

Sparkman & Stephens Världsledare i 50 år



Olin Stephens

För seglare bitna av klassiska, kraftfulla havskappseglare dyker gärna namnet S & S – Sparkman & Stephens upp. Skälet är att båtar ritade av den forna världsberömda konstruktionsbyrån i New York har en dragningskraft som få.

I 50 år dominerade bröderna Olin och Rod Stephens totalt vad gäller snabba, granna båtar. Deras konstruktioner vann alla stora seglingar, America's Cup, Transatlantic Race, Sydney Hobart, Fastnet, Whitbread, Admiral's Cup och andra prestigeseulingar. Segrarna lade grunden till skönhets- och byggideal, som många höll och håller högt. S & S ritade hela 2 600 olika båtar mellan 1929 och 1980, en del ritningar finns återgivna i böcker, och är så fina att de kan pryda ett kontor eller en vägg i ett museum.

Här i Sverige fanns bara två varv, som klarade S&S kvalitetskrav, Bröderna Martinssons i Svineviken på Orust och Plyms i Saltsjöbaden. Båtar byggda av dessa mästare har än idag hög status i klassikervärlden för sin standard och otaliga flotta, funktionella detaljer.

Framgången för S&S tog fart i och med segern 1931 i Transatlantic Race med yawlriggade 52-fotaren Dorade. Trots att hon var minst av 47 startande, blev segermarginalen sensationella två dagar.

Enligt historien passerade Dorade fyren på Lizard Point på väg in mot målet i Plymouth när fyrvaktaren satte signalfaggorna E + C = What ship? Svaret blev H = Dorade och CTV = hur ligger jag? Till svar kom NAX: You are first.

Ombord fanns beställaren Rod Stephens Sr, hans söner Olin, som hade ritat och Rod som var co-skipper och navigatör plus båtmaklaren Drake Sparkman.

Den sensationella segern resulterade i att Olin ritade J-båten Ranger ihop med legenden Starling Burgess och försvarade America's Cup 1937. Redan då visade Olin sin förståelse för linjer och betydelsen av släpförsök. Tanktester använde han sedan på alla de Tolvor S & S ritade och vann "The Auld Mug" med - Columbia 1958, Constellation 1964, Intrepid 1967 och Courageous 1974 och 1977 och Freedom 1980. Marstrandsbekanta vinnande VIM och även nyköpta Northern Light ritades också av S&S.

Förtroendet för S&S växte under 40 – 50 - 60-talet och byrån på 79 Madison Avenue i New York hade snart 40 konstruktörer anställda som effektuerade beställningar från hela världen. Och båtarna vann, till de mest berömda hör Stormy Weather, Morning Cloud, Baruna, Blitz, Bolero, Finisterre, Bay Bea, Tenacious.

Olin ritade, men Rod var praktikern med rutin från berömda Nevin's varv i New York. Kombinationen betydde mycket för att S&S-båtarna blev så bra. Rod var även atletisk, skötte fördäcket och riggen på tre America's Cup försvarare och var navigatör på otaliga havskappseglingar. Det sägs att Rod såg en båt inte som en mix av trä, stål, aluminium och Dacron, utan som något med en själ.

Rod hade även koll på hur hårt en båt kunde pressas och förstod att minska segel i tid medan konkurrenter broachade. "En lugn konservativ, överlägsen sjöman och seglare" skriver Bob Bavier, i boken America's Cup Fever.

Matcherna om America's Cup gav prestige och ära åt S&S, men deras styrka låg lika mycket i linjerna. En S&S båt känns igen på tjustigt stigande språng, väl lutad stäv, smala ändskepp, låga fribord och långsträckt överbyggnad. Båtarna var de grannaste man kunde äga och inspirerade bland andra Olle Enderlein.

I SYS återfinns 5 havskryssare signerade S & S. Härunder ser vi Elske till vänster och Anitra till höger. Därutöver Ballard, Refanut och Reviere.



Senare lärde sig Germán Frers känslan för linjer hos S & S, vad som ger vinnarfart på kappsegling och god gång i cruisers.

S & S ritade även några mindre båtar jollen Lightning och entypskölbåten Shields. Ett antal Sexor och Åttor konstruerade man också. Men deras storhet låg i havskryssare.

För min del var en stor ny S & S - havskryssare det häftigaste man kunde få segla på som ung. Efter att ha spanat på de tjugigaste båtarna i Långedrag fick jag chans att gasta på Pavane, ett av tre nybyggen på samma ritning 1964. Ägarna till Pavane - Bergil Öberg, Honey - Harald Myrén och Charlotta III - Hans Helge Rasmussen, sparade sällan på sina fina båtar. Att stå på i Skaw Race och pressa i sjö var vad dessa 40-fotare var ritade och byggda för.



De kördes hårt för spinnaker och jag minns ett ben på Skaw Race när det blåste bra och vi brottades med rodrer på snäv slör. En man tryckte med benen i lä och i lovert kämpade rorsman för att vi inte skulle broacha.

Trots påfrestningarna gav sig inget. Imponerande, tyckte jag och fick en vurm för S & S som ledde till en intervju med Olin Stephens i New York och att följa Rod när han inspekterade nya Swan 47 i Jakobstad.

Det var en mörk höstkväll, Rod hade roströda byxor, seglarmockasiner och kavaj med New York Yacht Club på bröstfickan. Efter middagen, förklarade Rod att han ville åka ner till båten för att kolla ett par saker. Väl där ställde han sig mitt på däck och lanternorna tändes.

- Titta, sa han. Båda syns, trots att de ska vara mörkt akter om tvärs. Rätt lysvinklar är ett oeftergivligt krav för att undvika kollision på havskappsegling.

I nästa stund tändes Windexen, som visade sig lysa runt om.

- Fel, sa Rod, den ska bara lysa på den aktre delen, föröver har du ingen nytta av att se pilen.

Sedan gick vi ner under däck, Rod tryckte på ruffbelysningen och vred på taklampan. Men inget hände, den bara blinkade till. Efter några försök tändes lampan och Rod sa att han gav sig den på att firman som levererat, aldrig hade provat den i sjömässiga förhållanden.

Hans noggrannhet var omtalad och kunde driva varven till bristningsgränsen. Men Rod ruckade inte på sina krav, inte ens om anmärkningarna fördyrade.

På min fråga om filosofi sa Rod att målet är att deras båtar ska vara lika bra cruisers som racers, att det inte finns någon anledning att pruta på kvalitet.

Eftersom jag mindes 40-fotarna Pavane, Honey och Charlotta från Martinssons frågade jag vad han tyckte om dem.

- Martinssons byggde skickligt, ansvarsställande och noggrant med en medfödd känsla för kvalitet i varje detalj.

Innan vi skildes åt den där oktoberkvällen nämnde Rod att på S & S gällde regeln att vinnande båtar var ovärderliga, men också att de skulle ha rena, jämna, angenäma linjer som gör dem lika trevliga att se på som att segla.

Då hösten 1976, började Olin och Rod bli till åren, men ännu 1980 konstruerade de nya båtar. Olin gick bort 2008 vid aktningvärda 100 och Rod 1995 vid 85. Med dem försvann en storartad kunskapsbank, men deras skapelser och idéer lever för evigt.

Curt Gelin

Refanut har flera av oss mött på kappseglingar i hemnavatten runt Sandhamn. Man blir alltid lika imponerad av denna havets Drottning. Här på bilden nedan ser vi Refanut strax efter start i årets Fastnet Race. En mycket krävande havskappsegling där konstruktörrens skicklighet sätts på prov. Refanut ritades av Sparkman & Stephens i USA för Jacob Wallenberg (1892–1980) och tillverkades av August Plyms Stockholms Båtbyggeri AB i Neglinge.



Rod Stephens checklist

För inbitna, kvalitetstokiga seglare finns en gammal checklist, som Rod Stephens använde när han utvärderade ett nybygge från S & S. Antalet punkter är många och räcker till en bok om vad som gäller på en havskryssare.

Listan är ordnad enligt före, under och efter seglingen och vilka detaljer som ska inspekteras. Den var fantastisk för beställaren, men svår att klara för varven. Först när S & S började rita seriebyggen i plast fick Rod modifiera kraven. "Consensus" sa man då på Swan diplomatiskt om förhållandet.

Här är ett smakprov på vad Rod inspekterade:

Rattstyrning

Bara två av kanske 100 båtar har god styrning. Ägare klagar på att deras båtar inte balanserar, att de är tunga att styra. Men ofta är det inte båtens fel, utan oriktigt installerat styrsystem. I hårt väder vill man ha kontroll för att inte broacha, i moderat vind blir seglingen roligare med ett lätt mothåll.

Om en styrning går trögt kan något vara fel, ex böjd roderaxel, fel vinkel på linhjulen deras lagring eller att wiren hoppar av.

Jag kontrollerar att systemet glider fritt med en vikt om ett pound (0,45 kg) en fot (0,3 m) ut från navet. Eller också vrider jag lätt med ett finger inne vid navet. Om styrningen är korrekt, rör sig ratten lätt oavsett båtens storlek. Om inte, är kanske roderaxeln inte perfekt linjerad, vilket går att ta reda på genom att lyfta av styrkablarna och låta vinden blåsa på roderbladet.

Ratten bör ha älghud, den krymper inte när den blir blöt.

Antalet varv bör vara 1,5 åt varje håll.

Rigg

Vantspänningen ska vara handhård och när toppvanten nått max ansättning, ska undervanten slackas för att undvika att masttoppen faller mot lä. 15 procent av brottlasten brukar räcka på en cruiser. Men lasten går inte att känna, en mätare är nödvändig.

Mastkilningen bör bestå av två tjocka gummiklossar fram och bak för att hindra att masten rör sig i sjö, men inte hindrar rörelse tvärskepps. Träklossar är inte att rekommendera.

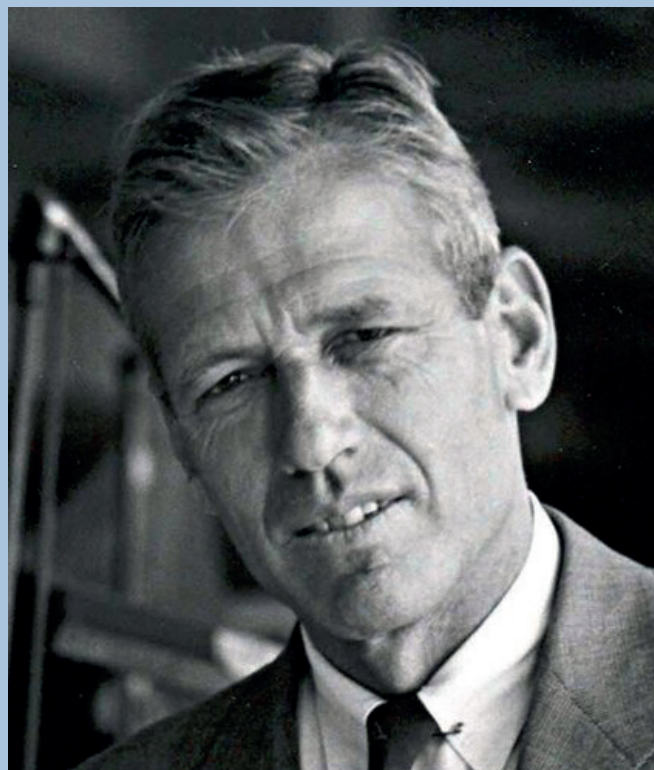
Saxpinnar ska vara tilltagna, men korta och inte böjas ut mer än cirka 10 grader. Om masten ramlar, går det fortare att lossa vanten.

Toggles nertill på alla stag och vant hindrar att vantskruvarna och röstjärnen böjer sig.

Skydd på vantskruvarna i form av lagrade aluminiumrör, rullar med när genuaskotet släpps.

Genuaskenan ska vara uppmärkt vid varje femte hål.

Lattorna ska vara avsmalnande, mjuka och i glasfiber längst upp, styva och i lackat trä i mitten, de nedersta styva och i glasfiber.



Invändigt

Hörn ska vara rundade.

Grabbräcken vid nergången och i taket.

Friktionslås på dörrarna.

Stuvlådor med hack för säker låsning.

Durkar utan skruv med fasade kanter och klädd undersida.

Lättåtkomligt kölsvin med lyftöglor på durkarna.

Diskhoar ska medge att vattnet kan rinna ut vid krängning.

Ugnen ska ha flamskydd ovanför och kunna svänga 45 grader.

Skyddsstång framför ugnen.

Brant nergång med trappstegen inte för långt ifrån varandra och inte hala.

Grabbräcken vid nergången.

Sjökojer med uppfällbara plywoodskivor.

Isbox och frys med dränering, tätslutande lock och lås för öppet läge.

Handstart av motorn. Ljudisolering, avgasljud, och vattenläsets

S&S Reverie

- Eliassons flotta familjebåt!



En 42-fotare var stor förr och är det fortfarande – åtminstone exteriört. Under däck är utrymmena inte som på dagens båtar, men samtidigt funktionella och de facto förträffliga som familjebåtar. Ett utmärkt exempel är 42-fotaren Reverie, som seglas stolt av Dan Eliasson med fru Julia och två barn.

- Vi har haft Reverie i tolv år nu och håller henne i bra skick med ambitionen att förbättra något varje år. Hon ägdes förut av Lars Strömberg med hemmahamn i Nyköping. Lars hittade henne i England, blev förtjust i linjerna och av att allt är i teak och brons. När Julia och jag träffades, hade jag en kustkryssare, men med tiden blev den för trång och vi ville gärna kunna segla säkert över öppet hav. Vi behövde en större båt, men med karaktär och i trä.



- Vi såg annonsen för Reverie, men bodde utomlands och kunde inte åka och se henne i verkligheten. Vi förstod att storleken och stilen passade oss och tänkte att om man nu vill ha en större träbåt och klara av det själv, så är det en stor fördel om den är byggd i tropisk hard-wood och everdurebrons. När annonsen dök upp igen, åkte vi och tittade. Julia tvekade inte utan sa – köp den bara! Pruta inte, se till att vi får den, berättade Dan och Julia när vi sågs på Långholmen, där Reverie vintervilar på Göta SS.

I likhet med många förälskade båtköpare brydde sig Julia och Dan mer om helhetsbilden och litade på Lars, S&S och sina erfarenheter med kustkryssaren. Vilket de gjorde rätt i, att komma över en rejält byggd, mäktig, äldre grann havskryssare i fullt användbart skick ritad av S & S, är och var en förmån, kan beundrare av goda båtar konstatera. Till saken hör att Dan gillar att hålla på och tvekar inte inför underhållet av en 42-fotare.

- Jag har god hjälp av Dan junior 10 år, han är intresserad och är med mig en del nere på varvet. Det största renoveringsjobbet vi gjort är att renovera sittbrunnsdurken där rattpedestalen svajade på ett oroande sätt. Annars har vi mest bytt ut utrustning som kommit i båten i olika delar av världen och passerat sin tekniska livslängd, målat och lackat. Skrovet och sådant som hängt med från början har inte berett oss några större bekymmer.

Historien om Reverie är speciell med tanke på att hon är byggd i Hong Kong. Beställare var en svensk vid namn Chris von Sydow som var mycket engagerad i Hong Kong Royal Yacht Club. Han seglade och vann det första China Sea Race mellan Hong Kong och Manilla 1962 och kom sedan tvåa i det andra och trea i det tredje. 1959, gällde CCA-regeln, som S&S hade varit med om att skapa och hade god koll på. Vilket resulterade en rad segrar och Reverie blev en celebritet i Royal Hong Kong Yacht Club.

Byggare var American Marine i Hong Kong, tidigare Robert Newton & Sons, som gjort sig känt för Grand Banks motorkryssare. Men att få bygga en S&S båt fick bara de bästa varven. Först kölsträcktes Reverie på ett annat varv, men efter att Rod Stephens varit över och inspekterat byggsätt och ordningsamhet fick American Marine i Junk Bay, Hong Kong ta över.

Efter tio år på havskapseglingar köptes Reverie av en britt som seglat på Reverie med Chris von Sydow och fick hemmahamn på Filippinerna. Sedermera seglade denne engelsman med familj Reverie från Sydostasien till England och tog ett helt år på sig. Där hittade Lars Strömberg henne, värderade linjerna, att hon var ritad av S&S, rejäl, byggd i teak med spant och bottenstockar i Yakal och hade maffiga beslag och däcksutrustning i brons. För att stilla sin dröm om en klassisk S&S havskryssare köpte och seglade Lars henne hem till Nyköping, där Eliassons tog över 2010. Historien upprepade sig därmed, även Dan hade länge drömt om riktig havskryssare ritad av S&S.

- Vi gillar linjerna med doghuse, däckslayout, inredningen med många genomtänkta lösningar för segling till havs och pilotkojer – och så gången. Reverie är påfallande lättdriven och rör sig bra i sjön med den skeppskänsla som äldre havskryssare har. Yawlriggeren har fördelen att vi kan variera segelsättningen. Blåser det upp river vi storen och seglar med mesanen och försegel och då skall det mycket till innan det blir jobbigt. Mesanstageglet är också ett bra och väldigt trimbart segel på öppna bogar

som erbjuder en familjevänlig kompromiss till spinnakern.

När Reverie kappsegldes hade hon ett 15-tal segel ombord och man undrar var gästarna fick plats. Nu har vi som mest sex segel ombord.

På somrarna ligger Reverie på boj i Hotellviken i Saltsjöbaden och som kuriosa berättar Dan att när han sökte plats, kom ett omedelbart svar: Välkommen, vi behöver fler vackra båtar i hamnen!

Hur ofta hör man det? kan denne skribent fundera.

Förhoppningsvis får vi njuta av Reveries charm när hon gästar något av SYS evenemang i sommar. Då kan fler se vilket behag S & S förmådde att ge sina båtar – språnget, stävlutningen, proportionerna, detaljerna. Och få veta vitsen med en Doradebox.

Curt Gelin



Foto: Per Henricsson