

# Rekordförsök & semestersegling!

För 70 år sedan, 1953 deltog Trumph i Sjöbjörnarnas stora sjötåg. Det var en returvisit av finska båtar som en artighetsgest för de svenska båtar som året innan besökte Helsingfors vid OS 1952. Trumfens retur tillbaka till Helsingfors seglades detta år på rekordsnabba 36 timmar. Tiden var effektiv seglingstid, dvs tid i hamnar exkluderades. Trumfens konstruktör, Gustaf Estlander hade sedan tidigare en rekordtid på 28 timmar för sträckan. Troligen skedde detta 1926, men platserna för start och mål är något oklara. Trumfens segling 1953 utgick från Biskopsudden och slutade på Skifferholmen (HSS) i Helsingfors.

Nu, nästan på dagen 70 år efter det Stora sjötåget beslöt vi oss för att försöka slå Estlanders tid och jämföra oss med Trumfens egna rekord. Med vag information om att Estlanders rekord förmodligen startade i Sandhamn blev detta också vår startplats

av Magnus Swahn



Efter trettiosex timmars effektiv seglingstid från Stockholm till Helsingfors kunde Holger Swahn i går vid 14-tiden hiva ankaret på skärgårds kryssaren Trumph. Han hade tillsammans med 58 andra segelbåtar deltagit i Sjöbjörnarnas hyllningståg till den sjuhundraåriga Mälardrottningen och på hemväg försökt överta Gustaf Estlanders över tjugoföråriga rekord för seglats mellan de två huvudstäderna.

Estlander seglade med Zuleika på 28 timmar, så något rekord blev det inte, säger Holger Swahn. Men vi är alla övernöjda med resan i varje fall. Seglatsen var överdådig på alla sätt och inspirerar till snar repris — om inte till Stockholm så till någon annan skandinavisk hamn.

Regattans klimax skulle vara in-seglingen i Stockholm fredagen den 14 juli. Hela armadan — femtonio båtar med hemort i Åbo, Ekenäs, Kotka, Vasa och Helsingfors — hade samlats vid Vaxholm för att göra entré i samlad eskader. Och så blev det nästan absolut stillje!

I stället blev den animerade seglarmiddagen på Hasselbacken minnesrik. Där höll bl.a. sjötågets initiativtagare, baron Sten Aminoff ett inspirerat tal där han poängterade långseglatsens tjusning och inbjöd till intimare seglarkontakter mellan de nordiska länderna.

Middagen var Sjöbjörnarnas enda fastslagna programpunkt. I övrigt fick envar hylla 700-åringen på sitt sätt. På lördagen var det emellertid slut och då startade alla tillbaka.

— Och nu hade vi enastående vind hela vägen, säger hr Swahn. På Älands hav seglade vi i kapp med Kastelholm, som inte kom fri från oss förrän i skärgårdshavet. Hela vägen blåste 4 till 6 sekundmeter och gamla Trumphen sköt som i fornstora dag då hon hade konkurrenter på tillingsbanorna.

Söndag den 30 juli vid 11-tiden, 70 år och tre dagar efter Trumfens ankomst till Helsingfors 1953 lämnade vi bojen vid Runmarö. Vi passerade Sandhamn för officiell avresetid genom att be KSSS hamnkontor skicka ett sms med observationen att vi passerade, vilket skedde klockan 12.17 med ett kort avslutande "Stort lycka till". Rekordförsöket var igång. Utöver det spänningsfyllda i att försöka slå ett rekord är det alltid en lika skön känsla att segla ut på havet med en obruten horisont och kommande äventyr framför sig.

Det var gynnsamma sydliga vindar som snabbt tog oss upp i farter på 10-11 knop med högsta uppmätta hastighet av 13,5 knop. Vi var dock medvetna om prognoser med lägre vindstyrka samt vridning mot ost vid Hangö ungefär när vi skulle passera under tidiga morgontimmar. Vindarna höll sig bättre än

väntat men i höjd med Ekenäs kom det befarade vindskiftet. Från denna stund blev seglingen en kamp att hålla fart i båten. Ganska snart stod det klart att utan starkare vindar var rekordet svårt att slå. Och det uppstod viss frustration ombord över de låga hastigheterna.



Efterhand fick vi inse att vår goda start inte skulle räcka. På måndag kväll den 31 juli i höjd med Melkö i Helsingfors inlopp klockan 19.11 svensk tid efter ungefär 31 timmar avbröt vi seglingen och fick bekänna oss besegrade av Estlander. Vi gick sedan för motor till NJK på Blekholmen. Genast började vi diskutera möjligheten till nytt försök där vi utöver bättre segling skulle säkerställa platser för start och mål lite bättre. Jag måste tala med Stina (Kristina Reincke) som ju vet allt om Gustaf Estlander.

Från vänster i bild: Pär-Johan Sandberg (PG), Ola Hökstrand, Magnus Wikström, Magnus Sjökvist.



Med hjälp av jourhavande hamnkaptan på Blekholmen blev vi tilldelade en fin plats bredvid 12 mR Blue Marlin som jag besökte i Kotka hösten 2022 där hon har sin vinterplats.

Efter att vi gjort klar båten gick vi upp i NJKs klubbhus från 1900 för att beskåda detta arkitektoniska mästerverk av arkitekten och båtkonstruktören Gustaf Estlander, tillika konstruktör av Triumph samt även vår överman på sträckan från Sandhamn. I klubbhuset beskådade vi porträttet av honom och skålade till hans ära. Vi tänkte nog alla att detta bara var starten på en fortsatt kamp om detta klassikerrekord!



*Magnus Wikström, Magnus Sjökvist, Magnus Swahn, Ola Hökstrand samt PG skålar till Gustaf Estlanders ära på porträttet bakom.*



*Triumph och Blue Marlin vid NJK på Blekholmen*

Tisdag 1 augusti. Magnus Wikström lämnade oss vid fyratiden på morgonen för hemresa med flyg. Ola lämnade på förmiddagen för att ta sig till det hotell där Camilla och Ola skulle bo för några dagars semester i staden. De skulle återkomma senare på kvällen för avslutande gemensam middag på NJK.

Hamnkaptan Sammy Lundberg kommer till båten för att hälsa oss välkomna men måste vidare på något angeläget ärende. PG, Magnus Sjökvist samt under-tecknad promenerar till en väl sorterad matbutik på Kaserngatan för bunkring inför hemseglingen som sedan kan stuvas ombord med en kyl som tack vara landström kunde hålla våra färskvaror kalla. Vilken lyx! Därefter inväntar vi besök av NJKs kommodor Casper Grönblom för beskådande av Triumph, som med sin ägare Karl Edvard Jonsson var medlem i NJK 1922-1928. Planen är att sedan åka till Caspers pappas kusin Richard Grönblom och där beskåda hans minneskabinett med artefakter över Estlanders 8mR Cheerio som beställdes och ägdes av hans släkting Gunnar Grönblom. Cheerio kappseglade i OS 1936 i Kiel. Tyvärr började det ösregna så Caspers besök av Trumfen fick anstå till senare tillfälle. Jag tog därför passbåten iland där Casper väntade med bil.

Hos Richard Grönblom erbjöds jag en värmande romtoddy i det minst sagt fuktiga vädret. Vårt samtal var väldigt trevligt och intressant, inte minst då det visade sig att Richard Grönblom själv hade deltagit i två OS (1976 samt 1996). Med andra ord en inte helt oäven seglare. I Richards källare fanns ritningar och pressklipp kring Cheerio och dess beställare och första ägare Gunnar Grönblom. Richard berättade flera anekdoter, bland annat om hur finska Cheerio saboteras vid OS 1936 genom att någon hållt syra på skoten under natten som gick av i början av seglingen. Den svenska 8mR som deltog förlorade en protestförhandling på basis av flygfilmer från övervakande Zeppelinare som inte kunde visas den skeptiska svenska besättningen med hänvisning till militär säkerhet. Inte helt sportsliga förutsättningar.



*8mR Cheerio deltog vid Sandhamnsregattan 1939. Den 6 augusti tar Gunnar Grönblom emot pris av KSSS ordförande amiral Otto Lybeck. Grönblom avled hastigt följande dag.*



*Estlanders 8mR Cheerio vid OS-seglingar i Kiel 1936*

Richard visade även det schatull som fanns ombord på Cheerio med plats för fem glas. Schatullet kallades "Optimisten" eftersom besättningen alltid blev glad när skepparen Gunnar Grönblom kom upp i sittbrunnen med detta och tillhörande drycker. Gunnar Grönblom avled i augusti 1939 i Sandhamn där han deltog med Cheerio i en kappsegling. Casper kompletterade senare bilden av sin släkting och rådande tider:



"Som vi vet anföll Sovjetunionen Finland, oprovocerat, endast tre månader senare i november samma år. Familjen har i efterskott kunnat konstatera att Gunnar antagligen, trots sin ringa ålder vid sitt fränfälle (endast 44 år gammal), levde ett rätt gott, innehållsrikt och framgångsrikt liv. En framgångsrik affärsman och kappseglare, playboy och Olympier, två gånger gift festsprisse, bejublad NJK vicekommodor under Henrik Ramsays Kommodorskap och till råge på allt "fick" han lämna det jordiska livet, insomnande efter regattamiddag ombord på sin Cheerio precis innan världen stod i brand och hans fosterland attackerades. Hans brorsöner, som gastat vid den framgångsrika men ödesdigra regattan i Sandhamn, skickades till östfronten och alla kom inte levande hem."

Som en spegling av Caspers reflektion erinrar jag mig begreppet "den sista sommaren" för året 1939 som jag fick höra av Kristian Slotte (pappas kusin). Bland annat deltog Triumph i Revaler Woche 1939 (bytte namn till Tallinna Woche detta år). Av kända skäl blev det ingen segling 1940 i Tallinn och det skulle dröja många år innan Estland blev tillgängligt för fritidsseglare.

Nedan utdrag ur utkast till artikel om Gustaf Estlander med koppling till Cheerio.

*"Perhaps the most famous 8 mR design by Estlander from this period is Cheerio. Designed for Gunnar Grönblom in 1929. Cheerio participated in several races, including the 1936 Olympic races in Kiel. Later Cheerio ended up in San Diego and was sailed by the very famous boat designer Doug Peterson during the period from 1962 to 1965. Cheerio became the boat where the crew learned how to race and handle a keel boat. The crew consisted of the coming well-known sailors Lowell North, Dennis Conner and Malin Burnham. Later Doug expressed fond memories of Cheerio and maybe some of Estlanders ideas from 1929 was transformed into his coming design successes. In 1992 Peterson, helped design America3, which defended Americas Cup in San Diego. Three years later, when Peterson was not hired for the defence consortium, he joined Team New Zealand as one of its lead designers and helped the Kiwis' Black Magic win the Cup over Conner's Stars and Stripes.*

*In a way Peterson also linked his career back to Estlander's home country by designing several sailing boats for the Finnish Baltic Yachts. By unfortunate reasons Cheerio was broken up at a yard and the lead of the keel was sold after the owner was no longer able to pay the bill at the yard in 1975."*



Doug Peterson

Efter mötet blev jag skjutsad av Casper till Esplanaden och kunde utöver redan överlämnade mer funktionella regnbyxor som födelsedagspresent köpa en kompletterande mer prydnad scarf på Marimekko till min fru "Katten" som fyller år den 3 augusti. Anna Sjökvist och Katten som flugit till Helsingfors anländer med passbåten till Blekholmen klockan 20.00 då vår middag är bestämd. Det blir en god och trevlig trerättersmeny på detta fantastiska klubbhus. Samtalet böljar fram och tillbaka och stimuleras säkerligen av den fina miljön som rekommenderas alla som har möjlighet att besöka.

Onsdag 2 augusti. Innan vi lämnar hamn beslutar vi oss för att reva storen vilket i vanlig ordning tar lite tid. PG mönstrar av för hemresa med Silja Line, men hjälper oss vid avfärd från bryggan. Jag är lite orolig för att driva ner mot Blue Marlin med rådande sidvind från söder. Ägare Henrik Andersin som jag också träffade i fjol skulle knappast uppskatta repor från en besökande båt! Allt gick bra och farhågan var betydligt överdriven, men alltid bättre med marginal i manövrar. Vi kör för motor någon timme fram till Melkö där vi sätter segel i den stundtals starka vinden. Det råder dis och regn men vädret klarnar sakta upp. Vi seglar runt Porkala in vid Obbnäs och vidare till Ässjeholmen för besök hos Irma och hennes fantastiska sommarviste. Hennes katt Ruska håller sig borta under hela vår vistelse.



Anna och Katten skojar med sina mobiler



Katten styr ut på havet!



Utsikt från Irmas bastu med Trumph förtöjd vid bryggan

Det blir en härlig kväll med vedbastu och gudomlig utsikt och utsökt middag, rökt aborre och lax till förrätt, sedan lax med potatis som avslutas med blåbärspaj och vaniljsås som vi bidrog med. Kvällen blev sen så efter midnatt kunde vi sjunga och hurra för Katten.



*Blåbärspaj med vaniljsås*

**Torsdag 3 august** Lugn morgon med frukost ombord och sedan kaffe på Irmas terrass där vi firar Katten ännu en gång med medhavd tårta och presenter och sång igen. Precis innan avfärd upprepar Irma frågan jag fick under gårdagskvällen om jag vill ha Nisses gamla skepparmössa med HSS emblem. Jag tackar ja och joggar snabbt upp till huset för att hämta den och förevisas på bryggan med Irma medan båten sakta glider ut och jag får hoppa ombord.

Sen avfärd med segling västerut med sämre väder och regn. Seglar igenom Barösund för lugnare resa. Stannar för natthamn vid Skedö då vinden var stark med ett ihållande regn. Efter tilläggning klarnar det upp och blöta seglarkläder kan torkas hjälpligt. Trevlig middag med drink och vin och hurrande för Katten.

*Irma och Magnus med skepparmössan!*



*Trevlig födelsedagskväll på Skedö i Barösund!*

**Fredag 4 augusti.** Med målet att dra nytta av sydostliga vindar seglar vi den yttre leden till Hangö. Till en början kraftig sjöhävning på väg söderut till farleden. Växlande väder med en del regnskurar omkring oss, där några regnar på oss. Rundar Hangö, vädret klarnar upp och vi tar oss upp till Hitis via fina skärgårdsleden och kan undvika lite tråkiga Hangö västra.

Vid Hitis vrider vinden till vår nackdel och vi får kryssa hela vägen i Jurmofaret. Seglar förbi en ensamsegelare som vi senare träffar i Jurmo samt senare även i Degerby. Kommer fram sent till Jurmo när det börjat mörkna, men lyckas hitta en bra plats tack vare hjälpare båt. Alla somnar snabbt. Ensamsegelaren som visar sig vara en kines boende i Finland anländer precis när vi ska lägga oss.

*Kursen läggs ut mot Jurmo!*



**Lördag 5 augusti.** Lång upp-  
täcktsfärd på fantastiska Jurmo. Vi besöker hamnkontoret/af-fären/puben där föreståndaren berättar att han är son till förre ägaren som nog många besökare minns.

Mitt minne är att föregående ägare samlade på exotiska spritflaskor från besökande båtar där det gärna fick vara en liten skvätt kvar när han fick dem. Flaskorna står fortfarande uppställda i butiken. Vi handlar bland annat lokalt rökt lax (odlad i Nagu) samt hembakt mörkt bröd i butiken.

Vi seglar iväg kring lunch med målet att nå Degerby. I höjd med Kökar luftar vi vår spinnacker i 20 minuter innan det blir för brant vinkel mot vinden. Vi väljer att fara genom Embarsund, vilket blir för motor eftersom vinden är stick i stäv. I Degerby äter vi en improviserad korv stroganoff samt att vi gör en blåbärs- och hallontårta som var tänkt till Kattens födelsedag.

Proppmätta återstår halva tårten då vår kinesiska seglarvän dyker upp igen. Vi bjuder honom på tårta som han utan större omsvep sväljer i några få tuggor samtidigt som han berättar sin livshistoria. Han undrar även en del om vår båt.



*Katten och Magnus på vät till toppen på Jurmo!*

*Magnus Swahn i Jurmos oesterhärliga butik, bar, bageri och hamnkontor*



*Anna vid festberget och Midsommarstång*



*Magnus Sjökvist, Katarina "Katten" Swahn, Anna Sjökvist samt Magnus Swahn*



*Katten på klättring mot toppen av festberget*

Fyren Rödgrund utanför inloppet till Embarsund i Ålands skärgård



**Söndag 6 augusti,** Tidig avfärd för överfart till Sverige efter omfattande varningar om hårda vindar och mycket regn i ovädret "Hans". Vi får sms med rapport om svenska prognoser från pappa Henrik.

Till en början råder svaga vindar som ökar något efterhand. Vi seglar i 5-6 knop över Ålands hav. Vid Tjärven/Söderarm börjar vinden öka till 10 m/s och blir alltmer nordlig. Med varningar om starka vindar och mycket åska och häftigt regn beslutar vi oss för att fortsätta medan vi har vinden i ryggen. Plattläns fordrar sin rorsman eftersom en slänggipp kan leda till allvarliga riggskador om inte den ansatta bardunen (backstag) släpps i tid. Hastigheten är 9-10 knop hela vägen till hemmahamnen på Runmarö.

Vi anländer vid åttatiden efter en smärre undanmanöver för Waxholmsbolagets Roslagen strax före inloppet till Styrsvik. Trots vår skyldighet att väja får vi strålkastarblinkningar som tack för vår tydlighet. Aldrig har väl någon av dessa båtar varit så tacksamma tänker jag, men får förklaringen dagen efter via sms att skepparen är min gamle vän Calle Carlsson från branschföreningen Svensk Sjöfart som som-

marvikarierar som kapten och känt igen oss. Vid bojen görs en snabb packning av kläder och sängkläder. Väl uppe vid huset när vi kliver innanför dörren utbryter åska med häftigt regnväder. Anna och Magnus som åker flakmoped och cykel får åka hem i regnet som inte blir så långvarigt.

**Måndag 7 augusti.** Anna och Magnus återkommer på förmiddagen och vi städar båten samt diskuterar seglingen vid kaffet med fikabröd från Låttas bageri. Vi kan summera en mycket fin och händelserik seglingsvecka där båten fungerat bra i stundtals hårda vindar. Det var länge sedan vi seglade en lite längre tid så det var mycket som hade ordnats med ombord inför seglingen som visade sig fungera bra. Det kan heller inte nog understrykas att våra farvatten från Stockholms skärgård hela vägen till Helsingfors är helt unika i sitt utbud av fina öar och fjärdar. Det måste bli nya turer i österled

**Magnus Swahn**

**s/y Trunph**

# STOPPANI

## KVALITETSFERNISSA FÖR RIKTIGA BÅTAR

**STOPPANI Fernissa** har utprovats och testats under flera år av Stockholms Båtsnickeri AB och görs nu tillgänglig för försäljning till kvalitetsmedvetna båtägare.

**Classic Yacht** är en traditionell alkyd- och tungoljebaserad fernissa för alla ytor.

**Clipper Lucida** är en extra slitstark, snabbtorkande uretanbaserad fernissa för alla ytor.

**Diluyente 277** är förtunningen och även till för rengöring av ytor och verktyg.

**Referensbåtar:** H15 Refanut, Sk95 Gerdny, Sk95 Irmelin, A22 Titti, Pettersonbåt Amalia, Pettersonbåt Ian, M/Y Krull, Motorseglare Christina, Pettersonbåt Rondo, H6 Charlotta, Int 5 Tyra, D-kanot Runa, Drake Majsan, K22 Peel, 5½ Minona, 5½ Maria, M25 S-49, Folkbåt 1069 Aud, Fenkölsracern Sneljagaren m fl

**STOPPANI** säljs av

Stockholms Båtsnickeri AB

stoppani@stockholmsbatsnickeri.se

070-493 65 02, 08-715 14 13



**STOCKHOLMS BÅTSNICKERI AB**



Rylards fernissor, färger och betser

Omega penslar

Sunbrella kapellvävar

Stor sortering av gjutna beslag

Feuerhand Stormlyktor

Däcks- och segeldukar

**Välkomna!**

**Importör:**

**Distributör:**

Råseglarhuset AB

Båtvårdsvarvet

Råseglarhuset

Svineviken 2828

Skeppsholmen

S-473 95 Henån

111 49 Stockholm

Tel: 0304-593 06

Tel: 08-611 82 92

Fax: 0304-595 80