



*På glittrande våg*

HELSINGFORS SEGELSÄLLSKAP  
1893 – 1993



Båtarna i förgrunden fr.v. BOLERO, CHERIO, TRUMPH och YRSA II



Den inskränkta rörelsefriheten till sjöss har dock ingalunda utgjort det enda hindret för vår segelsport dessa år. Den allmänna materialbristen försvårar mer och mer, ju längre det lider, flottiljens hållande i sjömässigt skick. Nybyggnader bli allt mera sällsynta. - Någon juniorverksamhet har icke förekommit sedan början av säsongen 1941. Men även andra än juniorerna äro inkallade i krigstjänst, varför det råder brist på funktionärer inom föreningen och på besättningar vid kappseglingarna. T.o.m. sällskapets kommodor var vid fronten till långt in på året 1942. - Nöjkajig förbindelse mellan Skifferholmen och stadsstranden är svår att ordna. - Faran för bombnedslag och de i samband därmed stående försäkringsfrågorna ha vällat många bekymmer. - Med avseende å restriktioner ha gjort tidigare enkla frågor synnerligen invecklade. - Krigstidsbestämmelser och restaurationen har umgånget med myndigheterna icke varit lätt. - Den osäkra ekonomiska situationen och penningens glidande värde har försvårat uppgörandet av budgeten och följandet av den. - Budskapen om i kriget stupade medlemmar har fördyrat stämningen. Med ett ord, en svår tid för HSS och dess ledning.

Men det har gått att hålla verksamheten i gång, till vilket pris som helst. Detta icke blott för segelsportens och Helsingfors Segelsällskaps egen skull; tillståndet i landet har fordrat och fordrar allt fortfarande, att förhållandena på hemfronten i alla avseenden bevaras så normala som möjligt. Att detta har lyckats HSS i högre grad än någon vågade hoppas får man tacka ock blott dess ledning, utan styrkan hos sällskapet som organisation och enigheten inom denna. Men verksamheten har icke förty burit krigstidens prägel. Inskränkningar i alla avseenden ha näst göras, och svårigheterna ha icke fått nedslå modet. Att tillhöra HSS' styrelse dessa år har ock varit någon sinekur. Att lämna styrelsen för arbetets och bekymrens skull hade varit att vika sin plikt. Troget ha därför samtliga styrelsemedlemmar under dessa prövningens år stått kvar på sina poster, därtill uppmunade och med tacksamhet uppmuntrade av årsmöte efter årsmöte. Om också hela det sista årtiondet i HSS' historia utmärker sig för en anmärkningsvärd stabilitet i styrelsens sammansättning, så håller likväl krigstiden i det avseendet rekordet under hela halvsekl;et; fyra år å rad, 1940-1943, ha inga personskiften ägt rum inom HSS' ledning.

År 1933 hade HSS 661 medlemmar, 1942 var motsvarande tal 664. Den högsta medlemssiffran under det nu tilländalupna decenniet visar det sista fredstida verksamhetsåret, avsett den 31 oktober 1939, nämligen 693. Farkoststatistiken visar däremot en långsam men stadig ökning av båtbeståndet, från 78 (44 segelbåtar och 34 motorbåtar) år 1933 till 93 (55 segelbåtar

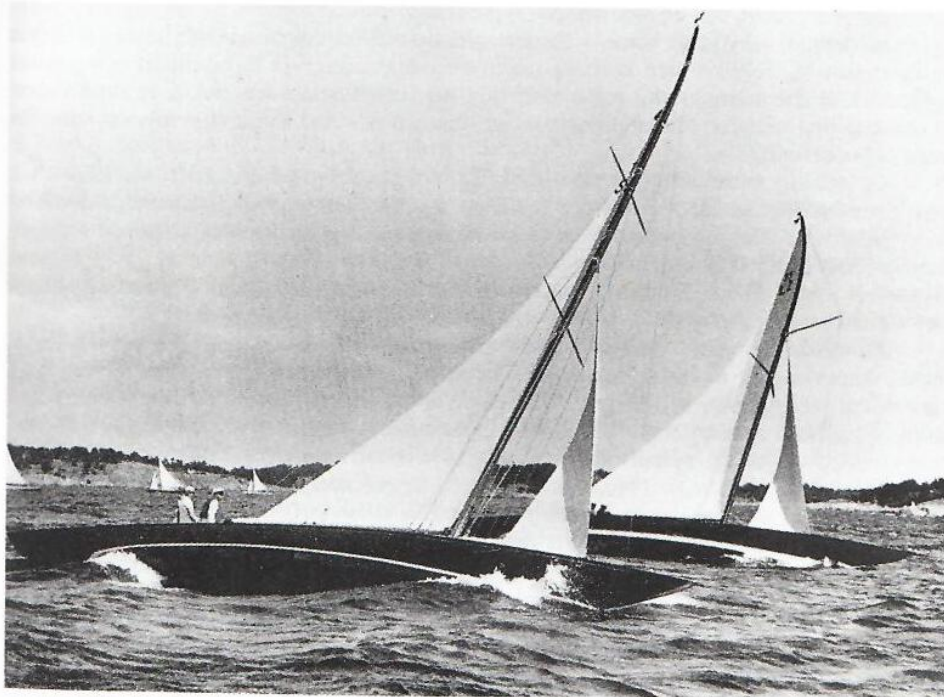
vilka enligt stadgarna borde hållas under senare hälften av november. Årsmötet för 1939 i november detta år, utan den 10 april 1940. - Styrelsen sammanträder i regeln i medel par gånger i månaden under vanliga förhållanden, men de senaste åren ha stundom förek långa intervaller. Efter styrelsemötet den 15 november 1939 följde nästa sammanträde för 23 mars 1940. Under säsongen 1941 var styrelsen samlad till möte den 17 juni och följande gång den 8 september.

## Den segelsportsliga verksamheten

Segelsäsongen 1940 blev trots de osäkra och säregna förhållandena långt bättre, än vad vid dess ingång vågade hoppas. Det fastställda reducerade programmet kunde fullföljas när som på seglingen om Damernas Challengepokal. 1941 är av de tre krigssäsongerna som mest påverkats av händelserna. Endast en ringa del av det uppgjorda programmet kunde fullföljas. Däremot lyckades man 1942 genomföra hela det naturligtvis minskade seglingsrammet. Sistnämnda år började man utdela som pris i stället för de sedvanliga silverbåtdiplom, vilka utfärdats av Finlands Röda Kors, till vars blomsterfond startavgifterna inlämnades.

År 1942 kunde inga segeltävlingar föranstaltas om vandringspokaler. Därmed segelföreningarna i Helsingfors fattat gemensamt beslut, då man icke kunde räkna med att pokalförsvare skulle vara i tillfälle att ställa upp.

Det behöves knappast framhållas, att den förut regelbundet årligen återkommande högsjökappseglingen till Reval icke kunnat komma i fråga sedan 1939. Distanskappseglingen till Norrkulla, också den tidigare årligen hörande till programmet, anordnades senast. Detta år arrangerade HSS endast en pokalsegling, nämligen tävlingen om Nikolaj Lj Hajppokal. Priset, som året förut erövrats av Haj-Kara, R. Packalen, Merenkävijät, hade vi första luftbombardemanget av Helsingfors den 30 november 1939 förintats och av Merenkävijät



*R40m-båtarna TRUMPH (i lä) ägare Nils Swahn HSS och FYLGIA tävlar om Fiora-pokalen år 1925 i Sandhamn.*

30-m<sup>2</sup> skärgårdskryssaren Marguerite, ägare E. Oksanen, som vid tillfället fördes av dåvarande kommodoren B. Peterson.

Denna distanssegling till Reval, den 16 juni 1925, blev för sällskapets orientering utåt av största betydelse. Seglingen lyckades över förväntan, och det finländska inslaget i Revalsvveckan, dominerade regattan. Vid en mottagningsfest, som Estländischer See Yacht Club anordnade till de främmande seglarnas ära, blev sällskapet föremål för en hjärtlig och smickrande uppmärksamhet. - Hos Gösta Gahlnbäck hade sällskapets ledning funnit varm förståelse för initiativet till ett internationellt utbyte mellan Finland och Estland, och alla skola städse med glädje ihågkomma de talrika yttringar av varm vänskap, som vicekommodor Gahlnbäck och hans klubbkamrater under detta första officiella besök i Reval lät komma de finländska segelkamraterna till del. För vårt sällskap och för hela huvudstadens segelsport kom besöket att bli av bestående betydelse, i ty att med detsamma det fortgående goda sportsliga samarbetet mellan Helsingfors och Reval uppbyggdes.

Sedan dess har Helsingfors Segelsällskaps distansskappsegling Helsingfors-Reval ingått såsom ett självskrivet nummer i den av Estländischer See Yacht Club anordnade Revalsvveckan, d.v.s. till det pågående krigets utbrott.

Bland andra märkligare färder dessa tider till regattor på främmande vatten förtjänar framhållas nordiska 22 kvm-jakten Reservs deltagande i segelveckan i Arensburg 1930, ur vilken denna båt utgick med två segrar. En tredje segling blev på grund av svår storm inställd,

sedan under föregående natt en stor del av kappseglingsflottiljen förintats av brottsjön i Arensburgs ogästvänliga, oskyddade hamn. - Färden, som till och från regattaorten företogs av Boris Nagornoff och M. Schilkin den kortaste vägen över öppet hav via Baltischport och genom Moonsundet, är anmärkningsvärd redan såtillvida, att kursen hela tiden gick över stora vatten med ogästvänliga stränder, där möjligheterna att finna en skyddad hamn voro mycket små, för att icke säga obefintliga.

En märklig eskadersegling, som dessa år framgångsrikt genomfördes, var färden till Kungl. Svenska Segelsällskapets 100-års jubileumsregatta 1930 utanför Sandhamn, till vilken flere av sällskapets farkoster anslöto sig. I själva regattan representerades sällskapets färger framgångsrikt av Oili II som hemförde både första pris och hederspris, samt av Trumph, som erövrade tre 1-pris. Bland övriga i regattan deltagande märktes Lilith och Lunquentus, vilken senare tillerkändes ett 2-pris.

Motorbåtstävlingarna ha icke upplevt någon högkonjunktur inom HSS. Den år 1908 inom sällskapet bildade motorbåtssektionen blev egentligen aldrig riktigt färdig och försvann i tysthet såsom organisation. Visserligen höllos några tävlingar, men i HSS' skriftliga och tryckta handlingar ha dessa endast s.a.s. i förbifarten blivit nämnda. Vandringspokalen för motorbåtar, donerad av A. Adlivankin, omtalas såsom föremål för tävlan åren 1921-23. Den vanns alla tre gångerna av May, W. Ginman, sistnämnda år med äganderätt. Årsberättelsen för det i alla avseenden synnerligen livaktiga året 1926 omtalar en av sällskapet anordnad öppen motorbåtstävling på 14 sjömil bana, varvid ett första pris togs av May och ett tredje av Drömmen vardera från HSS. De övriga prisen togos av båtar från SPS. Antalet deltagare och utskrivna klasser nämnas ej. Följande sommars fastställda seglingsprogram upptar nog öppna motorbåtstävlingar den 24 juli och 21 augusti, men årsberättelsen för 1927 har inga uppgifter om dessa tävlingar, varför de tydligen icke kommit till stånd. Förhållandet är detsamma 1928. Däremot ingår i årsberättelsen för 1929 följande uppgift: "Den 28 juli voro tävlingar för motorbåtar och utombordsmotorer utlysta, men erhöilo dessa från de förstnämndas sida ingen anslutning. Då detta ringa intresse redan rönts under flere år, vore det förmånligast för sällskapet att för framtiden helt inhibera desamma, ty de medföra onödiga utgifter uti annonser och anskaffning av pris, vilka sedan bliva liggande på hyllan." Tydligt har rådet att avskryva motorbåtstävlingarna blivit följt, ty fr.o.m. 1930 förtälja urkunderna intet om dem.

Med de egentliga motorbåtstävlingarna försvunno även kraftmätningarna mellan utombordsmotorbåtar. Dessa sistnämnda hade emellertid haft en kort glansperiod vid Skifferholmen, åtminstone ur publiksynpunkt. Början skedde 1924. Vi låta årsberättelserna få ordet. Säsongen 1924: "Jämväl har sällskapet under sommarens lopp arrangerat fem stycken tävlingar för utombordsmotorbåtar, vilka hava varit talrikt anslutna. Till följd av båtarnas olika modeller och maskinstyrka hava de blivit indelade uti trenne klasser, nämligen: klass A, till vilken hänfördes vanliga roddbåtar; klass B, speciellt för utombordsmotor byggda båtar, och klass C, racerkonstruktioner." - Säsongen 1925: "Liksom senaste år har sällskapet även i år föranstaltat tävlingar för utombordsmotorbåtar, och har deltagarna varit mycket talrika, vilket tyder på att intresset för denna sport är synnerligen stort. Även ur åskådarsynpunkt tyckes fallet vara enahanda, ty varje gång en sådan tävling gick av stapeln, var paviljongen fylld till sista plats." - Säsongen 1926: "Då sport med utombordsmotorbåtar under de senaste åren varit i tilltagande, anordnade sällskapet som tidigare även tävlingar för dylika. Intresset för desamma tyckes likväl hava förslappats, då endast ett par tre båtar deltagit." - Årsberättelserna för 1927 och 1928 säga intet om ifrågavarande tävlingar, medan citatet här ovan för säsongen 1929 visar, att deras öde beseglades samtidigt, som de egentliga motorbåtstävlingarnas saga var all.

## Jallusegling

I slutet av säsongen 1943 tog kommodor Harald Käcklund initiativet till en för honom typisk tävling i skämtets och det goda kamratskapets tecken. Tävlingsens officiella namn blev "extra onsdagskappsegling", men av deltagarna fick den det betecknande namnet "Schalåvängtävling" på grund av att de mest eftertraktade prisen utgjordes av ett par flaskor av Alkoholbolagets Jaloviina. "Seglingsnämnden hade rätt, för att icke säga skyldighet, att delta med såväl startavgift som i prisutdelningen och prisförtäringen." För protestavgifterna gällde att de fogades till startavgifterna oberoende av utslaget.

Den sedermera traditionella Jalluseglingen seglades för första gången den 13 september 1944 med talrik anslutning av både kappseglare och långfärdsbåtar. Som segrare utgick initiativtagaren Käcklund med sin hajbåt Nitouche. År 1992 genomfördes motsvarande tävling den 18 oktober med fem deltagande båtar och efterföljande livlig prisförtäring.

### Harald Käcklund

Harald Käcklund var ursprungligen en simmare men han bytte idrottsgren och blev en hängiven och duktig kappseglingsrorsman. "Hara" Käcklund var speciellt känd som hajseglare och hemförde många segrar med hajarna Bel-Ami och Nitouche. Senare blev han mångårig rorsman på femfemman Nitouche. Han var en av initiativtagarna till Hajklubben och var länge Hajklubbens ordförande.

Hara förstod sig på skämt och goda historier och var en synnerligen uppskattad sällskapsmänniska. Ett utslag av hans skämtlygne är de Jalluseglingar som fortfarande hålls varje höst.

Inom HSS administration gjorde han sina första insatser som prisdomare och som mångårig medlem av juniorkommittén. Juniorverksamheten stod alltid Käcklund nära. I styrelsen var han verksam från 1933, därav nio år som vicekommodor och sedan sju år som kommodor – under krigsåren 1940 till 1946.

Inom Finlands Seglarförbund var Harald Käcklund verksam från 1945 och han var bl.a. medlem av den kommitté som förberedde de olympiska seglingarna 1952.



## Sandhamn igen

De långa krigsårens drömmar om deltagande i internationella regattor kunde förverkligas redan 1945 då åttan Vågspel och sexorna Boo-Hoo och Irma deltog i Sandhamnsregattan. Redan vid Juniregattan var Boo-Hoo med och tog ett andra pris. I själva Sandhamnsregattan i början av augusti erövrade Boo-Hoo i fyra seglingar fyra andra pris och två vandringspris. Åttan Vågspel erhöll inga pris men sexan Irma vann ett fjärde pris.

Svenskarna stödde aktivt det finländska deltagandet. Eftersom det efter kriget var svårt att erhålla valuta i Finland gjorde KSSS-arna stora ekonomiska uppoffringar för att få med de finländska båtarna och tog emot de finländska seglarna gästfritt och hjärtligt.

Sandhamnsregattan internationaliserades snabbt på nytt och blev genast främsta mål för finländska regattaresor. Både god tävling och svenskt välstånd lockade. Redan följande år, 1946, kom HSS-arna igen. På väg till Sandhamn deltog Vågspel först i en regatta med anledning av att Gävle stad fyllde 500 år. Vågspel tog två första pris i Gävle. I Sandhamnsregattan hade HSS sex båtar anmälda men bara tre ställde upp: Vågspel, Boo-Hoo och Boogi-Woogi. Vågspel blev bästa åtta med två första och tre andra pris medan sexan Boo-Hoo vann ett första och ett andra och A-båten Boogi-Woogi ett första pris.

1947 deltog två HSS-båtar i Sandhamn. 75:an Triumph var nu lika segerrik i handi-

VÅGSPEL under insegling till  
Sandhamn under regattan  
945



kapklassen som då den under sina första år på 20-talet dominerade de stora skärgårdskryssarklasserna. Triumph vann överlägset första pris de tre dagar den startade. Folkbåten Stina vann ett sjunde pris.

1948 deltog sex båtar från HSS: Boo–Hoo, Xantippa, Tu–Fri, Pingvin och Stina. Drakarna Tu–Fri vann tre första och ett andra pris och Xantippa ett första och tre andra pris bland 10 konkurrenter i den nya drakklassen. Pingvin segrade i de sju hajbåtarnas samtliga seglingar. Folkbåten Stina nådde ett femte och ett åttonde pris bland 30 konkurrenter.

Följande år, 1949, tog Xantippa poängpriset med två andra, ett tredje och ett fjärde pris. Tu–Fri blev andra i tävlingen om Vikingaskeppet. Stina vann andra poängpris bland 33 folkbåtar med placeringarna 4–3–2–9.

## Sinebrychoffpokalen

Också tävlingarna om de stora pokalerna återupptogs efter kriget. För andra gången i sällskapets historia utmanade HSS år 1946 om den traditionsrika Sinebrychoffpokalen. HSS ställde upp med åttan Vågspel medan NJK valde Sphinx till försvarare. Tävlingarna seglades på en 27 sjömilns bana med start och mål vid Gråhara. Vid den förstaseglingen den 2 juli blåste det 11–14 m/s och redan på den första slörbogen gick Vågspel upp i till ledningen och segrade sedan med över 4 minuter. Följande dag var vinden betydligt lättare och Sphinx ledde under hela det första varvet, men sedan ökade vinden och Vågspel kom till sin rätt, och segrade med drygt en minut till godo.

Följande år utmanade både NJK och KSSS om pokalen. Wanda från KSSS med ägaren H. Nachmansson vid rodret segrade i tävlingarna, som gick med start och mål vid Gråhara. Wanda var överlägsen vardera dagen och KSSS hemförde Sinebrychoffpokalen för sjunde gången.

## Sportklubbens pokal

Om Sportklubbens pokal hade tävlingar förekommit också under kriget. År 1945 utmanade HSS på nytt om pokalen. Sexan Boo–Hoo med ägaren M. Törnroos som förare segrade klart över försvarande Hej–Hej från SPS. Följande år försvarade Boo–Hoo med framgång pokalen om vilken Merenkävijät hade utmanat med Raili. Försvararen fördes av Yngve Pacius, medan utmanaren fördes av Ernst "Mollan" Westerlund, egentligen en HSS-medlem. Boo–Hoo vann vardera seglingen efter en jämn kamp. 1947 förlorade HSS pokalen till NJK eftersom Sällskapet inte hade någon försvarare att ställa upp.