

Finlands Segeljakter - Pekka Barcks nya storverk



Pekka Barcks av vänner och kolleger emotsedda bok om äldre segelyachter blev oväntat färdig, efter en osannolik rush, en prestation som utfördes med it-kunnande, som han väl behärskar. Resultatet är en rikt illustrerad bok avsedd att brukas såsom uppslagsverk, inte att sträckläsas. Bilagorna med listor över båtar och ägare är resultatet av it-teknikens nuvarande utvecklingsskede och tidigare nästan otänkbara, speciellt såsom enmansarbete.

Tidsmässigt gäller arbetet seglande nöjesbåtar i Storfurstendömet Finland från 1800-talets mitt till tidig självständighet, alltså just över tsarväldets totala kollaps. Den bild författaren ger av sjöstädernas liv, av klubbar och evenemang, av båtbygge och varv, är byggd på ett rikhaltigt mycket utspritt källmaterial. Detta material är ingalunda okänt bland forskare och skribenter, men sällan nyttjat som helhet. Detta gäller både texter och bilder, vilka med god lay-out bildar en mycket tilltalande "bilderbok" att bläddra i.

Den tänkande och reflekterande läsaren uppfattar att 1800-talets seglare och publik var en välplacerad elit i ett östligt gränsland, där livet var hårt, och där det under 1860-talet ännu förekom hungersnöd och hög dödlighet. Han lägger också märke till att endast Helsingfors, Åbo och Viborg stod för detta exklusiva välstånd och att modellen för andra klubbar i landet var Nyländska Jaktklubben, enligt brittiska förebilder.

Författaren har effektivt nyttjat sitt stora källmaterial, som fr.o.m. sekelskiftet 1900 främst varit Frisk Bris, med ett rikhaltigt bild- och annonsmaterial, som kunnat avlockas mycket. Bokens texter är ofta lån och citat, väl valda och redigerade, så att tidsandan blir levande. Den brittiska stilen spökade genom hela 1800-talet såsom förebild också i det Kejsrerliga Ryssland, hos oss mest genom britten Dixon Kemps böcker, som översattes av kunnigt folk inom SSS, senare KSSS. Av betydelse var den brittiska klubbandan, som lånades in över Nordsjön och antogs i språkkunniga "högre kretsar".

Boken startar med K.A. Tawaststjernas "För Morgonbris", som inledde den mycket lästa diktsamlingen med samma namn från 1883. Där presenterar Tawaststjerna seglandet som en ny livsform. På följande uppslag följer den detaljerade innehållsförteckningen, som låter läsaren träffa rätt rubrik och underavdelning. Allt kan inte beröras här men några grupper är av allmänt intresse.

Mätreglerna, som berört och styrt kappseglingsbåtarnas utveckling fr.o.m. 1800-talets mitt, är ett besvärligt kapitel som endast den matematiskt inkomne begriper. Den mindre upplys-

te vet hur resultatet ser ut, vart konstruktören strävat och vad klassbeteckningen i seglet innebär, men matematiken är ett mysterium. Författaren har kronologiskt rätt ut de äldre reglerna och det virrvarr som inträffade under tidigt 1900-tal i vårt land. Texten reder upp många oklara punkter.

Varvsverksamheten var några generationer tillbaka mycket livlig och presterade högklassiga byggen i samarbete med kompetenta konstruktörer. Industri var det inte fråga om med undantag av Åbo Båtvarf, som byggde i serier och observerades ute i Europa för sin höga kvalitet. Helsingfors, som idag saknar byggnadsvarv, hade ännu under 1920-30 talen många småvarv på numera försvunna holmar med gammal bebyggelse inom hamnarna. Många småvarv existerade på egen backe, med tillgång till strand och djupt vatten, såsom Sanfrid Hongells Villa Uddevalla på Råholmen i Helsingfors.

Konstruktörernas lista är imponerande, med tiotals okända namn, då författaren noterar amatörer med några få jakter såsom fullvärdiga. Det stora flertalet saknar teknisk utbildning men har haft tävlingsbåtar såsom hobby, och har tidtals presterat acceptabla regattabåtar. I förteckningen finner vi välrenommerade utlänningar såsom britten G.L. Watson och Charles Sibbick, norrmännen Colin Archer och Johan Anker samt några få svenskar. Våra tidiga konstruktörer kring 1800-talets slut står sig väl mot grannländernas. Med Gunnar L. Stenbäck, Zake Westin och främst Gustaf Estlander når egna män hög europeisk nivå. Estlander blev en internationellt gångbar yachtkonstruktör med ett stort klientel gällande R-båtar.

Rubrikerna av yacht-historiskt intresse är många. Författaren har fått ut mycket ur sina utspridda källor, placerade också på den svenska sidan. Bildmaterialet är lika rikhaltigt och mångsidigt.

Ur NJKs speciella aspekt framstår klubben under sent 1800-tal såsom den tongivande och ledande inom sporten, då helt svenskspråkig med tyska och ryska inslag. Motsvarande kretsar på högt socialt plan fanns i Åbo och Viborg, med välplacerat affärsfolk i förnämliga hem. NJK stod nära senatskretsarna och det kejsrerliga hovet, med de storfurstar som dirigerade Marinen och med den sjösporten i det stora riket. Denna position bibehölls fram till revolutionen 1917 och till det gamla samhällets kollaps, som hos oss kunde undvikas – visserligen med stora förluster i människoliv.

Christoffer H. Ericsson

Finlands Segeljakter, 294 s., finns till salu i välförsedda bokhandlar för 49,50 euro.



Eskadersegling till Stockholm 1894.

Fartygscheferna representerande NJK, ASS och WLS samlade i Mariehamn.