

Trumphen

– seglingsminnen från en klassiker

Trumphen var en av sin tids mest framgångsrika skärgårdskryssare och en självklar del av familjen Swahns liv. I denna personliga berättelse skildrar Magnus Swahn minnen, kappseglingsäventyr och myten om en båt som satte avtryck långt utanför kappseglingsbanorna.

Trumph framför Stadshuset vid kappseglingen Scandal Beauty Trophy 1983. Först i mål.



Till minne av Henrik Swahn

Den 27 april 2026 avled min far, **Henrik Swahn** några månader före sin 85-årsdag efter en kortare tids sjukdom. Uppväxten i Stockholm med föräldrar från Helsingfors och Pernå innebar somrar med skärgårdsliv på Pentala samt Villinge i den Nyländska skärgården. Somrarna innebar också familjeseglingar i allt vidare farvatten i såväl väster- som österled med familjens skärgårds-sjuttiofemman *Trumph*. Min farfar **Holger** köpte båten, som vi fortsatt seglar omkring 1930. Numera seglar vi med utgångspunkt från Runmarö i Stockholms skärgård.

Henrik seglade under sitt liv mest i de finska och svenska skärgårdarna men gjorde även utstickare till Danmark, svenska västkusten och Bottenviken. 1990 deltog han i Gotland Runt med vår skärgårdskryssare. 1987 korsade Henrik Atlanten som skeppare

på sin brors Hallberg Rassy 42, *Nilla* som skulle tas från Florida till Sverige för att säljas. Senare seglade han även på Nordsjön på väg till England samt Holland med samme brors 49 fots havssegelare *Barcarole*.

Min fars djupa kunskaper om såväl skärgårds- som havssegling samt handhavande av en träbåt har berikat mig och många av mina seglingsintresserade vänner och utgör grunden till det jag kan inom segling. I stället för en fullödlig nekrolog om hans seglarliv delar jag en tillbakablickande och underhållande uppsats han skrev för 30 år sedan där vi alla kan känna igen oss i våra första trevande steg in i seglingens glädjeämnen och utmaningar.

Stockholm i maj 2026
Magnus Swahn

Under mina tidiga barnår på 1940-talet i villan i Bromma växte så sakteliga en medvetenhet fram hos mig om att familjen på något sätt var delaktig i en synnerligen märklig och spännande värld. I den världen fanns snabba segelbåtar, dramatiska kappseglingar och stora segrar. Kodordet för denna andra värld stavades "Trumphen". Jag fick så småningom klart för mig att min pappa ägde en segelbåt som hette Trumph och som vi visserligen inte hade direkt tillgång till eftersom den låg långt borta i Helsingfors på andra sidan Östersjön. Men hans ögon lyste när Trumphen kom på tal. Jag förstod redan tidigt att båten hade en särskild laddning för min pappa **Holger**. Jag har senare förstått att denna laddning hade rötter ännu längre tillbaka i tiden än till 1929 då han köpte Trumphen – sannolikt till tiden före 1929 då han var gast åt en av båtens tidigare ägare grosshandlaren **Gösta Svensson**.

Mitt första tydligaste minne som anknyter till *Trumphen* är från 1947. Jag var då sex år. Visserligen har mina kära föräldrar berättat att jag som ettåring 1942 med familjen var på sommarvistelse på skärgårdssön Pentala 10 sjömil väster om Helsingfors och att färden dit gick med *Trumphen*, men själv har jag av naturliga skäl inga minnen av denna historiska händelse.



Holger Swahn 1929, året då han som 25-åring tog över ägandet av s/y Trumph.

Åter till sommaren 1947 då mitt medvetande om *Trumphen* väcktes på allvar. Båten deltog det året i KSSS regattan i Sandhamn som skärgårdskryssare med sitt gamla segelnummer 75L2. En hård kappsegling var naturligtvis inget för småungar att mera aktivt delta i; jag hade nätt och jämnt förstått att något stort som hade med segling och *Trumphen* att göra var på gång.

VÄRLDENS SNABBASTE?

Vi barn (8, 6, 3 och 0,5) sitter tillsammans med vår mamma i eftermiddagssolen på al-

tanen i Brommavillan och väntar på att seglarna skall komma hem. Och så kommer de äntligen (väntan på spännande och roliga saker kändes alltid lång de åren) – pappa och alla de andra i besättningen – brunbrända, med skäggstubb och fulla av glada skratt. Alla vuxna slår sig ned och samtalet och diskussionerna blir intensiva runt bordet. Mat och dryck dukas fram i solen. Diskussionens vågor går höga, och priser visas upp. *Trumphen* (vem annars?) hade vunnit seglingar och fått fina silverbestick i pris.

Denna händelse från 1947 gjorde att jag



Nils Swahn, min farbror Nisse, byggmästare, mångårig hamnkaptan och hedersmedlem i Helsingfors segelsällskap, till rors på *Trumphen*. På bilden även hans hustru Maija-Liisa, till vänster Clas Swahn, till höger Carl-Herbert Swahn och (skymd) Henrik Swahn.

DET ÄR DÄRFÖR INGEN ÖVERDRIFT ATT SÄGA ATT HEMMA HOS OSS HADE TRUMPHEN EN MYTISK LADDNING.

mera aktivt tog till mig intryck och information om *Trumphen*. Tavlor och fotografier av båten prydde väggarna i mitt föräldrahem och en imponerande samling priser stod på hyllor och i vitrinskåp. Mycket var i silver och det ingick i de återkommande göromålen, som min mamma tog på sig och inte alltid var odelat glad åt, att putsa dessa priser. Då fanns ändå många av de finaste priserna hos de kompanjoner som tidigare ägt *Trumphen* tillsammans med min far, och då detta kom på tal kändes en lätt men snabbt övergående irritation i luften.

För oss var saken självklar: *Trumphen* var den snabbaste segelbåten i skärgården, i Östersjön och kanske rentav i hela världen. Detta bevisades i vår barnavärld av de många priserna och alla de berättelser från min pappa Holger och hans bror, vår farbror **Nisse**, som handlade om imponerande kappseglingsframgångar och om motorbåtar och ångfartyg som blev på efterkälken. Om det i något fall inte blivit seger för *Trumphen* i någon kappsegling, kunde det bara bero på olyckliga omständigheter eller på att besättningen inte hade rätt sammansättning eller hade den rätta formen.

Det är därför ingen överdrift att säga att hemma hos oss hade *Trumphen* en mytisk laddning. Jag tror att min pappa Holger – och senare kanske i någon mån jag själv – bidrog till att föra myten vidare till senare generationer. **Hans Wahrolén** skriver i sin bok "Kryssare och kappseglare":

"Även om man inte kan säga med någon större exakthet vilken 75:a som var allra snabbast var *Trumph* kanske ändå det allra bästa förslaget. Andra aspiranter på titeln skulle väl vara *Fylgia*, *Sun* och *L'Aiglon*".

Det var inte svårt för oss att med visst gillande ta till oss den första delen av Hans W:s uttalande men den andra delen väckte en förvåning som gränsade till häpnad och mycket blandade känslor. Sedermera har åtminstone min bild av *Trumphens* snabbhet nyanserats något. Bilden har utmanats av verkligheten och kanske lett till en viss omprövning såväl hos mig som hos den yngre generationen, men det är en annan historia.

"E' DE' MÄNNE GAMLA TRUMPHEN?"

Långt innan bilden av *Trumphen* började ta fastare form i mitt medvetande under den senare delen av 1940-talet hade båten redan etablerat sig som en framgångsrik kappseglare. Från och med 1921 radade *Trumphen* upp framgångar vid regattor och bankappseglingar i bland annat Sandhamn, Hangö, Helsingfors och Tallinn. Därtill deltog hon i flera distanskappseglingar, exempelvis de spektakulära tävlingarna mellan Helsingfors och Tallinn samt seglingar i skärgårdarna kring Helsingfors. Båtens mytiska glans var i själva verket ett återsken av denna heroiska historia.

Vandringspriset för distansseglingen mellan Helsingfors och Norrkulla (ej att förväxla med Blåkulla) öster om Helsingfors "Norrkullapokalen" togs hem av *Trumphen* första

gången 1934, andra gången 1939 och genom den tredje inteckningen för gott 1945. Prissamling och annan dokumentation berättar att *Trumphen* var mycket aktiv i kappseglingsammanhang under 20- och 30-talen, först under beteckningen 75 L2. Men redan vid slutet av 20-talet slutade man av för mig oklara skäl i Finland att kappsegla med skärgårdskryssare i egna klasser och dessa (i många fall relativt unga) båtar förpassades till olika "åldersklasser".

Trumphen fick då beteckningen B12 – en beteckning som levde kvar i seglet ända till början av 1980-talet. Jag har många gånger undrat om det var åldersklassningen som alltsomoftast fick mötande seglare under 50-talet att med genuin förvåning utropa:

"E' de' männe gamla *Trumphen*?"

PORKALA SATTE GRÄNSER FÖR SEGLINGEN

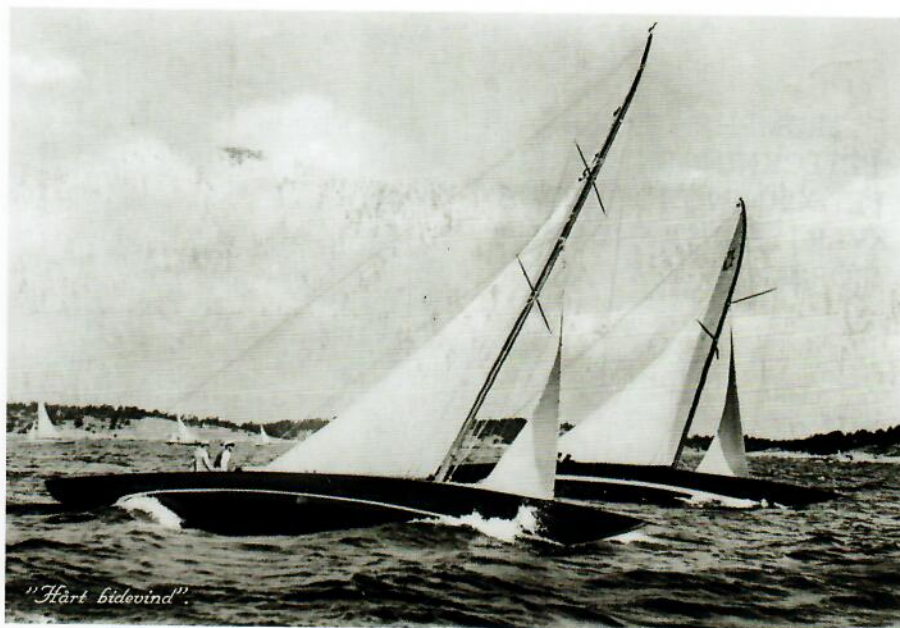
Seglingssporten hade självfallet utövats i mycket dämpad omfattning under krigsperioden 1939-1945. För Finlands del hade kriget inneburit stora påfrestningar och många provningar återstod efter krigets slut. För seglarna kring Helsingfors satte den ryska annekteringen av Porkalaområdet som ryskt basområde nya käppar i hjulet.

Porkalaområdets östra gräns gick drygt 10 sjömil väster om Helsingfors och dess västra gräns gick på andra sidan Porkalafjärden nära Bågaskär. Passage av området vid segling längs finska sydkusten, t ex mellan Helsingfors och

→ Sandhamnsregattan 1925. I förgrunden syns 75-S3 Vivian (tidigare L'Aiglon IV), som såldes till Lettland 1932. I bakgrunden seglar den finländska 75-L2 Triumph, ritad av Gustaf Estlander och sjösatt 1920. Fotografiet är återgivet i KSSS årsbok 1926.

↓ S/y Triumph under en distanskappsegling innan båten förpassades till veteranernas "åldersklass".

↘ Triumph under kappsegling utanför Helsingfors i hårt väder. Bilden är tagen under segelföreningen Merenkävijäts årskappsegling den 21 augusti 1932.



Hangö, måste ske långt ute till havs i finska viken, mitt emellan Estland och Finland.

Den finska gränsbevakningen hade stationer på Pentala en skärgårdsö 10 sjömil väster om Helsingfors och på Bågaskär. I många år hyrde vi sommarbostad på den sida av Pentala som vette mot Medvastö varifrån ryssarna höll oss under uppsikt från sina utkikstorn. Båtresor längs den stranden var bara tillåtna med ryskt tillstånd och det var förbjudet att simma längre ut än 25 meter från stranden.

Ett av mina starkaste seglingsminnen från denna tid är "det stora sjötåget" sommaren 1953 från Helsingfors till Stockholm, en eskadersegling under ledning av baron **Sten Aminoff**. Eskadern var en svarsvisit efter de svenska seglarnas besök till OS året

innan. Särskilt spännande var rundningen av Porkkalaområdet. Eskadern utgick från den sida av Pentala som vette mot Helsingfors och reveljen gick 0300, varefter eskadern gav sig av i mycket laber morgonbris, som helt mojnade ute till havs i finska viken under dagen.

Dessbättre fanns militär eskort i form minsveparen "Merikotka" och en så kallad VMV-båt och dessa fångade upp båtarna och bogserade dem till Bågaskär på västra sidan om gränsen till det ryska basområdet. Väldigt få segelbåtar var utrustade med egen motor vid denna tid.

KAMPEN MOT TIDENS TAND

Underhållet av båten blev svårhanterligt under efterkrigstiden. Vår familj bodde i Sveri-

ge sedan 1938 och min far som var ägare till *Triumph* var hårt upptagen av sitt arbete och så småningom med att starta ett eget företag i skeppshandelsbranschen. I början av 1920-talet tillhörde *Trumphens* NJK, Nyländska Jaktklubben, men övergick i och med att hon övertogs av min far Holger till HSS, Helsingfors Segelsällskap, som hade paviljong, slip och uppläggningsskjul på Skifferholmen i Havshamnen i Helsingfors. Min farbror Nisse var som nämnts under många år hamnkapten vid HSS och till professionen byggmästare och anställd av Helsingfors stads hamn.

Farbror Nisse tog under dessa år ett stort ansvar för *Trumphens* underhåll, men det fanns varken tid, pengar eller material för mera omfattande insatser. Nisse var chef för ett par av hamnens arbetsgrupper som sköt-

TRUMPHEN FICK DÅ BETECKNINGEN B12 – EN BETECKNING SOM LEVDE KVAR I SEGLET ÄNDA TILL BÖRJAN AV 1980-TALET.

te utprickning, bojar, bryggor, sjömätning och en del annat, med hjälp av några mindre bogserbåtar. En av grupperna höll till på Flissholmen, en liten ö som är granne med Skifferholmen på den västra sidan, vilket var väldigt praktiskt, eftersom många av farbror Nisses – "mästers" – gubbar var kunnigt båtfolk t ex båtbyggare. På sin fritid ställde dessa kunniga människor inte så sällan upp för "mäster" med viktiga underhållsinsatser för *Trumphen* och flera av dem seglade också som besättning på ombord, bland annat vid Sandhamnsregattan 1947.

Till OS 1952 hade pappa Holger kraftsamlat och beställt ett nytt storsegel av Örtengrens i Stockholm. Han var helt övertygad om att Örtengrens var den enda segelmakare som klarade av att sy segel för *Trumphens* starkt böjda mast. Det var givetvis ett bomullssegel och jag minns att det ansågs mycket viktigt att till en början segla in seglet i laber bris och utan lator. Jag kan fortfarande se detta vackra segel framför mig – den nya gulvita bomullen med bruna sömmar som lyser vackert mot himmel och hav. Trots alla dessa i och för sig aktningsvärda insatser hade dock underhållet under perioden 1945 till 1968 svårt att hålla jämna steg med ett oundvikligt förfall.

MELLAN BESLUTSAMHET OCH TVEKAN

Mina bröder, mina kusiner och jag drömde i många år om den dag då vi skulle segla *Trumphen* själva och inte behöva vänta på farbror Nisse eller min pappa för att komma ut. Många gånger var vi nära ett beslut att sticka iväg, men i sista ögonblicket hade hittills alltid beslutsamheten sviktat och osäkerheten tagit överhanden, ungefär som för Hamlet: *"the native hue of resolution is sicklied o'er with the pale cast of thought"*.

Men en högsommardag i månadsskiftet juni/juli 1957 låg vi vid bojen utanför HSS vid Skifferholmen. Det blåste dock en del, kanske ganska mycket i själva verket, en byig nordostlig vind. Vi använde alltid Beaufortskalan på den tiden och det var väl kanske "femmans vind" i byarna (upp till 11m/s).



Trumph går i mål efter den hårda distanskappseglingen mellan Helsingfors och Tallinn (Reval) 1934. Seglingstiden uppgick till 5 timmar och 17 minuter. Det våta storseglet vittnar om de tuffa förhållandena – under den senare delen av seglingen pressades seglets nedre del ned i vattnet. Två båtar förläste under tävlingen och flera seglare omkom. Mer om seglingen finns att läsa i Frisk Bris nr 1/2021 i en artikel av Magnus Swahn.

Vi – det var mina bröder Calle, Classe och Christer, min kusin Stig-Olof och jag. Nordost betydde läns till Pentala och den vägen hade vi seglat många gånger med vår farbror (och morbror) Nisse; vi kände vägen också vid sidan av farlederna och visste vilka märken vi skulle använda för att hitta också genom det outprickade "skepparfarret" Vi hade bestämt oss -- nu skulle det ske – vi skulle ge oss av till Pentala och komma länsande i triumf med *Trumph* och snyggt lägga till vid bojen där i sundet mellan Medvastö och Pentala inför en beundrande publik av häpna sommargäster. Eftersom den bortre Porkalaparentesen satts 1955 och ryssarna var borta hade vi nämligen för något år sedan under vådliga former lagt ut en boj där i sundet utanför vårt hyrda sommarhus.

SEKUNDER FRÅN ETT HAVERI

Vi gjorde rigorösa förberedelser och noggranna planer för hur starten från bojen vid HSS skulle gå till. På den tiden hade vi givetvis ingen motor – en motor på *Trumph* var då något så otänkbart att tanken inte ens kunde tänkas. Nåväl. Det låg fullt av båtar vid bojarna omkring oss så det gällde att snabbt fylla seglen, i första hand storseglet, och få upp styrfart för att kunna gå klar för alla kringliggande båtar och dessutom för en betydande ström av andra båtar inklusive passbåten mellan HSS och bryggan vid Havshamnen, som regelbundet passerade oss på några meters avstånd.

Det var egentligen inget speciellt med den manöver vi planerade men det fanns några små störningsmoment. Vinden var som sagt ganska stark men även byig och



kastade mycket mellan olika riktningar. Kort ända i bojen hjälper, det gäller att ligga så nära vindögat som möjligt. När det är dags att segla iväg håller en fördäcksgast ut fockens skothorn i lovart och fångar vinden och "backar" på så vis med focken så att förskeppet faller av. I princip enkelt men i praktiken riskfyllt på den tiden eftersom focken skotades utan vinschar via en enkel talja med blocket fäst i skothornet och en vändskiva i däck.

Var och en som någon gång med blotta händerna försökt fånga ett våldsamt fladdrande skothorn försett med ett hårt och tungt träblock i femmans vind vet att detta inte är en barnlek. Risken att få en eller flera smällar i huvudet är betydande och om man väl lyckats koppla greppet försöker seglet slita sig loss som en vildhäst i byarna. Det är inte så lätt för en stor och kraftig fördäcksgast att klara detta och så mycket svårare för vem som helst av medlemmarna i den på den tiden ganska lättviktiga unga besättningen.

Men greppet om skothornet kopplas och så snart förskeppet tydligt börjar falla av lägger en annan fördäcksgast loss från bojen, storseglet fyller och *Trumphens* skjuter fart. Jag håller rodret och hon faller till en början lydigt av så att vi kan styra klart akter om s/y *Carolina* som snabbt kommer närmare och ser allt större ut i synfältet. Men plötsligt kommer en kraftig by och storskoten kinkar och löper inte ut.

Trumphens vassa och stålskodda nos riktar nu obönhörligt rätt mot *Carolinas* akter-

skepp och Trumpen accelererar snabbt. Jag orkar inte pressa ner henne med rodret och fördäcksgästarna och vi andra står som förhåxade. Katastrofen är nära och vi ser framför oss en lång karantän innan någon ungdomssegling av detta slag kommer att kunna upprepas.

Då, inte mer än några meter från *Carolinas* vackra sida ger ett sista kraftigt tryck på rodret resultat. *Trumphens* nos vrider sig till synes oändligt sakta akteröver längs *Carolinas* sida och sekunden därefter visslar vi förbi en meter från hennes akter.

MED KURS MOT NYA MISSTAG

Lättnaden är stor, vädret vackert, vi är unga och farten ökar snabbt. Alla är visserligen litet darriga efter incidenten med *Carolina* men snabbt växer en euforisk stämning hos besättningen på vägen mot Likgrund och Melkö brygga.

Vi har nu platt läns och seglar för babordshalsar och vi vet att en gipp under dessa omständigheter skulle blir ödesdiger. Koncentrationen ligger helt på att balansera gippen. Rorsman parerar små vindkast och full beredskap gäller vid bardunerna.

Ingen märker först den lilla segelbåt, närmast en liten segeleka, som smyger fram i lä men så plötsligt upptäcker vi den och ser till vår fasa att vi ligger på kollisionskurs. Bärningen förändras inte alls och avståndet krymper snabbt.

I lovart har vi ett grundområde på bara 1,3 meter, så att lova är inte att tänka på. Det

är för sent att gippa – en kontrollerad gipp som kräver att storen skotas hem tar säkert en minut. En okontrollerad gipp skulle vara mycket vanskelig i den vindstyrkan. Segelekan bemannas av en ensam rorsman som nu vid närmare beskådande visar sig var en väderbiten sjöbuss som utan tvivel är klart medveten om att vi har väjningsplikt och därför hårdnackat – och korrekt – håller kollisionskurs. Han seglar ju bidevind och vi har vinden in akter om tvärs.

Vi sitter som förhåxade. Och så, i sista sekunden, väjer segelekan. Hon går upp i vind och seglen smäller i den hårda vinden. Ögonblicket efter rusar vi förbi i minst tio knop till ett ackompanjemang av ljudliga svordomar och förbannelser från segelekans rorsman. Allt sker dock på finska, vilket gör att den rikssvenska delen av besättningen missar en del av svaveloset. Gissa om jag skämdes.

Så småningom kommer vi fram till målet på Pentala och fångar bojen. På långt håll ser vi vår mamma vinka välkomnande och vi vinkar glatt tillbaka. Men när vi kommer närmare ser vi att vi inte möts av en välkomstvinkning utan av en knuten näve och vi förstår att vårt beslut att i så hårt väder genomföra en första segling med *Trumph* utan erfarna vuxna ombord inte hälsas med omedelbar entusiasm hos våra föräldrar. Men efter en tid kan måhända en viss stolthet också spåras hos dem. Denna äventyrliga segling lärde oss ungdomar mycket. **FB**