

"Ordis" ställer 10 frågor till Bengt Therner SWE 152 Amandla

1. Bengt, du har seglat båten i många år, hur kommer det sig att det blev en Omega 42?

Jag såg Magnus Olin och Rolf Gyhlenius segla den på Riddarfjärden, Magnus med besättning och Rolf ensam, det var väl första gången den kappseglades efter premiärvisningen en gång under Västerbron, och från det ögonblicket var den en drömbåt. Vi hade då en Omega 28 som vi var väldigt nöjda med och senare en Omega 34 som bara hade felet att det var järn- och inte blyköl på den. Med tiden växte väl bekvämlighetsanspråken och jag sneglade lite på Omega 36, men 42-an förblev drömbåten.

Jag kände ju Rolf Gyhlenius lite grand, vi skrev bl.a. regeln till 28-an tillsammans, och han hade i Familjebåtars begynnelse ett litet kontor tvärs över gatan från Radiohuset, så vi sågs lite då och då för lunch eller en fika och pratade båt. Rolf visste alltså mycket väl hur förtjust jag var i 42-an. När jag en gång bad honom följa med och titta på en begagnad 42-a kom han med motbudet: Du kan få köpa en ny av mig istället. Du ska få ett bra pris för det är bekvämare för mig med en kundfordran på ett A4a-papper än en stor, tung båt.

Den fanns att titta på i Lysekil, och var Gullmarines förstlingsverk (Gullmarine hette vid det tillfället fortfarande Concorde Marin och ägdes till tre femtedelar av tre bröder Arvidsson i Lysekil, en femtedel av Familjebåtar Sverige och en femtedel av Familjebåtar Norge). Det mesta av båten var byggt av Vindövarvet och var dess sista arbete innan dess sista konkurs. Båten köptes ut ur konkursboet av det nybildade varvet i Lysekil där en del återstående arbeten färdigställdes. Det var ett fint bygge i välsnickrad mahogny som Vindöfolket kunde vara stolta över. Det var Lloyds-certifierat, hade fint teakdeck men med en ännu omonterad köl för enklare skrovhantering. Förklaringen till Rolfs erbjudande var att den tyske beställaren i sista stund hoppat av affären. Det var inte så svårt att gå med på Rolfs erbjudande.

2. Jag vet att du även seglat båten lite längre sträcker, bland annat till Brittiska öarna, kan du berätta om det?

Jag arbetade under den sista halvan av 1980-talet i Afrika så seglingssäsongen inskränktes till sommarsemestern i Sverige, alltså ingen vårsegling, ingen höstsegling, och då kom vi (min numera bortgångna fru Agneta och jag) på idén att göra en lite längre utflykt istället för att hålla till i skandinaviska skärgårdar. Jag minns inte riktigt hur vi kom fram till att det var de brittiska kanalöarna vi skulle segla till men tror jag hade en ide´ om att segla runt Storbritannien, en ide´ som omvandlades en aning.

Jag kollade med en marina (Beaucette Marina) på Guernsey och fick OK till att kunna ha den som bas och flytande vinterförvaringsplats. Det var egentligen bara ett enda byråkratiskt problem, nämligen att Storbritannien ännu inte var med i EU och att icke-brittiska medborgare inte fick ligga längre än sex månader i brittisk hamn. Med hjälp av en svensk honorärkonsul på Guernsey lärde jag mig vägen runt det problemet, nämligen att bilda ett brittiskt bolag

och sälja båten till det. Brittiskt bolag fick ha båt hur länge som helst i brittisk hamn.

Så bildades Amandla Ltd, som blev ny ägare för "One Pound plus Other Considerations". Det krävdes också brittisk skeppsmätning av båten och brittiskt VHF-certifikat för mig och en del annat men allt det byråkratiska löste sig (vilket inte innebär att man ska underskatta den brittiska byråkratin som då fortfarande föredrog lacksigill före stämplarna).

Alltnog, första sommaren seglade vi dit, andra sommaren seglade vi runt i södra England och Frankrike, och tredje sommaren seglade vi hem. Vi gick Kielkanalen och in det holländska kanalsystemet efter Norderney på en av de Frisiska öarna och sedan ut igen i Nordsjön ganska nära belgiska gränsen, över till Dover, vidare till Brighton, över till Cherbourg och slutligen till St Peter Port, Guernseys huvudstad, där en del pappersarbete behövde göras innan vi seglade till nya hemmahamnen Beaucette. Den marinan är ursprungligen ett stenbrott där man sprängt en öppning till havet.

Det var i början lätt utmanande att lära sig tidvattensegling och att det i detta inte finns några genvägar. Är det högvatten i Dover klockan 03.23 så är det då man måste iväg. In eller ut i Beaucette kom man bara vid högvatten (plus minus 1,5 timme). Som mest skilde 13 meter mellan låg- och högvatten och strömmen var på en del platser minst lika stark som båten hade fartkapacitet för.

De omgivande grannöarna Sark och Herm och Alderney är alla lika förtjusande som Guernsey (Jersey är mer turistiskt) och närmaste större franska hamn Saint Malo var också ett sympatiskt seglingsmål. En av kanalöarnas utmärkande drag är att de är brittiska med starka inslag av fransk kultur (som hemmahamnens, Beaucette, namn antyder). Franska är för övrigt lika officiellt språk som engelska. Dom lyder under briterens drottning men inte under den brittiska regeringen, de har egna regeringar, egna parlament och egna pundsedlar. Statsbildning har det gamla fina namnet The Bailiwick of Guernsey.

Det kanske mest förbluffande med att ha båt där var att kunna återvända till den efter en lång höst, vinter och vår och finna den lika ren och fin som när vi lämnat den. Regnen kom från Atlanten och inte från Ruhr.

Omega 42 är ju skapad som en kust- och skärgårdsseglare men den fungerade lika bra i engelska kanalen, på Nordsjön och i de häftigaste tidvattenområdena. När sjön var grov blev det emellertid rätt blött, båten är tung och går fort så det stänker rejält. För att undvika att masten pumpade i sjögången brukade vi sätta an backstag, inte för att spänna förstaget utan för att staga, och det fungerade väl.

De holländska kanalerna kan också varmt rekommenderas. Med annat färdmedel går det inte att få en inblick i den förtjusande holländska kanalkulturen. De finns utmärkta kanalkartor så att man hittar. Båten är grundgående och klarar de flesta av kanalerna.

3. När du kom till främmande hamnar, väckte båten uppmärksamhet

Inte så väldigt mycket, annat än för att den var så smal i förhållande till sin längd. Det hände när man skulle in i en hamn att man blev anmodad med högtalare att bege sig till en bestämd plats men som var alldeles för liten då hamnkaptenen bara sett båten framifrån. Sedan tyckte nog de flesta att den var väldigt enkelt riggad. Franska och brittiska båtar, typ Sigma 38, har ju en hel del mera stagning.

Roligaste uppmärksamheten gällde namnet Amandla. Det är hämtat från Sydafrika och kampen mot apartheid. Mandela, efter frigivningen, slutade alltid sina tal med "Amandla", ett kamprop som kunde tolkas lite fritt som "power to the people". När vi seglade in i Europort vid Rotterdam hörde vi ett vrål "Amandla" och såg en svart man hoppa jämfota uppe på fördäck på en supertanker och förtjust vråla "Amandla". Han var helt säkert från Sydafrika.

4. Hur tycker du båten beter sig i frisk vind och lite hög sjö?

På slör eller halvwind går den som tåget precis som hemma i skärgården. Vid bidevind är det inte fel med stagande backstag. Det är heller inte så stor idé att köra med för mycket segel då kölen är så pass grund som den är. På hård läns har det hänt några gånger att sittbrunnen fyllts med sjö akterifrån och det är lätt chockerande hur långsamt det rinner ut. En hink att ösa med i sådana lägen är inte fel.

5. Vad är ditt finaste seglingsminne med båten?

Det måste ju vara när vi, min sambo sedan många år och jag, seglade till Stora Karlsö för att gifta oss i en enkel ceremoni på stranden. Vi hade tillstånd att lägga till och detsamma gällde våra bröllopsvittnen som kom seglande från Tyskland. (Borgerliga vigselförrättaren kom med båten från Klintehamn). En fantastisk halvindssegling i 15 m/s från söder till norr genom Bohusläns skärgård är också svår att glömma.

6. Om det är någonting du skulle vilja ändra på båten vad skulle det vara?

Fick man önska skulle det väl vara en köl med omvänd viktfordelning, mer längst ner istället för högst upp som nu. Men egentligen tycker jag att båten är bra som den är, nästan enastående väl uttänkt av Rolf Gyhlenius och Peter Norlin.

7. Ditt bästa tips till oss som inte seglat Omega 42 så länge?

Ha respekt för tyngden i hamnmanövrer. Om det är lite tufft gör man inget med handkraft, det är maskinkraft som gäller. Och att under segel inte sikta för högt eller skota för hårt.

**8. Omega 42 är ritad 1977 och visades första gången året efter.
Hur tycker du båten står sig idag jämfört med nya konstruktioner?**

Oerhört väl om det inte är en husvagn på sjön man vill ha. Bredden 3.10 räcker för alla rimliga behov ombord. Seglingsmässigt har den inte högsta toppfarten, men snittfarten är hög, och om man vill, eller behöver det, kommer man långt på en dag.

9. Ditt smultronställe, dit du bara måste segla varje sommar?

Det känns nästan lite löjligt och väldigt lite seglingsromantiskt, men jag är barnsligt förtjust i lilla Klintemåla i Småland, norrifrån några distansminuter innan man går ut vid Kråkelund i norra Kalmarsund. Där serverades under många år ostkustens godaste våfflor.

10. Till sist om du skulle beskriva Omega 42 med några korta meningar?

Den är vacker, kraftfull och välseglande. Och sett till åldern på många av dess ägare och hur länge vi haft den uppenbarligen också välbyggd.

Tack, Bengt att du delade med dig av dina tankar kring vår båt. Jag vill också passa på att tacka för alla fina artiklar du bidragit med kring vår båt. Det är väldigt mycket värt.

Bengt röst har vi alla hört i radion många gånger, jag kommer aldrig att glömma hans reportage från ett slutet Nordkorea. Inslag som också gav Bengt stora Journalistpriset 1996 i kategorin Radio.

Lars G Omega 42 SWE 106 Oriole II



Bengt Therner berättar om sina seglingar med Amandla på Omega 42 Sällskapets årsmöte 2014.
Foto: Göran Haglund