåligt att t. ex. kappsegla med besättningen frysande och spyende i cockpiten. Då anses det bättre att krypa till kojs med ett ämbar eller en påse; då är man säkert mera arbetsduglig, när vakten börjar.

För att gardera sig mot sjösjuka kan mycket göras. Tidigare spydde jag regelbundet och led fruktansvärt under hårt väder. De senaste åren har jag klarat mig helt utan att kasta upp. Hur?

- Har man ansvar och befäl är man så sysselsatt, att risken för sjösjuka minskar. (Eller är det kanske så, att man sätter besättningen att göra sådana arbeten, som framkallar obehag?)
- Torra och varma kläder. De nya oljeställen är faktiskt betydligt tätare än förr.
- Lämplig mat och ofta. Magen måste ha något att göra och det är så mycket trevligare att spy, då man har annat än galla att ge upp.
- Ingen alkohol och inte heller kopperslagare från föregående dag.
- Vila i varm koj. Det vågråta läget är bra för balansorganen, som framkallar sjösjukan. Om båtens trim tillåter, så är stickkojerna de bästa platserna. I förpiken klarar sig bara undantagen från regeln.
- Medicinering och kännedom om vilken medicin, som passar bäst individuellt och speciellt vid det tillfället.

Sjösjukan kan verkligen i de flesta fall stävjas, om man följer ovanstående råd och dessutom hjälper till med mediciner. De flesta mediciner bygger på amerikanska marinens rön. Nästan alla har en dämpande och sövande effekt, även om man försökt motverka detta med tillsatser av stimulerande verkan, t.ex. koffein.

Den bästa besättningen är naturligtvis den, som klarar sig utan droger, men den klart näst bästa är den, som håller sjösjukan på avstånd med konstgjorda medel. Den sämsta besättningen är den som verkligen har drabbats av sjösjukan. Därför måste varje skeppare se till, att alla ombord, som inte är helt sjösäkra, vidtar förberedande åtgärder mot sjösjukan, innan det är för sent.

Under andra världskriget var sjösjukan ett mycket stort problem. De omfattande landstigningsoperationerna i Stilla Havet mot japanerna och inte minst landstigningen i Normandie år 1944 gjorde det nödvändigt att få soldaterna stridsdugliga i land. Därför var förebyggandet av sjösjuka föremål för omfattande forskning speciellt i USA. Som ett resultat härav skapades ett piller, som kallas Marzine. Ändå höll det på att gå illa i Normandie just p.g.a. den höga sjön i Kanalen - mängder av specialtränade soldater blev ändå svårt sjösjuka. Att landstigningen ändå lyckades kan kanske delvis tillskrivas, att soldaterna till vilket pris som helst ville känna fast mark under fötterna, trots den fientliga elden.

Denna medicin, Marzine, hade jag och hela Can-Can II:s besättning en gång mindre trevliga minnen av. Ja, vi var alla eniga om att det var en gång för mycket. Vi skulle kappsegla i "Fem Fyror" på Finska viken, och man väntade sig hårt väder. Jag hade frågat företagsläkaren, som nyss hade kommit från USA, vad vi skulle göra för att undvika sjösjuka. Han svarade på rak arm Marzine och slog vad med mig om att vi inte skulle komma till brytning. Vi tog pillren enligt ordination, och för säkerhets skull kanske något större dos. Vädret blev faktiskt hårt och vi konstaterade att ingen av oss kom till brytning.

Men det var en besättning, som låg på durken och bad till Gud att få spy. Medicinen slog liksom knut på matstrupen någonstans i bröstet och magsäckens innehåll bombarderade oupphörligt denna knut nedifrån med sådana smärtor som följd, att nödroppen hördes vida omkring. Men allting har ju en ände och medicinens verkningar upphörde redan efter 6 timmar, varefter vi lyckligen kunde luta oss ut mellan mantågen och spy över relingen. Det var tur för oss att vi hade två helt sjösäkra i besättningen, som hade vägrat gå med på Marzine-experimentet och som kunde segla båten.

I dag torde denna medicin alltjämt säljas i apoteken. Jag har inte vågat pröva, men det är ju möjligt, att det bara är namnet som är oförändrat. Dessutom finns ju nu som sagt Scopolamin och detta plåster bak örat hjälper i de flesta situationer.

Skepparinnans roll - markvärdinna och sponsor

De flesta seglare har en gång köpt sin båt, åtminstone den första, för hela familjens nöje och rekreation. Man har börjat med gemensamma utflykter och man har snart seglat den finska skärgården kors och tvärs. Eventuellt har färderna utsträckts till de södra delarna av Östersjön, eventuellt ännu längre.

Än så länge har hela den växande familjen hållits samman och man har delat vått och torrt. Speciellt mycket vått, påpekar skepparinnan. Alla har fått njuta av den nog så stora ekonomiska insatsen. Men en dag lockas familjefar att delta i en kappsegling och då kan mönstret ändras. Han blir biten och deltar i några fler med familjen som besättning. Men snart vill han slåss i toppen och då börjar det hända.

Den nya båten planeras med andra avsikter än endast cruising och anskaffningskostnaderna når belopp som sätter familjebudgeten i gungning. Seglen, navigationsinstrumenten och övrig utrustning kostar helt andra belopp för kappsegling än för cruising. Och som jag tidigare påpekat är det ingen idé att knussla med utrustningen, då man redan offrat så mycket på båten. Speciellt seglen är dessutom inte någon engångskostnad (även om skepparinnan gång på gång övertygades om att de var en bra investering). De nyaste dukarna är mer eller mindre engångsvara, om man vill hänga med i den absoluta toppen och vem vill inte det. Det utvecklas också hela tiden nya och allt dyrare dukar, mest till glädje för segelmakarna.

Vem är det då, som i sista hand betalar kalaset och vem är det, som måste ge avkall på både levnadsstandard och egna drömmar? Jo, det är i de flesta fall MOR, som blir kvar på stranden, då FAR och eventuellt barnen far ut på havet. Jag frånser här de fall, där ekonomin inte spelar någon roll och man har en firma, som betalar kalaset eller har en familjeförmögenhet att falla tillbaka på. I mitt fall var det inte så, utan som löntagare fick vi avstå från en hel del, då allt offrades på Tarantella.

Det hände ibland att folk frågade, vem som var vår sponsor. Skepparinnans svar kom då utan att blinka: Det är jag som är sponsorn. Och visst ligger det mycken sanning i de orden. Festblåsan och barnkammargardinerna blev år efter år nya spinnakrar och i stället för minkpälsten fick Tarantella ett nytt storsegel från North i USA.

Men skepparinnans roll begränsades ingalunda till att avstå från världsliga ting. Tarantella behövde mycken markservice i samband med kappseglandet. Skepparinnan såg till att sex hungriga besättningsmän fick närande, smaklig och lätt serverbar mat. Under senare år övertogs den detaljen allt mer av sonen Leif, som förutom att vara navigatör och förgast också är en utmärkt kock.

Den psykiska insatsen tänker man kanske inte på, men det måste vara påfrestande att sitta hemma och vänta, medan maken och två eller tre söner plus några andra familjefäder kämpar i dagar och ibland i veckor på främmande hav. Och utan att få det minsta livstecken, innan de kommer i mål! I dag verkar det helt absurt, men detta var före telekommunikationens tidevarv. Den första tiden hade vi inte ens VHF ombord. Då de första mobiltelefonerna kom, hade vi visserligen en sådan, men räckvidden var kort och hörbarheten tog slut mitt emellan Mariehamn och Almagrundet. Det hände ju alltsom oftast att det var hårt väder och att radion gav stormvarningar. Väderleksrapporterna var ju de enda upplysningar man fick om förhållandena på kappseglingsbanorna. Vetskapen om att Tarantella klarade sig allra bäst, då det blåste småspik var knappast någon tröst för hemmafolket.

Ett av de värsta tillbudena var år 1972, då vi deltog i Merenkävijäts då så populära Gulf of Finland Race. Det blåste hårt redan i starten och den sydvästliga vinden ökade hela tiden. I

början surfade vi i undanvinden i absolut maximifart, så att höga vattenridåer bildades på båda sidor om skrovet. Kryssen hem från Borgå Kalvbådan till Helsinki Kassun var det hårdaste jag någonsin varit med om. Så höga vågor hade jag aldrig sett, men Tarantella seglade som en ängel och vi vann racet med 8 timmar före systerbåten Scarlet, som ytterligare slog Can-Can. Alla tre Swanar, byggda på Nautor enligt Stephens hållbarhetsnormer.

Av 54 båtar, som startade i det här racet, kom endast 8 i mål. Många hade allvarliga haverier. Bland annat drev B-E Ingvalls OLIVIA mot Hogland och sjönk. Jag förmodar, att storsegelaren Ludde Ingvall som tonåring var med ombord och kanske fick blodad tand för de Whitbread Round the World-seglingar, som gjort honom så känd.

Hemma satt skepparinnan vid radion och hörde, att vinden beräknades till 12 beaufort och att Olivia sjunkit. Dessutom berättades det, att ett polskt handelsfartyg var i sjönöd just vid vårt vändmärke och då träden knakade oroväckande på vår tomt på Degerö minskades knappast oron. Då vi äntligen kom hem mitt i natten, trötta men lyckliga över att så väl ha klarat de stora vågorna, möttes vi knappast av stora famnen. Jag kände mig då som lille Karl på svag is, som bannades av sin pappa: Om du kommer drunknad hem får du stryk.

Med facit i hand kan man ställa frågan: har uppoffringarna som gjorts för seglingen varit enbart negativa för vår familj eller har seglandet trots allt fört något gott med sig? Utan att fråga den övriga familjen vågar jag komma med några synpunkter eller låt oss säga försvar från husfars horisont. Sedan får skepparinnan säga sin mening.

Om famljefar har ett stressande arbete kan en hobby, som engagerar honom fullständigt under lediga stunder vara en nog så nödvändig terapi. I mitt tycke är segling en hobby, som sammansvetsar familjen bättre än många andra aktiviteter. Visst blev det under många år tid för semestersegling med hela familjen ända sedan barnens tidigaste år. Under uppväxtåren kunde barnen ha haft sämre sysselsättning än att bli seglingsbitna. Segling är en fin sport och de ungdomar som seglar, hinner inte ha sådant för sig, som inte tål dagsljus. Lyckligtvis har intresset gått i arv till en del av mina barnbarn, som jolleseglar på toppnivå och deltar i EM- och VM-tävlingar runt om i världen. Jag tror att den goda sammanhållning och det goda kamratskap, som råder inom vår familj till stor del kan tillskrivas de gemensamma upplevelserna under både långfärder och kappseglingar.

Skepparinnan: Jag har förstått att navigare necesse est

Av det föregående kan man lätt få uppfattningen, att skepparinnan har varit den där sjömanshustrun, som "står sörjande på strand" och vinkar av man och barn, när de far ut på havet. Men den bilden är ganska missvisande. Tvärtom har jag under femtio års tid seglat mera än de flesta kvinnor i min generation. I trettio år var segelbåten vår sommarstuga, som beboddes inte bara under semestern utan också under weekendar från tidig vår till sen höst.

När jag spolar minnets video bakåt, kommer vår första båt nordiska 22:an Majken in på näthinnan, synålssmal, rank och sargkantslös, men härlig att segla. Med den och det första barnet, tvååringen, och väntande följande barn utsträckte vi våra färder bl.a. till Stockholm. Följande båt, Vikingbåten Fröja, var redan ett under av bekvämlighet jämfört med den förra.

I den kunde man sitta nästan rak. Tyvärr hade den ovanan att dyka genom vågorna i stället för att surfa på dem. Där satt man sedan oftast iklädd oljeställ, medan seglare på andra båtar solade sig i bikini. När barnskaran småningom växte till fyra plus en hund började Fröja kännas lite trång. Hade vi ännu något extra barn ombord, måste några tälta i land.

När Swan-båtarna kom in i vårt liv fick seglingen en annan dimension. Men med dem försvann också något av den härliga känsla man hade i de första båtarna, som var så mycket lättare speciellt för en kvinna att manövrera. I dem kunde man känna tjusningen att stå vid rodret och få båten att lyda ens minsta vink. Vad mera kunde man begära av en solig sommardag än att få hissa segel och sticka till havs i laber bris med solglitter på vågorna. Eller att vakna en morgon i en spegelblank vik och få kasta sig i det - då ännu - kristallklara vattnet, som också dög att koka potatisen i. Skepparen väckte då alltid besättningen med att citera Omar Khayyam:

*Vak upp, o yngling och till nytänd dag
I havet spegla dina anletsdrag,
Ty aldrig mera skall du höra rymden skälva
Av denna morgons snabba hjärteslag -*

Men alltid var det inte vackert väder, det växlade med regn, storm och kyla under våra korta somrar. Jag minns en morgon den 2 juli att det var snö på däck, när vi tittade ut. Eftersom skepparen var en så fanatiskt renodlad seglare, som ville mäta sin förmåga mot elementen, fick det naturligtvis inte finnas någon motor ombord, än mindre någon värmekälla. Sådana alstrade bara mera fukt. På sin höjd fick man, om kölden var verkligt svår, värma en tegelsten på gasen. När det sedan regnat några dagar så att precis allt var vått, inklusive kojerna, eftersom däckets läckte, var det underbart att kunna gå iland och breda ut kläderna på berget att torka i solen.

Först år 1962 installerades motvilligt en liten aktersnurra ombord - att användas bara vid nödsituationer. Sådana har det uppenbarat sig åtskilliga gånger. Hur underbart och befriande det än är att segla är det ändå mycket ofta dramatiskt. Det händer titt och tätt oväntade dramatiska tillbud, än backvind i seglen när man skall landa, än tar inte ankaret när man rusar mot kajen, än flyger någon av ungarna i sjön, när storen i misstag gippar.

Det har t.o.m. hänt att skepparen kastat ankaret med tross och allt, just när vi skall göra en elegant landning inför allas blickar i Hangö hamn. Han är mäktigt stolt över att han lyckades rädda situationen, innan vi krossade kajen, genom att göra en brant sväng och med båtshaken plocka upp trossen, inbillande sig att åskådarna trodde det hörde till manövern. Sådana saker händer, när man inte har en hjälpmotor.

Det finns ett helt pärlband av underbara seglatser i mitt minne, men också många verkligt dramatiska, så som skepparen beskrivit. På tal om värsta seglatser har jag ett minne, som fortfarande ibland gör mig kallsvettig.

Det var den 2 eller 3 augusti år 1960, då Fröja lämnades vid en liten brygga vid Pargas port med skepparinnan och tre barn, Leif 11, Michael 7 och Maria 11/2 år gammal, ombord, medan

skepparen och äldsta sonen Christian 13 år gick ombord på Can-Can och försvann ut i Jungfrusund för att delta i Gullkrona Race. Det blåste friskt, vinden bara tilltog och urartade till en av de där beryktade augustistormarna med många haverier. Allt flere båtar sökte skydd vid bryggan och lade sig utanpå oss. Vid niotiden på kvällen ansåg Henrik Gestrin, som med sin AVIVA låg närmast oss, att vi inte kunde ligga kvar när ankaren började dragga, utan måste söka oss längre in. Det var redan beckmörkt, när vi kastade loss, hissade en liten fock och i den tjutande vinden började segla inåt utan att egentligen kunna urskilja vad som var land, skuggor eller vatten. Jag hade aldrig klarat mig utan elvaåringen, som kolugnt tröstade mig: "Mamma, tag det lugnt, det går nog bra!"

De två andra barnen var under manövern instängda i kajutan. Plötsligt såg vi på babord sida lanternor från en båt, som låg inne i en rund vik med höga berg mot vindriktningen. Vi försökte kryssa upp till den, men med den lilla focken var det nästan omöjligt i den täta vinden. Flera gånger höll vi på att ramma Aviva, som kämpade på samma sätt, naturligtvis också den utan motor. Att vi inte gick på grund i den okända viken, där man inte kunde urskilja stränderna, måste ha berott på att en skyddsängel vakade över oss. Till slut kom vi så nära båten, som visade sig vara svensk, att den kunde kasta en lina åt oss och vi kunde i sista minuten få över en lina till Aviva, som just då skörade sin fock. Följande morgon upptäckte vi, att alla tre båtarna var förtöjda i en liten rönnbuske i den branta bergsryggen, som dock gav bra skydd mot den rasande stormen.

Värre gick det för kappseglarna. När vinden mojnade följande förmiddag, kastade vi loss för att segla till min systers och svågerns sommarställe vid Erstan och där invänta kappseglarna. Knappt hade vi kommit ut ur viken, innan Can-Can dök upp. I den hårda stormen som bröt stålschacklen som tändstickor, kom Can-Can aldrig längre än till Högsåra byhamn, där man kastade ankar och lade sig att sova. På natten vaknade skepparen av, att ankaret draggade och båten höll på att slå mot klipporna på den motsatta stranden. Att hissa segel var för sent och motorn påstods vara ur funktion på grund av att man av misstag förväxlat tankarna och hållt vatten i dieseloljetanken. Som genom ett under startade motorn, när Heinz i ren desperation tryckte på startknappen. Man undgick förlisning, men kappseglingen blåste bort för Can-Cans del.

Steget från den här tidens segelbåtar med kompassen som enda hjälpmedel till våra dagars instrumentspäckade segelbåtar är enormt. Skepparens gradvisa avkall på äkta sjömanskap till förmån för dessa allehanda autopiloter, navigatörer, vindmätare, ekolod, GSM o.s.v. har ändå gått ganska smärtfritt. I stället för att stå ute och styra sitter man inne vid navigationsbordet och prickar in rutt och destination på dator, som båten sedan helt lyder.

Skepparinnans huvuduppgift ombord har naturligtvis varit samma som hemma: att mäta munnarna. Sjön suger och maten smakar alla gånger bättre på sjön än på land. Övergången från Majkens spritkök till den kardanupphängda spisen på Fröja var ju en otrolig förbättring, även om man inte kunde stå rak när man rörde i grytorna. Det betydde att man kunde laga mat under gång, spisen stod alltid vågrätt. Jag förvånade mig ofta över andra seglare, som alltid gick i hamn när man skulle äta. Hos oss lagades det mat oberoende av väder och vind. Någon gång hände det vid speciellt hårt väder att soppan for i soffan, trots kardanköket. En sådan risk fanns speciellt på Tarantella I med dess dinettkök, som visade sig ganska

opraktiskt: Det gällde t.ex. vid sjögång att hålla i sig med ena handen, medan man skalade potatis med den andra.

Åren efter kriget hörde inte kylskåp till utrustningen. Mat och dryck förvarades i kölsvinet, som var det kallaste stället på båten, men där mjölken ändå snart surnade. Och det var långt mellan butikerna. Det var inte som idag, när man kryssar från den ena restaurangen till den andra, från Brudhäll i Kökar till L'Escale i Nagu och ligger bekvämt i marinor med all tänkbar service.

Men fortfarande är havskappsegling en hård sport för salta gossar. Visst finns det i dag unga kvinnor som havskappseglar, men oftast då på båtar med kvinnlig besättning. Av kvinnor i min generation känner jag endast en som fungerat som skeppare ombord, nämligen Camilla Lindqvist, Åke Lindqvists maka. När skepparen och sönerna började havskappsegla på allvar, valde jag att stanna iland. För vad kan en ensam kvinna utträta ombord bland fem, sex karlar, som slänger våta persedlar och fotsvettiga strumpor omkring sig och som kanske känner sig störda av en kvinna ombord. Knappast orkar hon skota in tillräckligt hårt, knappast skickas hon ut på fördäck att hala och hissa segel, knappast är hon skickligast vid rodret. Vad återstår då? Att sköta maten. Enligt min filosofi är det bättre att sköta den detaljen hemma vid spisen. I ett bekvämt kök kan man bättre åstadkomma en närande och lätt serverbar meny.

Tarantella har havskappseglat i trettio år, visserligen med långa pauser. Har marktjänsten känts som en uppoffring? Givetvis har det varit fråga om vissa uppoffringar, kanske speciellt för att semestern gått åt till kappseglandet, medan jag suttit ensam hemma med min oro. Jag kunde kanske ha utövat någon hobby i stället eller rest någonstans. Aldrig har jag kunnat tänka mig att resa bort, medan gossarna, egna och andras, kämpar på havet utan att ge ett livstecken ifrån sig. När de sedan kom hem, kunde jag på "näsaställningen" se om de vunnit. En höst kom de hem efter en sällsynt våt och kall seglats som ett gäng trashankar iklädda de sista torra persedlar de hade. En gång såg jag, utan att de sade något, att det hänt något verkligt allvarligt: Man över bord på grannbåten.

På tal om hobbyn, så har jag haft ett jobb som jag älskat och som närmast känts som hobby. Så varför skulle jag inte låta min man ha en hobby, som han behövt som motvikt till ett stressande arbete? Att det sedan blivit nästan maniskt är kanske inget att göra åt. Navigare necesse est kan uttydas: att leka är nödvändigt för män med gosselynnnet kvar. Vad är kappseglandet annat än spännande lekar. Det märkvärdiga är, att så fort skepparen gått ombord på Tarantella, har allt ryggont varit som bortblåst redan i hamnen. I två, tre dygn har han kunnat stå vid rodret, iskall, våt och sjösjuk - och mått så bra så.

Det vore mycket oklokt att försöka få en sådan man att avstå från sin hobby. Tyvärr har jag sett så många äktenskap gå i kras, för att hustrun inte vill segla eller avskyr att mannen seglar. Med långa tänder har mannen sålt sin båt, alternativt tagit någon villigare kvinna ombord. I vilket fall som helst blir inte äktenskapet bättre av, att han i stället måste klippa gräsmattan och hålla henne i hand, när hela hans håg dras till havet. Hellre gör jag avkall på något om jag senare får ha en lycklig man, som är tillfreds med att ha fått utöva sin hobby, tills också han vill gå iland och greppa golfklubban i stället. Jag kan inte vara svartsjuk på hans älskarinna, som heter Tarantella. Någon annan har han knappast haft tid med.

Hur gick det sedan, med Pekka Koskenkylä

Pekka Koskenkyläs insats för båtbyggeriets utveckling i Finland skall inte glömmas. Utan Pekka skulle Finland inte vara känt som landet där man bygger världens finaste båtar. Det är inte enbart Nautor jag tänker på. En framgångsrik verksamhet brukar i allmänhet yngla av sig och den erfarenhet Nautor skapade har kunnat utnyttjas hela landets båtindustri till fromma.

Redan i ett tidigt skede ansåg endel experter inom Nautor att väggarna blev för trånga, och att ett utbrytarförsök skulle lyckas. Sålunda skapades år 1973 Baltic Yachts, som vid sidan om Nautor väl har tillvaratagit hela den österbottniska regionens båtbyggarkunnande. Baltic har gått från klarhet till klarhet och förstärker bilden av Finland som landet där de största och finaste havskryssarna byggs. Många andra småvarv utnyttjar dessa varvs renommé och har därför lättare att göra sig gällande på den internationella marknaden.

Som jag tidigare har nämnt, lämnade Pekka Nautor sommaren 1973 och seglade med sin Swan 65:a till sydligare regioner. Det var hans första egna båt och då lärde han sig att uppskatta stora utrymmen ombord. Helst hade han sett att varje medlem ombord skulle ha eget sovrum och eget badrum. Dessa åsikter fick Pekka möjlighet att realisera i ett senare skede av sitt liv.

Mången gång tidigare har man ansett Pekka ha utopistiska planer och den som känner honom räknade väl aldrig med, att han efter Nautortiden skulle slå sig till ro. I mitten av 80-talet frågade han sig, att om det en gång var möjligt att skapa ett båtvarv från ingenting på den österbottniska slätten, så var det väl inte omöjligt att göra detsamma i Thailands djungel?

Denna gång gick han omsorgsfullt till väga. Han kontaktade Bruce Farr, som fick i uppdrag att konstruera världens största enmastade seglingsmaskin. Under arbetets gång växte båten betydligt, för kravet på särskilt badrum för varje man och kvinna ombord skulle uppfyllas. Projektet hette Mirabella 40 och båten blev 40 m lång och vägde 220 ton och det behövdes många elefanter för att få den sedermera sjösatt. En masthöjd på över 50 m över havet är en ståtlig syn, men förutsatte en tillverkningsteknik, som inte ännu då fanns.

Pekka fann den idealiska platsen för varvet nära Pattaya, söder om Bangkok, men projektet genomfördes naturligtvis inte nu heller utan problem.

Först måste man också nu finna en köpare. Denna gång räckte det med en enda. Som resultat av en försäljningskampanj, som var nog så rafflande, fann Pekka chefen för Avis Inc, Joseph Vittoria. Han blev ägare till det första exemplaret och snart insåg han att om den någonsin skulle bli seglingsfärdig, måste han bli delägare i företaget.

Ett av problemen var, att beslag och utrustning för en så stor båt inte fanns som standard, utan måste specialkonstrueras och produceras i enskilda exemplar. Pekka använde sig av världens bästa experter, som snart blev ofta sedda gäster i Thailands djungel. En vacker, oöverträffad inredning har alltid varit och är fortfarande visitkortet för Nautors höga standard. Den ville Pekka naturligtvis kopiera, också om båten byggdes i andra ändan av världen. Alltså kallades Rurik Riska och ett gäng pensionerade Nautor-snickare från Jakobstad till Pattaya för att dels delta i inredningsarbetet, dels skola upp thailänningarna till samma nivå i fråga om träarbete.

Enligt Pekka lyckades man bra med yrkesnivån, men österbottningarnas effektivitet nådde man aldrig. Visst var lönenivån i Pattaya bara en fjärdedel av Finlands, men allt tog fyra gånger längre tid att utföra.

Även om här skapades en unik båt med de finaste seglingsegenskaper kombinerade med utrymmen man bara sett på stora motoryachter, blev projektet ingen succé.

Två båtar till torde ha sjösatts, men flere penningstarka seglare lyckades Pekka inte finna. Själv tröttnade han på livet i Thailand, och Avischefen tappade intresset, han hade ju fått sin drömbåt. När Pekka besökte oss år 1994 visade han oss ritningarna till den fantastiska motorsegelare, med vilken han nu tillsammans med sin hustru Pirkko seglar omkring på världens alla hav.

EPILOG

Efter Gotland Runt 1992 skedde en märkbar förändring i mitt seglande. Jag fyllde det året 72 år och var antagligen den äldsta bland alla deltagare och som jag tidigare påpekat gjorde jag inte så mycket till för att få fart på skutan. Det var alltså hög tid att sluta åtminstone med kappseglandet. Dessutom saknades motivationen att fortsätta, det var logiskt att anse att den trogna Tarantella hade gjort sitt mer än väl. (Och skepparen likaså.)

Men någon större orsak att sluta med långfärdsseglingen fanns egentligen inte. Här var en stigande ålder inte något hinder på länge, och jag hade inga problem att segla på tu man hand med min hustru. Detoaktat begränsades sommarens seglatser år för år, och sommarholmen tog allt mera tid i anspråk.

Tarantella hade under de många åren hon seglat, blivit något av en legend, och allt oftare kontaktades jag av helt främmande personer, som tyckte att det nu var hög tid att sluta segla för gott och att jag borde sälja Tarantella till dem. I allmänhet tackade jag hövligt för visat intresse, men påpekade att det skulle vara mycket svårt att skiljas från en så trogen tjänare.

Men då kappseglingsmotivationen var försvunnen, frågade jag mig om det var lönt att jobba så mycket för att få Tarantella vårutrustad och på hösten upptagen och tömd. Vi seglade ju bara ett tiotal dagar per år. Jag kom ofta att tänka på NJK:s originella hamnvakt "Topis" ord: Seglare är som bembölingar, knappt har de fått sin båt i sjön efter hårt arbete, förrän de börjar förbereda sig för vinterupptagningen.

En dag på våren ringde en läkare från Helsingfors för tredje gången och frågade, om Tarantella äntligen skulle vara till salu. Jag svarade som vanligt nekande, men han insisterade på att få komma ombord och det skulle ju ha varit ohövligt att förhindra. Han kom med sin familj och syntes vara högeligen intresserad.

Fastän vi inte berörde en så trivial fråga som båtens eventuella pris, förstod min son Leif, att nu börjar far mjukna och att något måste göras innan det är för sent. Leifs familj, med hustru Marja i spetsen uppvaktade oss sedan någon dag senare och deklarerade, att Tarantella i ingen händelse skulle få försvinna utanför familjen.

Det tog inte många minuter, innan affären var uppgjord och Leifs familj blev officiell ägare till båten. För mig var det en stor lättnad och en mjuklandning, speciellt som det nämndes i kontraktet, att jag skulle få segla med Tarantella nästan som förut, om jag ville.

Här kunde ju historien om Tarantella ta slut, men i augusti 1998 kom mina söner Leif och Michael med frågan: Godkänner du om Tarantella gör sin tredje come back i Gotland Runt år 2000? Det är då precis 30 år sedan hon vann sin första over all-seger i Gotland Runt och det skulle vara trevligt att uppleva gamla minnen tillsammans med delar av den gamla besättningen. Dessutom skulle den tredje generationen representeras av Leifs son Henrik, som ursprungligen kläckt idén.

Jag svarade utan att blinka, ja, men med ett förbehåll: Ni måste vinna! Pojkarna svarade då med en mun, att i så fall hade också de ett krav, och det var att jag skulle vara med. Det året skulle jag fylla jämmt 80 år, så det fick bli dubbelt jubileum.

Hur Tarantellas tredje come back utföll skall jag beskriva i korthet.

Tarantellas tredje come back

Mitt krav på seger i Gotland Runt år 2000 borde väl ses som ett skämt, men skepparen Leif och hela projektgruppen tog det på allvar.

Det hade gått åtta år sedan Tarantella senast var i kappseglingstrim och utvecklingen inom segelsporten har sedan dess gått framåt med accelererande fart. Då vi efter långvarig frånvaro åren 1980 och 1990 deltog, var vi förvånade över, att konkurrenterna kunde besegras med delvis gammal utrustning och metodik. Men nu skulle vi snart erfa, att våra medtävlare inte legat på latsidan.

Tarantella måste bli betydligt snabbare än någonsin tidigare. Mätregeln IMS skapades ursprungligen för existerande båtar och var väl någotsånär rättvis. Men nu konstrueras båtar, där regelns kryphål utnyttjas till fullo. I vissa situationer, som t.ex. på hård läns, kan ingen gammal IMS båt hävda sig mot jolleliknande surfande nyskapelser. Detta bekräftades redan i några tävlingar säsongen 1999, i vilka Tarantella deltog för att träna upp en delvis ny besättning.

Budgeten för att få båten i konkurrenskraftigt skick steg till hisnande belopp, som långt översteg ägarens möjlighet att ensam finansiera. Den enda möjligheten var att finna en sponsor, som var villig att finansiera åtminstone fyra nya segel.

I egenskap av projektchef fick jag i uppdrag att finna denna sponsor. Jag vände mig till Paul Hörhammer, VD för Bukowskis-Hörhammer, som genast insåg, att projektet var attraktivt. Som varande specialist på antikviteter väcktes naturligtvis intresset för en "antikvit" som Tarantella, vars värde redan bestått i 30 år och fortfarande består. Då Paul dessutom själv är en erfaren seglare, insåg han att Tarantellas tredje come back i Gotland Runt skulle väcka uppmärksamhet.

Det insåg också Carl-Gustaf Petersén, VD för Bukowskis i Sverige, som välkomnade Tarantella i Sandhamn på ett strålande sätt. Tarantella fick ligga vid Alice Lewenhaupts privata brygga. Själv var fru Lewenhaupt värdinna vid ett cocktailparty, som Bukowskis ordnade i hennes 1700-tals Sandhamnsvillamiljö. Svenska Dagbladet och Dagens Industri var på plats och gjorde reportage, som var mycket smickrande för oss. Speciellt fäste man sig vid, att besättningen bestod av tre generationer från samma familj och att jag sannolikt var den äldsta deltagaren i Gotland Runt.

Följande morgon förberedde vi oss för start med stora förväntningar. Visst skulle ju detta vara en nostalgisk jubileumssegling, men med kännedom om gänget ombord var det förvisso blodigt allvar. Tillfartsseglingen Hangö-Sandhamn hade gått i vindförhållanden, som teoretiskt borde vara ogynnsamma för Tarantella, men detoaktat blev vi andra, knappt slagna av CARABILLA, som fördes skickligt av min brorson Ralf Ramm-Schmidt.

Att vi fick bättre fart på gamla Tarantella berodde nog främst på att vi hade överlägsna segel. WB-Sails Mikko Brummer hade producerat segel av den nya Cuben Fiber duken, som det vid den tiden var svårt att uppbringa. Duken hade egentligen utvecklats för den italienska utmanaren av America's Cup och syndikatet fordrade intyg på att vi inte skulle konkurrera där.

Besättningen kunde knappast ha varit bättre. Leif var skeppare, hans son Henrik och Marcus Moltubak var förgastar, Michael, Mikko Brummer och Tapio Lehtinen skötte roret och seglen. Själva ansåg jag mig vara barlast.

Själva seglingen förlöpte trots goda förutsättningar inte som vi hade hoppats. Vi fick nöja oss med en elfte placering bland 64 deltagare i IMS klass II. Jag skall försöka låta bli att analysera varför andra var bättre, det skulle inte låta så bra. I stället kan jag hänvisa till vissa reflektioner tidigare i denna bok om vädrets maktspel, som ibland gynnar den ena, ibland den andra. Det är något som hör till havskappseglingens natur och som ingalunda förringar de lyckosamma prestationer. Det förtjänar ändå att nämnas, att prislistan uppvisar stora överraskningar, vilket beror på att hela racet genomfördes utan en enda kryssbög, då vinden vände medsols under tävlingens förlopp. Man seglade faktiskt med spinnaker från start till mål, medan Tarantellas styrka ligger i hård kryss. De s.k. "omstarterna" var också flere än vanligt och speciell otur hade de, som fastnade i bleke mellan Almagrundet och målet - vilket Tarantella gjorde.

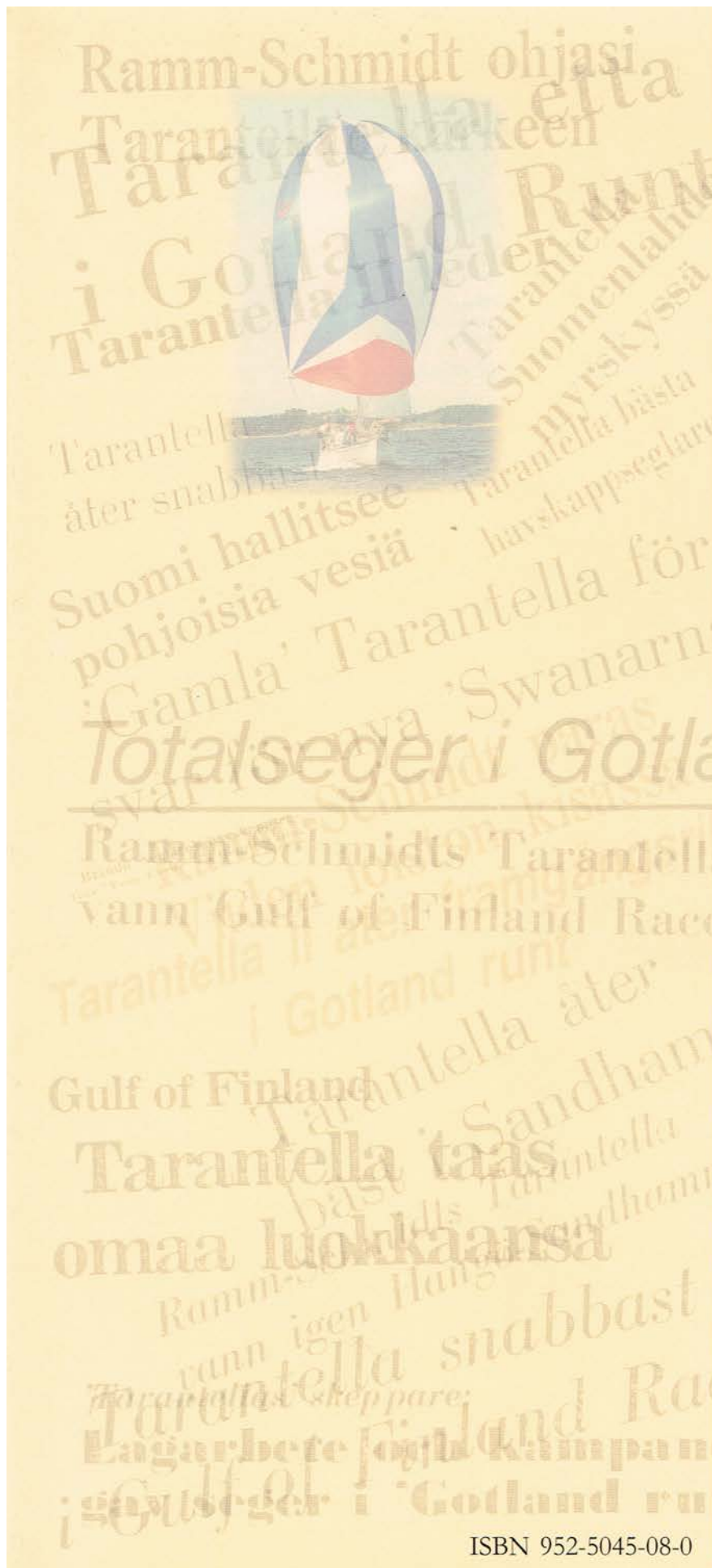
Den odiskutabelt bästa i vår klass var Åbobåten JULIA III, som upprepade sin seger från föregående år. Tom Finells prestation att vinna klassen IMS III/SM förtjänar också en applåd.

Gotland Runt i Sandhamn är alltså ett jippo av stora mått och då Sveriges kung inte mera deltar åtminstone regelbundet, har Norges kung Harald övertagit rollen som förgyllare av evenemanget. Han har de senaste åren varit en framgångsrik deltagare och mottog nu under jubel tredje pris med sin FRAM XIV i IMS I/SM.

I ett tidigare kapitel har jag uttryckt min besvikelse över, att stämningen i Sandhamn, speciellt vid prisutdelningen, inte mera är så festlig som den var på 1970-talet. Jag är glad över, att nu år 2000, se att glansen har återkommit, även om spektaklet antagit en annan karaktär. Båtarnas antal har inte ökat, men deras storlek har expanderat kolossalt. Maxibåtarna nedanför klubbhuset är imponerande och man måste finna sig i, att dessa stjal både publikens och pressens intresse.

Som jag påpekat deltog jag år 1992 i Gotland Runt för sista gången, åtminstone som skeppare. Den här gången deltog jag som barlast med största sannolikhet sista gången. Det blir vemodigt att inte mera vara med på ett hörn i Sandhamn och följa med, hur det går för barn och barnbarn på banan. Kanske fortsätter de att satsa på Gotland Runt. Med sina nya segel seglar Tarantella faktiskt bättre än vad placeringen i detta race visade. Då vi seglade båt mot båt i likartade förhållanden var vi aldrig underlägsna. Det visar också resultaten i sensommarens största seglingar i finländska vatten, med Helsingfors-Tallinn-race som prick på i:et, där Tarantella vann IMS över all. Av allt att döma är hon ännu still going strong för kommande duster.

Och då "ingen vet hur gammal en Swan kan bli" är det inte helt omöjligt att hon ännu i framtiden låter höra av sig.



Historien om Swanen Tarantella

Mitt seglingsbibliotek har berikats med en ny bok, skriven av Heinz Ramm-Schmidt, Esbo, Finland. Han är en välkänd seglare såväl i Finland som Sverige. Heinz har i många år varit en välkommen och välsedd gäst med sina Swanbåtar Tarantella I och II. Han har varit mycket framgångsrik såväl i havskappseglingarna Hangö-Sandhamn, som i Gotland Runt och Baltic Race.

Den nyskrivna boken, som fått en hedersplats i mitt bibliotek, är mycket intressant för seglingsbitna i alla åldrar. För mig, som varit seglingstokig under ett långt liv jämsides med Heinz, är boken ljuv musik med många fina sonater.

Boken innehåller bland annat en berättelse om Swanbåtarnas födelse och det världsberömda yachtvarvet Nautor i Jakobstad. I övrigt har Heinz beskrivit sitt båtliv från barndomen med kanot och "eskimåsvängar". Vidare beskriver han sitt fortsatta seglingsliv med olika båtar och till sist Tarantella II – en 37-fots Swan – samt kontakten med de mest kända båtkonstruktörerna såväl nationellt som internationellt. Hans framgångar i havskappsegling har varit många, men han beskriver även de få misslyckade. Mina finska seglarvänner passerar revy och man känner ett visst vemod vid tanken på dem som numera "seglar på moln".

För unga seglare är boken en utomordentlig lärobok under parollen *Navigare necesse est!* För oss äldre seglare kan boken inte undvaras.

Ola Wettergren, KSSS:S f.d. kommodor