

Dan Weissenberg **PONAPE** – ett äreminne



Författare: Dan Weissenberg
Bildtexter och Ordbok över facktermer: Folke Husell
Bokidé och redaktör: Folke Husell
Foto: Folke Husell eller ur Runar Husells arkiv, om annat inte anges
Grafisk form, inlaga och pärmar: Minna Johans
Förlag: PQR
Copyright ©: Folke Husell

ISBN 978-952-5705-60-7

INNEHÅLL

5 Prolog

I

ÄREMINNE

6 Sockenbarn
8 Sjöman
17 Professionell modellbyggare
17 Familj och krigsförlisning
18 Isle of Man
18 Ponapemodellen
20 Modellbyggarens dilemma
22 Skalan
22 Järnsängen
25 Vinschar och block
31 Ångvinschar, spel och däckshus
38 Jakten på perfektion
46 Freden
47 Första katastrofen
48 Modellen till Åland
48 Trivsel och vantrivsel
49 Monteringen
58 Namn, färg och flagga
58 Masterna
63 Silversvärta
63 Museikvalitet
64 Budord
66 Andra katastrofen
68 En malamoks äreminne

II

PONAPE

76 Realia
76 PONAPE blir pris
80 PONAPE till Åland
81 Tragedi
81 Stowaways
82 Blött invid Tristan da Cunha
84 Rymningar
84 Mrs Douglas Duff
84 Mysteriernas ö
86 Äreminnet PONAPE

87 Epilog
88 Ordbok över facktermer



PONAPEMODELLEN I HEMMILJÖ

Foto: Kjell Söderlund

Folke Husell med den modell av fyrmastbarken PONAPE som hans far Runar Husell byggde delarna till under sin internering på Isle of Man under andra världskriget. Materialet togs från en järnsäng. Efter sammanlagt mer än åttatusen arbetstimmar färdigställdes modellen i Mariehamn år 1954. Den är 226 centimeter lång och ett under av precision och funktionalitet. Alla vinschar och spel fungerar, och riggens tusentals detaljer är korrekt återgivna. Modellen är till och med inredd och möblerad.

Prolog / Folke Husell

När jag tog initiativ till den här boken och kontaktade författaren Dan Weissenberg för skriv-arbetet, vägledades jag av flera olika idéer, tankar och målsättningar.

Huvudmotivet var att dokumentera fartygsmodellen PONAPE och dess märkliga tillkomst för eftervärlden. Annars skulle ingen känna till dess historia den dag jag var borta. Och kunskap om tillkomsten skapar absolut en ytterligare dimension i berättelsen om modellen. Men tillkomsten var nära förknippad med min far Runars levnadsöde, inte minst med hans internering på ön Isle of Man i Irländska sjön. Tiden där var till och med en integrerad del av historien. Därmed behövde den delen av Runars liv medtas. Dessutom kändes det naturligt att också berätta om bakgrunden till att han blev en så skicklig modellbyggare. Och därifrån var steget kort till att berätta ännu lite mera om hans liv, att skapa ett slags minibiografi, eftersom hans liv var så fyllt av ambitioner och innehöll så mycket av kamp, dramatik och besvikelser. Men även av studieframgångar och egen utveckling, om man betänker hans utgångsläge.

Likaså kändes det angeläget att berätta om de generella problem och val en modellbyggare ställs inför, före och under bygget. Frågor man som lekman inte ofta tänker på, men som har stor betydelse för slutresultatet.

En läsare vill säkert även veta något om det riktiga fartyget PONAPE, som på 33 år hann vara med om mycket under sina resor både runt och över hela klotet. Också lite sådant togs därför med.

De huvudsakliga källorna till den biografiska delen är två fotoalbum med bildtexter skrivna av Runar själv och mina minnesbilder från barna- och ungdomsåren.

Jag har alltid tyckt att det är synd att så få kunnat se modellen under dess första 60 år, den har alltid varit placerad i mitt hem. Samtidigt har jag konstaterat att det är svårt att ta till sig det modellen erbjuder, på de få minuter en besökare vanligen ger den i hemmiljö. Detaljrikedomen är så överväldigande att den bokstavligen förblindar betraktaren. Och utan vägledning av en sakkunnig missar man det mesta, även om man nästan står med näsan inne i riggen.

Det var de här omständigheterna som ledde till idén om en omfattande fotografisk dokumentering, med förklarande bildtexter. Förutsättningarna för detta var också goda tack vare modellens ovanliga storlek. På så sätt skulle man kunna ta del av modellen till och med utan att se den i verkligheten. Dessutom troligen på ett sätt som ger större behållning än om man ser den på egen hand, utan förklaringar. Vidare skulle man ha helt andra möjligheter att ge modellen och dess detaljer den tid de egentligen kräver.

ÄREMINNE

Sockenbarn

Denna text handlar om sjökaptenen, ingenjören och modellbyggaren Runar Husell, född 1916 på Vårdö, ett litet ösamhälle i utkanterna av Ålands nordliga vattenvidder och om hans mästerverk bland de fartygsmodeller han byggde, den stora modellen av fyrmastbarken PONAPE. På Vårdö föddes och levde under skiftet mellan 1800- och 1900-talen ett antal kvinnor och män som visat prov på anmärkningsvärd begåvning på många områden, även det kulturella. Det har till exempel utkommit minst ett dussin omtalade böcker skrivna på eller om Vårdö, inte bara av Sally Salmi-nen. En bland många skriftställare var sjökaptenen Elis Karlsson, en man som skrev tre skönlit-terära arbeten på stram och professionell engelska, i en stil som påminner om Joshua Slocums. En annan som utmärkte sig var Runar Husell, som var en ovanlig kombination av teoretiker och praktiker, en slags universalbegåvning.

När och hur denna begåvningskoncentration på Vårdö uppstått går inte att dokumentera. Tidens stålskodda springare har i tusende år dundrat över de röda klipporna, över fjärdar och människor, över de livsformer som verkat och format Vårdö under mer än sex tusen år. De intel-lektuella särdragen hos Vårdöborna lever kvar i dag. Säkert är att Vårdö inte är och aldrig har varit någon isolerad avkrok av Ingenting. Vårdö har tvärtom alltid befunnit sig vid kulturernas korsvägar och bidragit till att vägarna i alla tider varit farbara.

Vårdöborna själva har varit rörliga. De har alltid seglat, färdats vida, men alltid betraktat hem-knutarna med hamnviken, butiken och bänken under det blommande krikonträdet som uni-versums centrum – platser att mötas på och att återvända till.

Kanske är det just de seglande skeppen, insikterna om vattenklotet, den globala befarenheten och den efterlängtna morgonen under krikonträdet som konstituerar Vårdöbon.

Kanske även Runar Husell.

Runars mor Elsa, barnfödd på Vårdö, arbetade i början av seklet som pensionatskock i Marie-hamnstrakten. Senare var hon hushållerska hos veterinär Platin, som bodde i staden – en amper dam i tjänst hos en inbiten ungkarl.

Hon hade blivit med barn. Platin var inte fadern, utan en fortsatt okänd förbipasserande mans-person, när våren stod i blom 1915. Elsa visste förstås vem men ville inte berätta. Det hela var en social olycka på den tiden, särskilt som modern inte hade möjligheter att ta hand om pojken.

Runar bodde under sina första levnadsår hos släktingar på Vårdö men blev vid fyra års ålder, på kommunens försorg, placerad i fosterhem i Lövä, en skärgårdsby längst norrut på fasta Vårdö. Fostermoder blev Ellen Karlsson, även hon ensamstående mor. Redan som barn skickades Runar att göra större och mindre dagsverken i granngårdarna. Sådan var den sociala ordningen i början på 1900-talet. Ersättningen kunde utgöras av en limpa eller några småslantar, som skulle redovisas vid hemkomsten. Trots att han hade ett gott förhållande till fostermodern Ellen, sätter en sådan uppväxt sina spår.

Efter fyra år i folkskola ville Runar läsa vidare, men ekonomin satte förstås stopp. I Lövä tjänade han därför något år som lilldräng, sorgsen över att inte ha fått bruk av sitt utomordentliga läshuvud.

BRÅDMOGEN

Runar som lillgammal tolv-trettonåring i Vårdö.





JUNGMAN

Sexton år och jungman på Ålands största ångfartyg
CHARTERHAGUE. Runar till vänster i kolhögen.

Sjöman

Vid tretton års ålder blev stugan för trång, som det kunde ha hetat, men här handlade det nog mera om att alternativ saknades. Runar mönstrade på som kock på galeasen ALLI. Vid fjorton var han stuert på galeasen AINA.

Med dessa tunga meriter var tiden mogen att påföljande år söka sig till ett större fartyg. Val-
et föll på tremastade skonaren JENOLIN, där han titulerade sig överhovmästare. Följande steg
uppåt i karriären var att mönstra på som jungman på Ålands största ångbåt, CHARTERHAGUE, där
muskelstyrkan byggdes upp i kolhögen med spade i hand.

Så småningom blev dragningskraften från de stora råseglarna så stark att Runar kom att segla
två resor till Australien. Under första resan ut, med fyrmastbarken PONAPE, skadade han ett ring-
finger, som inflammerades och gav honom blodförgiftning. Han var tvungen att stanna kvar i
Australien för vård på sjukhuset i Port Pirie i sex veckor och såg PONAPEs rigg sjunka under Stora
Australbuktens svarta stjärnhimmel. Med PONAPE försvann medelpunkten i Runars värld, farty-
get – centrum i varje sjömans tillvaro. Hemresan företogs på barken WINTERHUDE.

Stuveriarbetarna och deras familjer kring de dammiga kaninhålen Port Lincoln och Port
Germein var gästfria, pratglada och intresserade av förhållandena i gamla Europa. Också folk i de
etablerade samhällsklasserna visade intresse. Finska sjömän på de spännande segelfartygen stod
högt i kurs, och givetvis kunde ljuv musik uppstå mellan sjömännen och flickorna i land, men
rymningar var sällsynta, främst därför att Gustaf Eriksons besättningsmän, pojkar som Runar,
inte fick ut någon lön i Australien.

Runar, nyss fyllda tjugo, blev förälskad. Han seglade en andra gång till Australien, nu på fyr-
mastbarken LAWHILL, för att åter få träffa ”den söta Doreen Nolan från ön Viroona i Spencer
Gulfen” som han senare själv beskrev saken. Men till hans besvikelse hade denna familjeflicka
deporterats inåt land av sin far, under den tid fartyget lastades. Familjen ville inte mista sin dotter
till en osäker framtid med en sjöman från den Höga Nord.



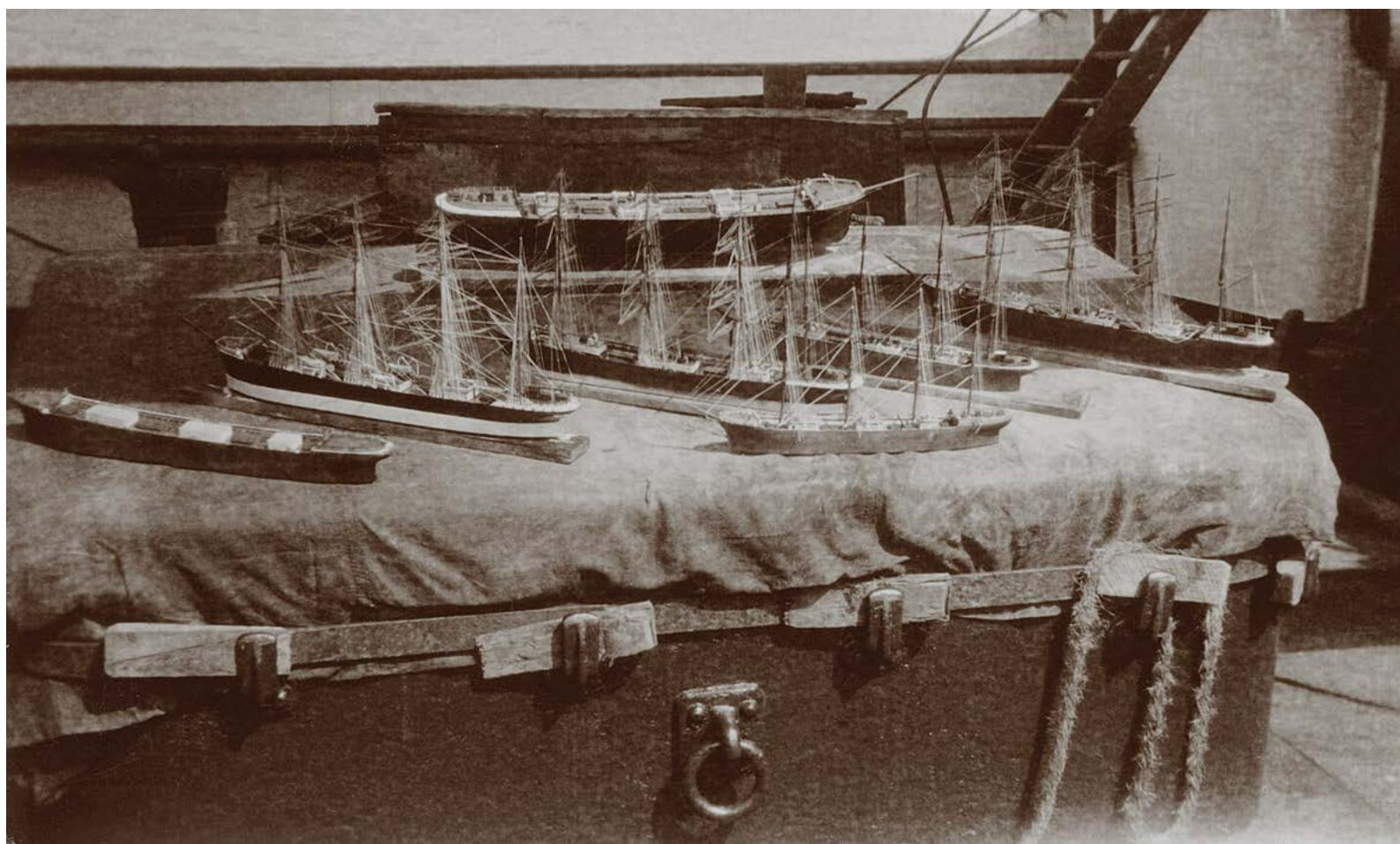
BLEK OM NOSEN

I Port Lincoln med ett krånglande finger som sedan ledde till sjukhusvistelse och lång konvalescens i Port Pirie

FÖRÄLSKELSE

Flickan i sjukhusets kansli. Runar, tjugo år och förälskad, uppvaktade Doreen Nolan från ön Viroona i Spencergolfen under sin första resa till Australien. För hennes skull seglade han till Australien en gång till, men utan att återse henne.





Under dessa formande år upptäckte och utvecklade Runar sin talang som modellbyggare – ett intresse som på Gustaf Eriksons skepp odlades av snart sagt var man som ansåg sig vara det minsta händig. Pojkarna ombord använde frivakterna till att bygga miniatyrskepp och flaskskepp, av bättre eller sämre kvalitet.

Det byggdes modeller också på PONAPE under utresan 1935. De flesta byggde modeller av sitt eget fartyg. Så även Runar, vars modell av PONAPE blev bäst av alla ombord och vittnade om ett stort hantverkskunnande under utveckling. Kanske också om en slags affektion eller tillhörighetsband mellan det vackra fartyget och honom själv som besättningsman. Därmed inte sagt att Runar eller någon annan av pojkarna i skansarna skulle ha odlat någon form av segelsjöfartsromantik. Sådana villoläror odlades bättre på landbacken. Livet ombord bestod nästan bara av hårt arbete och kronisk hunger.

Runar tillägnade sig snabbt det mesta av modellbyggandets tålmodsprövande konst, trots att han inte byggde många modeller. Hans noggrannhet var mycket tidskrävande, vilket begränsade kvantiteten. Bra fartygsmodeller var eftertraktade och kunde säljas till priser som pojkarna i skansarna betraktade som himalayiska. Då det kom folk ombord ville de gärna ta bilder av vad de ansåg vara de bättre modellerna och deras mästare. På bilderna här intill poserar Runar med den första större modellen han byggde. Den sålde han – för tio pund – till en Sheridan, som var systerson till Winston Churchill. Sheridan hade seglat som apprentice på något åländskt skepp.

FARTYGSFLOTTA PÅ SKALKAD LUCKA

PONAPES modellfartygsflotta 1935 uppställd på en av de skalkade luckorna med luckans presenning fasthållen av skalkningsjärn som fixerats med luckkilar.

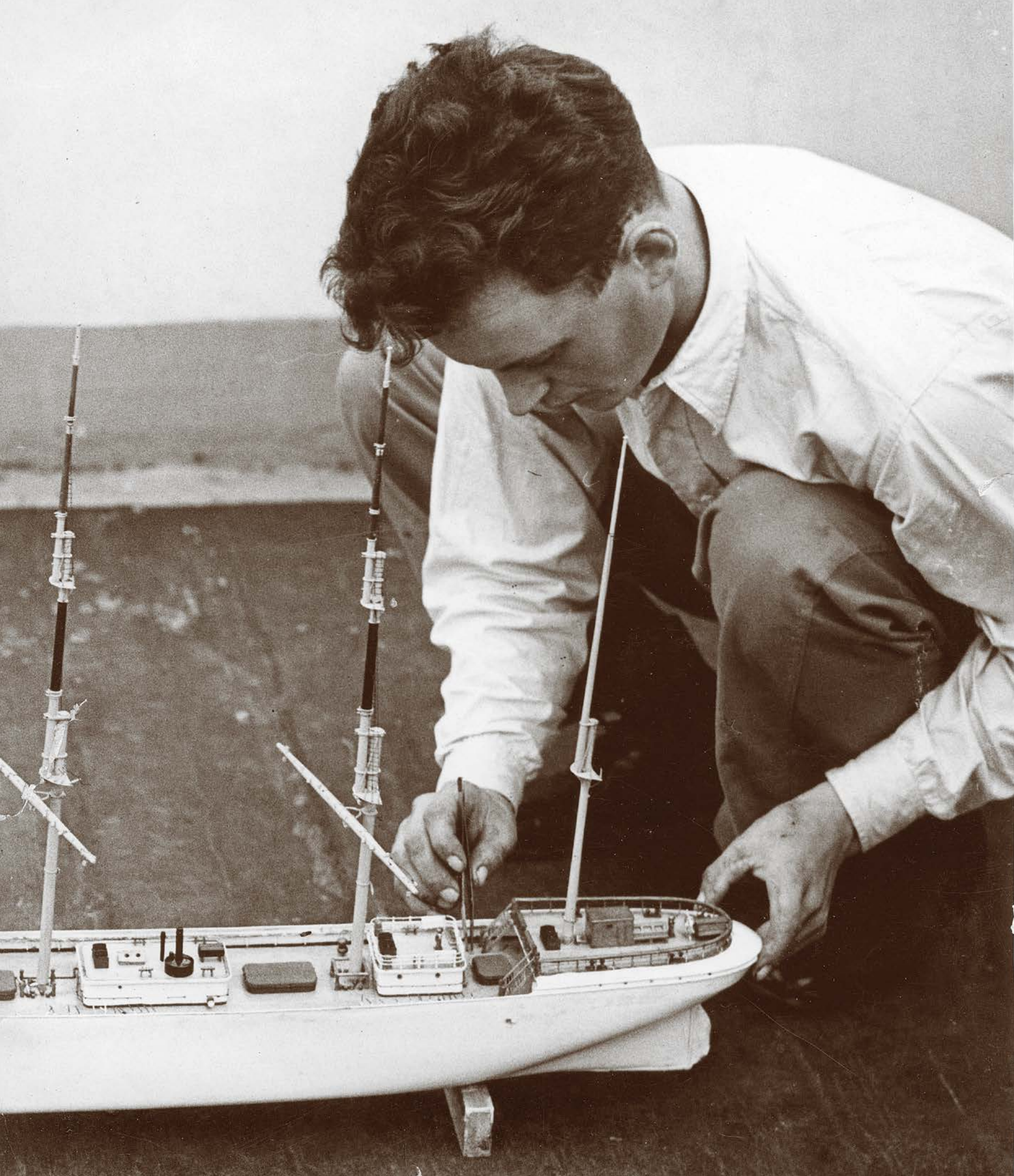
DEN FÖRSTA STÖRRE MODELLEN

Runar på backen med den modell av PONAPE som han sålde till Winston Churchills systerson. Modellen står på ankarspelets capstan och i bakgrunden syns den ena ankarkranen med sin talja samt en dubbelpollare och en av förens halkipar.

SAMMA MODEL

Runar på huvuddäck under babords skeppsbåt med samma modell.



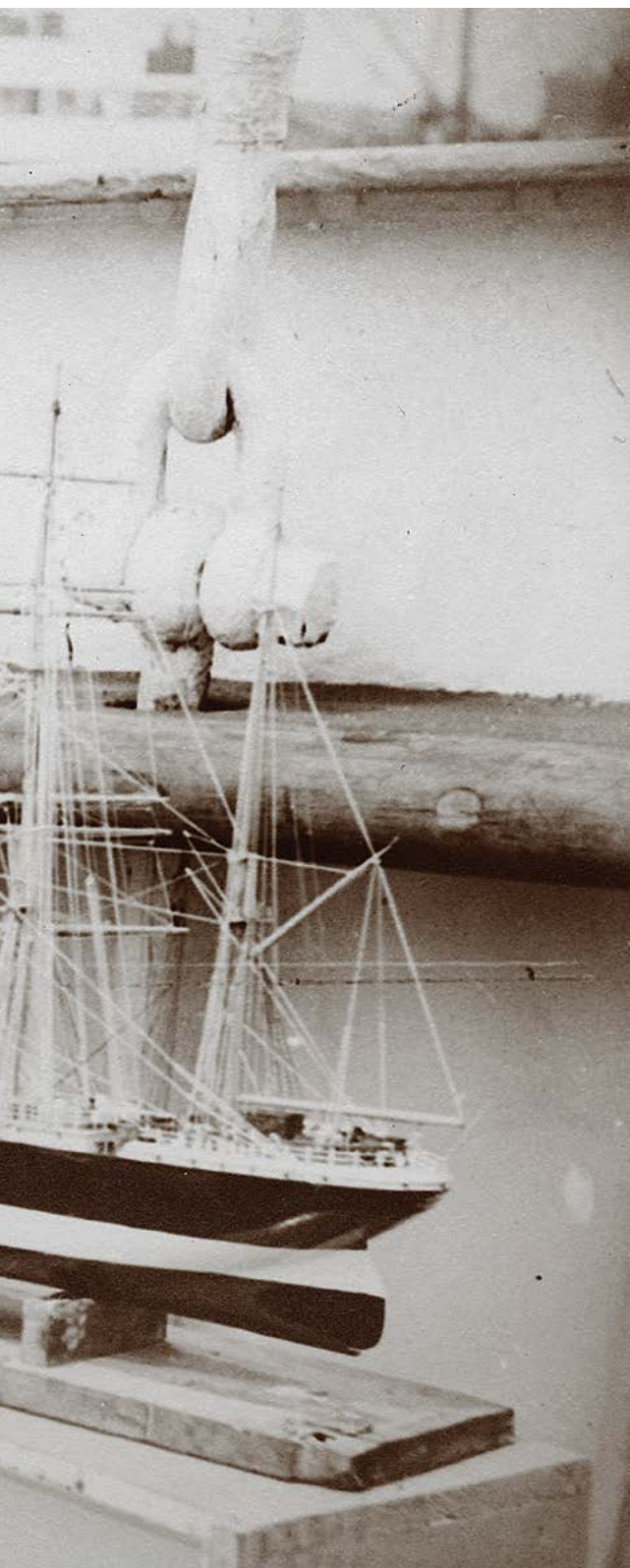


DEN ANDRA STÖRRE MODELLEN

Runar bygger sin andra större modell av PONAPE. För den fick han diplom och medalj i London. Däcksdetaljerna är redan på plats. Man kan se att delar av märs- och bramstängerna är mörkare i färgen än undermasterna, salningarna, topparna och mesanmasten med sin stång. På de mörka områdena skall racktunnorna löpa så friktionsfritt som möjligt, helst opåverkade av stängernas målarfärg. Detaljåtergivningen på modellen var uppenbarligen mycket hög.



Runars andra större modell, också den av PONAPE, blev utställd på en stor ingenjörsutställning i London 1937 och förärades utställningens silvermedalj. Orsaken till att det inte blev guld var att modellen, till skillnad från originalet, saknade stormportar. En läxa som satt. Denna modell såldes till lotsförmannen i danska Århus, Herman Petsen. Den återsåg Runar många år senare. Den var då i ganska dåligt skick, och Runar inledde på stående fot och med sorg i hjärtat en snabbrestaurering.

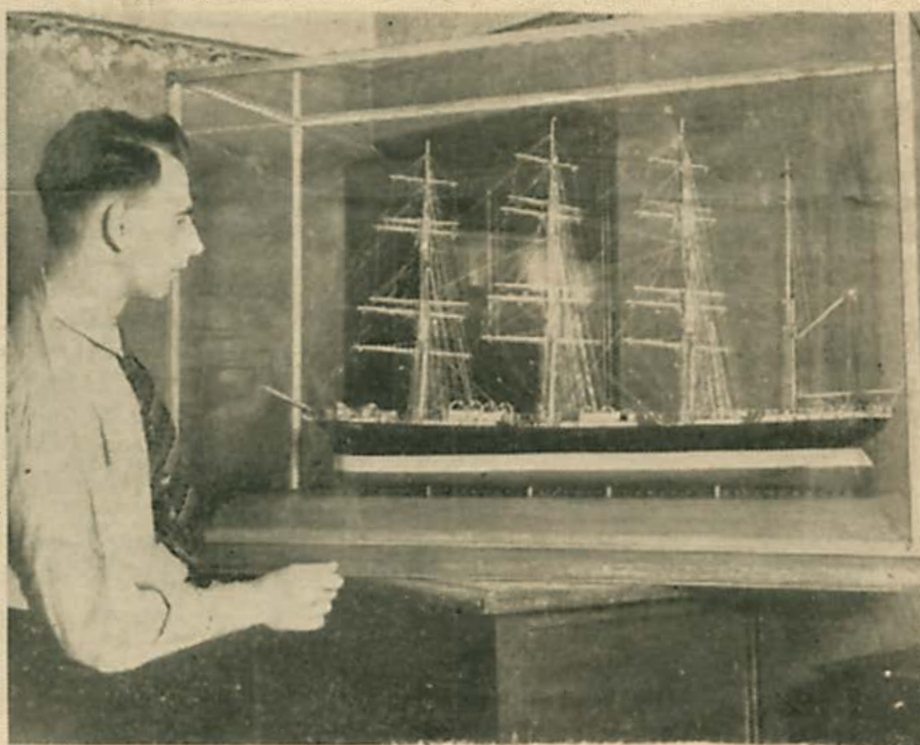


MEDALJEN

Mått: Diameter 51 millimeter.

Silvermedaljen som Runar fick för modellen som ställdes ut i London 1937.

Vacker utmärkelse åt åländsk sjöman på utställning i London.



Runar Husell med sin prisbelönta modell av 4mbk. Ponape.

Sjömannen Runar Husell från Vårdö, som i år besöker Högre navigationsskolan i Mariehamn, har på en ingenjörsutställning i Kungliga Trädgårdshallen i London för en av honom gjord modell av 4mbk. Ponape tilldelats seniordiplom jämte silvermedalj. Diplomet är daterat den 25 september 1937.

På bilden här ovan se vi den unga ålänningen — han är endast 21 år gammal — med sin fartygsmodell. Det är sannerligen inte varje dag en åländsk sjöman tilldelas en utmärkelse i stil med denna, så Runar Husell har all anledning att känna sig stolt. Redan en flyktig blick på fartygsmodellen säger oss, att den är

välgjord, vilket länder dess "byggmästare" till heder. Vi lyckönska hr Husell till framgången i London och hoppas, att han fortfarande skall lyckas utföra många lika vackra modeller av de stolta fartyg, som alltmera börja försvinna från världshaven. Modellen här ovan skall förvisso för långa tider framåt utgöra ett vackert minne över 4mbk. Ponape, som visserligen ännu plöjer de stora haven, men som en gång på ett eller annat sätt skall försvinna. Då så sker, skall Runar Husells modell av Ponape visa oss, hur ett av den åländska handelsflottans största och ståtligaste segelfartyg såg ut.

UPPMÄRKSAMMAD PÅ HEMMAPLAN

Faximil ur tidningen Åland den 8 januari 1938. Mannen på bilden är inte Runar utan Richard M. Cookson, anställd vid Metropolitan Police i London och medlem av The Shiplovers Society och själv en mästertlig modellbyggare. Han blev så imponerad när han såg Runars modell ombord att han erbjöd sig att kostnadsfritt bygga en monter åt den och ställa ut den i London.

Professionell modellbyggare

Men läshuvudet och andra ambitioner gjorde sig påminda. Runar hade sjötiden inne och blev hösten 1937 inskriven som elev i understyrmansskolan vid Ålands sjöfartsläroverk. Inte så ovanligt i öriket. Tvärtom. På land var det lika glest mellan jobben som mellan de små jordlapparna på Vårdö, varför det naturliga valet för unga män på Åland var att först ta till sjöss, skaffa sig sjötid på segelfartyg och sedan läsa till styrman och kapten på tre läsår.

Efter avslutad understyrmansexamen våren 1938 jobbade Runar som modellbyggare för Ålands sjöfartsmuseum. Hans rykte som modellbyggare hade spritt sig till museikretsarna, ja, faktiskt till hela Åland, eftersom hans utställningsframgång i London också hade uppmärksammat i mycket positiva ordalag i tidningen Åland.

Museet har i dag fyra modeller som Runar byggt – galeasen ALBANUS, en jakt, ångaren SOFIA och barken APPELLONIA. Modeller som ingått i museets permanenta utställning alltsedan det öppnades. De utmärker sig i samlingarna genom sitt tydliga och rena konstnärliga uttryck. Men när president Kekkonen under 60-talet kom på officiellt besök till Åland och skulle besöka museet, krävdes det något extra. Vid det tillfället lånade Runar ut sin sista, bästa och största modell av PONAPE, den modell som denna text handlar om. Museet fick dock inte behålla hans mästerverk mer än några månader.

Familj och krigsförlisning

17



Vårterminen 1939 gick Runar överstyrmansskolan. Han hoppade helt enkelt över höstterminen, och på examensdagen den 10 maj 1939 förlovade han sig med sin käresta, Hjärdis Jansson, en skärgårdsflicka som flyttat till Mariehamn för att finna jobb.

Efter två korta sejourer som andrestyrman på SS ADVANCE och som förste på SS INGEBORG, bar det av hem till Åland för Runar. Han skulle gifta sig med sin Hjärdis.

Tre veckor efter bröllopet, den 11 november 1939, tog Runar jobb som andre på SS FENIX. Smekmånaden blev således kort. Den 26 maj 1940 föddes sonen Kaj.

FENIX körde först i villfart och hamnade sedan under lång tid i sockertraden mellan Kuba och Staterna. Men slutligen beordrades hon lasta säd och bensin i fat på däck för Petsamo i norra Finland. Detta var försommaren 1941, och då släppte tyskarna inga fartyg till Finland.

FENIX blev beskuten och bombarderad av tyskt flyg cirka 200 sjömil väst om Färöarna. Bensinlasten antändes och fartyget blev ett eldhav. Kaptenen Waldemar Geelnard sårades under anfallet och dog ombord på korvetten NORTHERN SKY, som plockade upp FENIX besättning ur livbåtarna. Också livbåtarna besköts av flygplanen. Geelnard fick sin sista viloplats på kyrkogården i Törshavn.

Från Färöarna blev FENIX besättning tvångsevakuerad till Skottland. I Glasgow gick Runar och väntade på lägenhet hem men måste i stället fara ut som tredjestyrman på MS HJÄLMAREN. Då hon anlöpte England blev Runar internerad och sänd till Isle of Man.

LIVSGLÄDJE

Runar och Hjärdis nyförlovade i maj 1939

Isle of Man

Isle of Man i Irländska sjön hade varit en lugn och idyllisk badort i början på 1900-talet, men badandet kom ur modet. Ön slog sig en tid till ro som en självmedveten, sysslolös och museal avkrok av det brittiska imperiet. Sysslolösheten kanske gick an för turisterna. För fångarna, som under både första och andra världskrigen anlände i tusenden, gick den på nerverna.

Ön var en fångkoloni som britten ville hålla hemlig. Vid första världskrigets början internerade man fångar i sommarhotell, privata hus och skolor. Lägret kompletterades med små filialer i byarna Douglas, Peel, Port Erin, St. Mary och Ramsey, avsedda för familjer och andra icke-stridande interner, såsom i England boende tyskar eller misstänkta IRA-sympatisörer.

Underhand byggde man i Ramsey upp en barackstad kallad Mooragh Camp för ca 20 000 fångar av blandad nationell bakgrund. Fångarnas identitet hemlighölls, vilket gjorde de anhörigas oro än större: Död? Levande? Fångarna förbjöds att skriva brev eller på annat sätt röja fånglägrets existens.

Under andra världskriget utökades fånglägret vid Knockaloe på öns västra kust till en mindre stad med barackbostäder, smalspårig järnväg för transport av förnödenheter och byggmateriel till bostäder åt 24 000 fångar inom samma hägn. Fånglägret var kringbyggt med ett dubbelt, svårforcerat taggtrådsstängsel. Några rymningsförsök slutade med bärgning till havs.

Runar hamnade i Mooragh, med adress ”F” Camp.

Familjer och anhöriga fick också under andra världskriget vänta på att hemlighetsmakeriet kring ön skulle hävas. På Åland visste man ingenting. Man kunde endast skjuta hoppet framför sig – och hantera vardagen. Havet ger, havet tar. Det tog ett år innan familjerna till FENIX besättning fick det första livstecknet från sina kära.

Senare har det sagts att behandlingen av krigsfångarna på Man varit anständig och att fångarna rentav trivdes på den rätt välmående ön i Irländska sjön.

Källa:

Artikel i Sjöhistorisk årsskrift för Åland 2006–2007, text av Frej Parman, Åland. Intern 1941. Utgivare Ålands Nautical Club och Ålands Sjöfartsmuseum, ISBN 978 - 952 - 999 - 71 - 0-7. Finns på Stockholms stadsbibliotek.

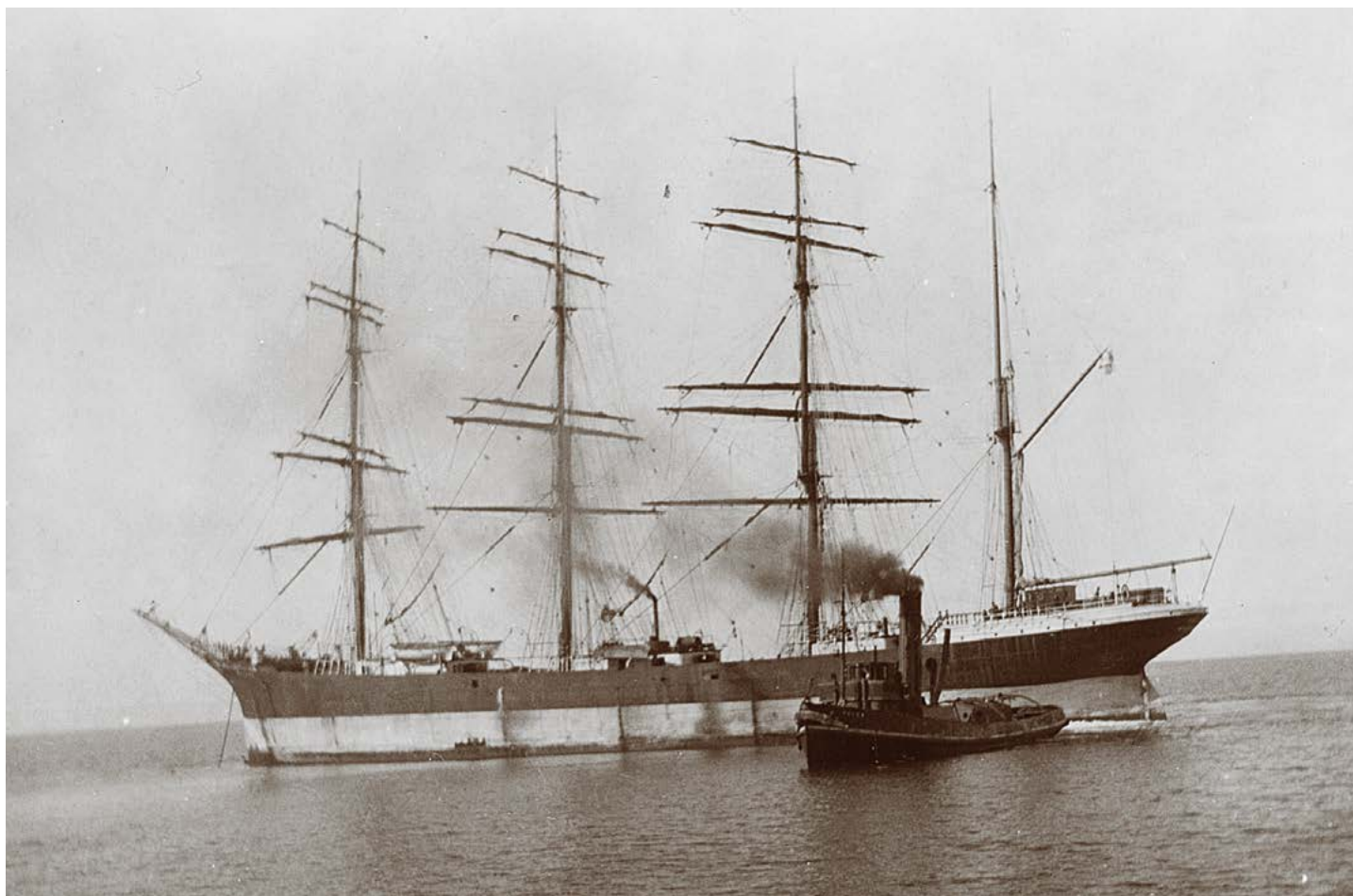
Ponapemodellen

Vad gör en rastlös sjöman utan skuta?

Han bygger sig en.

Krigsfångarna på Man fick tillstånd att sätta upp teaterpjäser, och det var lovligt att måla, sjunga i kör och odla andra kulturella eller idrottsliga aktiviteter. Alldeles som i dag var Isle of Man ett centrum för skapande konstarter. Men att bygga minsta kristallmottagare inom lägrets taggtråds-omgärdade betesängar gick inte för sig – än mindre att konstruera en radio. Fotografering tilläts inte. Likaså rådde förbud att bygga båtar. Allt som kunde tänkas vara listiga förberedelser till flykt var förbjudet. Odla grönsaker på den gröna ön gick an. Det som var tillåtet, och till och med obligatoriskt, var att delta i promenader som leddes av en brysk hemvärnsofficer och bevakades av beväpnade vakter.

Runar fick anhålla om särskilt tillstånd från inrikesministeriet i London för att i fånglägret få bygga sin stora modell av PONAPE, den smäckra och linjesköna fyrmastbarken, som han ansåg



PONAPE PÅ REDDEN

Skeppsbåtarna är uppenbarligen i användning och röken från donkeypannan antyder att trycket är uppe.

vara speciell. Och det var den – inte endast i Runars ögon. Dess skönhet omtalas än. Det var på PONAPE Runar hade inlett sin seglats runt Världen. Det var på PONAPE han blivit man och sjöman.

PONAPE sjösattes 1903 i Genua och döptes till REGINA ELENA. Måtten var 297 fot två tum (90,58 m), bredden 42 fot fem tum (12,93 m) och djupgåendet i last 23 fot två tum, eller 7,06 m.

Två decimalers noggrannhet, två måttssystem och inga hela tal någonstans. Detta tvingade Runar i sinom tid att åter räkna med såväl centimeter som tum, fot, bråk, skalor, omvandlingskoefficienter och annat som folkskolan på Vårdö inte hunnit med. Ändå var det självklara färdigheter för den matematiska autodidakten Runar Husell. För honom var aritmetik närmast ett nöje.

Den frustrerande sysslolösheten i fånglägret på Man drabbade inte bara FENIX besättning. Den kollektiva åkomman ledde till att fångar från alla länder lierade med tyskarna satte upp teaterpjäser, tryckte vykort, gav ut tre tidningar och startade en leksaksfabrik. Men det fanns också de som spelade bridge i tre år. Runars plan med modellen av PONAPE liknade fabriksprojektet i den meningen att några maskiner, ritningar eller materiel inte fanns till krigsfångarnas förfogande. Inte heller annat än alldeles elementära verktyg. Allt fick tillverkas – själv och av ingenting, om man bortser från en viss byteshandel med lägervakterna.

Skillnaden mellan resurserna på ön och de tekniska hjälpmedel dagens professionella modellbyggare har är enorm. Det är numera möjligt att exempelvis formspruta några hundra däcksstötor i plast på en kafferast. Många detaljer finns till och med att köpa masstillverkade. Maskindrivna verktyg som tandläkarborr eller urmakarens kugghjulsfräsar gick det knappt att drömma om i lägret. Då frågade man sig snarare hur man hugger och härdar en fil stor som ett timotejfrö. Till sjöss hade det varit möjligt att torka hajskinn till sandpapper. Alltid något. Men i lägret på Man fanns inga hajar, åtminstone inga av fisksläkte.

Tillståndet från inrikesministeriet dröjde därför att Runar hade uppgivit modellens blivande längd till 2,5 meter. Ett flytetyg av den längden kunde ju bära en småväxt och desperat yngling på rymmarstråt. Runar förklarade att om man ville rymma från Isle of Man så skulle avfärden bekvämast ske på en järnvägssyll, vida bekvämare att ligga och paddla på ut i Irländska sjön än hans skeppsmodell.

När tillståndet äntligen kom, hade Runar redan klarat av många hundra timmars planeringsarbete. Planerna hade emellertid vissa svagheter. Han visste inte vad han skulle bygga sin modell av. En andra ofullkomlighet inför starten var avsaknaden av ritningar. Runar fick lita till sitt goda minne, sina erfarenheter av tidigare modellbyggen av PONAPE och till fotografier.

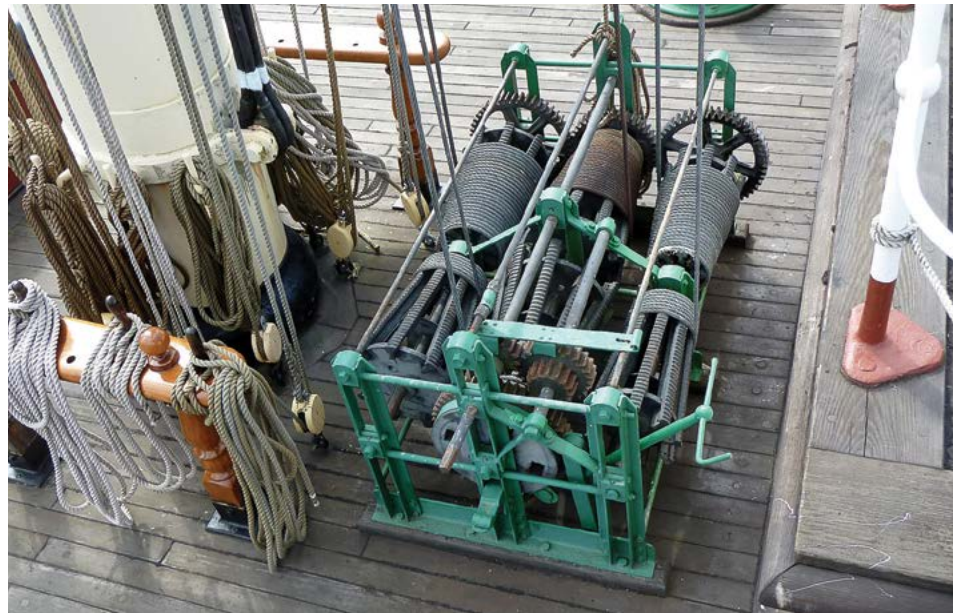
Modellbyggarens dilemma

Redan vid detta tidiga stadium var det klart att Runars PONAPE skulle bli skalenlig men inte byggas i skala. Skillnaden verkar obetydlig och enbart språklig men döljer en viktig princip som betraktande amatörer inte ser, än mer sällan reflekterar över: Alla modellbyggen är kompromisser. En läxa Runar lärt sig av modellerna han dittills byggt var att modellen aldrig blir någon exakt kopia av originalet. Exaktheten är en chimär. En korrekt modell går knappast att åstadkomma ens i skala 1:1.

Ett exempel kan förtydliga frågeställningen: Om man bygger i skala 1:100 och arbetar med en däckvinsch som i verkligheten är en meter hög, så skall den återges på modellen med höjdmåttet 1 cm. Modellbyggaren står sedan inför ett val: Skall vinschen återges med vev, nedväxlat kuggspel, fotbroms och allt? Eller skall han välja att forma ett trästycke och med en fin pensel, med skuggor och dagrar, återge en medveten kompromiss – en *trompe l'œil* eller en illusion av en vinsch?

BRASSVINSCH PÅ POMMERN

Brassvinsch på fyrmastbarken Pommern, som är museifartyg i Mariehamn. Brassvinscharna utvecklades av kapten Jarvis i segelfartygsepokens slutskede och kallas därför Jarvis-vinschar. De finns i olika versioner.



Ju mer man minskar skalan, desto fler kompromisser måste man acceptera. Ju mer man ökar skalan, desto fler detaljer och funktioner blir möjliga att återge med önskvärd precision.

Det är heller inte säkert att mått tagna från originalritningen förbättrar slutresultatet. I olyckliga fall innebär ritningarnas osäkra mått och varvslåtslagarnas varierande skicklighet bara ännu en felkälla som adderas till tidigare kompromisser.

Ett fenomen som också går att förstå matematiskt är hur ett måtfel under arbetets gång både fortplantar sig och växer. Ta till exempel en låda eller kista för förvaring av släploggen med sin logglina på akterdäck. Låt oss säga att lådan har måtten 50 x 50 x 50 cm. I lyckligt fall finns lådan medtagen på ritningen (även om detta är osannolikt) och kan omräknas enligt vald skala, till exempel 1:100. Den skall då representeras på modellen av en låda vars sidolängder är en hundraedel och vars volym är en miljondedel av originalets. Dess mått reduceras således till 5 x 5 x 5 mm lika med 125 kubikmillimeter. Redan vid plus minus en halv millimeters måttoleranser mot ritningen, eller på själva modellen, leder mätfelet till att logglådans volym på modellen blir någonting mellan 91 och 166 kubikmillimeter, det vill säga mellan 73 och 133 procent av rätt storlek, eftersom mätfelet multipliceras med varann två gånger. Vid bara en aning större måtfel än en halv millimeter växer det uppmultiplicerade resultatfelet avsevärt. Men vem upptäcker sådana avvikelser, trots att de är stora? Och vem klarar av att tillse att de inte uppstår, utan hjälp av datorstyrda verktyg, om ens sådana hjälper, när man arbetar i trä. Till och med målning av små föremål på modeller skapar betydande förvrängningar av proportionerna.

Skalan

Den centrala frågan för Runar under planeringen var i vilken skala modellen skulle byggas. De stora fyrmastbarkarna som avslutade segelfartygsepoken – Gustaf Eriksons veteflotta – var alla omkring hundra meter långa. Ofta har ombordbyggda praktmodeller en hanterbar skrovlängd på en meter och allt annat så nära skalan 1:100 det varit rimligt att gå. Men ytterst sällan, om ens någonsin, har modellbyggarna fått den löpande riggen att fungera på byggen i en så liten skala.

Runar tänkte djärvt än så: Modellen av PONAPE skulle bli mer än dubbelt så stor. Han fastnade för skalan 1:40, närmast för att kunna förbättra detaljtrogenheten. Därtill ville han att riggen och allt annat skulle fungera, vilket är en omöjlighet på modeller i liten skala. Detta betydde att modellen av PONAPE skulle bli 226 centimeter lång. Kanske den största i världen!

Byggskalan var avgjord. Ändå hade bara den första av Runars frågor, av många kommande, fått ett svar. Erfarenheten talade sitt tydliga språk: Varje svar dikterar nya frågor. Nästa var: ”Av vad skulle PONAPE återuppstå?” På trädlösa Isle of Man var det ont om lämpligt byggvirke till skrovet, och redan en anhöllan om sådant väckte misstankar: Till vad? Rymning kanske? Och av vad skulle modellens metalleder skapas?

Järnsängen

Ingenjörskonsten var högt utvecklad på ön. Isle of Man var ett ösamhälle med en ingrodd vana att klara allting utan hjälp utifrån. Man var också ett gruvsamhälle beroende av vattenkraft till läns pumparna. Fallhöjden från bergsbäckarna togs tillvara med gigantiska vattenhjul. Öborna var och är fortfarande också förtjusta i såväl motorcyklar som små ånglokomotiv på bärbar decauville-räls.

Teknik och verkstäder av olika slag fanns således. De stod dock inte till krigsfångarnas förfogande.

En dag under det första halvåret av fångenskapen skulle Runar, hans manskap från FENIX och några till rastas medelst en långpromenad. Den energiske hemvärnskaptenen styrde sin fånghjord upp mot Snaefell, en 600 meter hög och ibland snöklädd höjdrygg. Under en bevakad rast förklarade kaptenen att man från Snaefells topp kunde se sex kungariken: Skottland, England, Wales, Irland, Man och Himmelriket. Runar räknade till två: England och Irland, varefter fångkompaniet kommenderades att inleda återtåget mot lägret.

Väl nere på plan mark passerade kompaniet en bondgård. Runar fick syn på en uppenbarligen kasserad järnsäng utan resårbotten. En alldeles vanlig säng, hopskruvad av vinkeljärn och med dekorativt smidda överstycken till gavlarna. Inget speciellt. Men överstyckena hölls på plats av cirka två tum tjocka stänger i solid mässing.

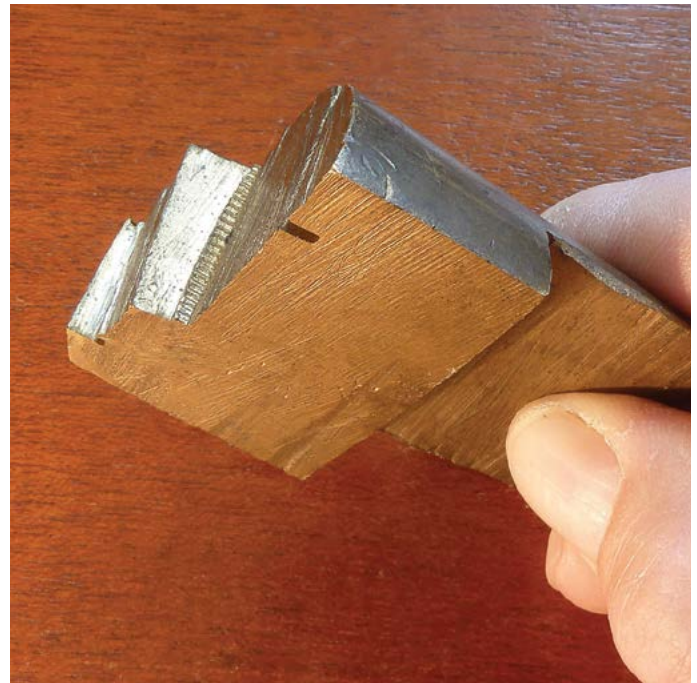
Runar måste ha fått en snilleblxt. Beslutet var fattat på en millisekund: All däcksutrustning – vinschar, ankarspel, capstans, block, dävertar, nakterhus – allt – kunde tillverkas av solid mässing och för hand. Sedan tog det honom årtal av tålmod att förverkliga visionen.

Runar lyckades köpa sängen och fortsatte med att demontera mässingsstängerna. Nästa moment var att med leksaksfabrikens improviserade resurser värma, forma, hugga och härda järn- och ståldetaljer från sängen till både vanliga verktyg och specialinstrument som saknade namn och som endast Runar kände användningen av.

När man i dag ser ett bevarat ämne utvunnet ur en av sänggavlarnas mässingsstänger, hisnar man vid tanken att detta var vad Runar hade att tillgå i materialväg för byggandet av de tusentals metallederna på modellen. Det är svårt att förstå att han ens kunde komma på idén.

MATERIALÄMNE

Den enda bevarade biten av de sänggavlar, bestående av runda två tum tjocka stänger i solid mässing, av vilka Runar i fånglägret på Isle of Man byggde modellens alla metalledar med hjälp av sina egenhändigt tillverkade verktyg. Så här såg således materialämnena ut när han tillverkade ångvinschar och fullt fungerande brass- och fallvinschar, ankarspel och riggens alla beslag, metallblock och andra detaljer i miniformat. Eller nakterhusen, för att nämna några exempel. Det är inte utan att man hisnar inför uppgiftens svårighetsgrad.





HUVUDDÄCK

Vy från modellens huvuddäck med en fallvinsch i förgrunden och en i fonden. Detta är således inte en bild av det regnvåta huvuddäcket på stora PONAPE. Illusionen är närmast total.

Vinschar och block

De tre följande åren 1942–44 ägnade Runar en stor del av sin tid åt alla däcksdetaljer på stora PONAPE, som nu skulle förminskas och i sinom tid monteras på modellen. Skrovet byggdes av breda plankor som limmades och skruvades samman på varandra, innan formgivningen och urgröpningen inleddes. Även riggen kom under arbete. Masterna tillverkades av teak och polerades för att fungera vid segelsättning. Tusentals arbetstimmar lades till tusentals. Däremot inleddes inte påmastningen eller riggningen. Som riggad skulle modellen vara mycket svår att transportera hem till Åland.

Från första början odlade Runar ambitionen att göra alla detaljer på däck funktionsdugliga på modellen. PONAPE hade två slags specialvinschar för hantering av rårna. De enkla fallvinscharna brukades för höjning och sänkning av övre märsrårna, av vilka storövermärsrån vägde strax under fem ton. Modellen skulle utrustas med tre fungerande fallvinschar.



FALLVINSCH
Mått: 22 x 14 x 15 millimeter.
Fullt fungerande fallvinsch.



ÖVERMÄRSRÅNS RACKTUNNA

Mått: Racktunnans diameter är 11 millimeter. Röjelns racktunna har diametern 7 millimeter.

Racktunnan omsluter masten och styr rån när den höjs och sänks. Racktunnorna är öppningsbara och består av två halvor sammanfogade med gångjärn.

Övermärsrårna, överbramrårna och röjlrårna styrdes alla av sina racktunnor upp och ner för masternas märs- respektive bramstänger. Överbramrårna och röjlrårna, som vardera var avsevärt mindre och lättare än övermärsrårna, höjdes och sänktes manuellt, hand över hand.

Men det vanligaste slitet, och då särskilt i stiltje, var brassning eller skotning av rårna i relation till vindriktningen. PONAPE hade tre Jarvis-vinschar för manövrering av brassarna. Denna vinsch betraktas som den sista detaljen i utvecklingsprocessen fram till det kompletta segelfartyget – ett av mänsklighetens kollektiva mästerverk. Efter Jarvis-vinschen fanns ingenting mer att tillägga. Den seglande katedralen var fullbordad.

Varje Jarvis-vinsch har tre par koniska vajertrummor, två på varje axel. Trummorna roterar med samma hastighet, men vajrarna till trummor på samma axel är lindade på trummorna i motsatta riktningar, den ena medsols och den andra motsols. Vid brassning tajtar vinscharna brassarna från lovarts rånock medan lä trumma släpper brass och låter rån svänga tills den intar önskad vinkel i förhållande till vindriktningen. Eller tvärtom, eftersom rotationsriktningen är omkastbar.

En vinsch hanterar brassningen av de tre lägsta rårna på en mast. De tre översta brassas manuellt med taljor från positioner bredvid brassvinschen. Tre–fyra man kan, med hjälp av vinschen och i den relativa tryggheten på poopdäck och däckshusens tak, ersätta tio eller tolv tonårspojkar i änden på en brasstamp nere i lä vattenfall.

I skepp utan vinschar och utan skyddande däckshus midskepps innebar kommandot ”lä brassar” en fruktad, komplicerad och ibland svår manöver. Det behövdes bara att en överspolande sjö skulle lyfta alla kvajlar av manillahamprep från nagelbänkarna vid relingen och skicka några kilometer blöta manillabrassar ut i oceanen. Tamparna skulle strax dras hem igen och redas av tonårspojkar med värkande muskler och skrikande magar.

Jarvis-trummorna medförde full kontroll: ingen manilla i havet.

Runars ambition var att samtliga vinschar och riggens rörliga gods skulle fungera – på samma sätt som på PONAPE. Modellbyggaren Runar stod därmed inför ett besvärligt val: Skulle modellen ha block i trä eller mässing?

Naturlagarna går inte att ignorera. Om modellen byggs i skala 1:40, blir blockens längd- och breddmått en fjrtiondedel av originalets men volymen bara en sextiofyratusendedel därav. Träblock av den storleken tål inte längre att bearbetas, och även om man skulle lyckas med håltagningen och appliceringen av rörliga skivor, sätter träets struktur stopp: det minimala träblocket tål ingen belastning. Blocket spricker och förvandlas till sågspån.

Runar beslöt att tungviktsblocken och alla block för kättingar skulle tillverkas i mässing. De flesta blocken till den löpande riggen skulle tillverkas i trä – utan skiva. Blocken i mässing däremot har rörliga metallskivor, de minsta med diametern två millimeter.

Konsekvensen av denna ambitionsnivå var att Runar av ett stycke mässingsstav filade till 82 delar för varje Jarvis-vinsch, satte ihop delarna och ledde brassarna för fock, storsegel och begin jämte märsar till respektive vinschtrummor. När Jarvis-vinscharna och riggen till väders väl var på plats, kunde Runar operera veven och visa hur rårna intog sina optimala skotvinklar för olika vindriktningar. De tre översta seglen brassades manuellt.



BLOCKSKIVA OCH BLOCK

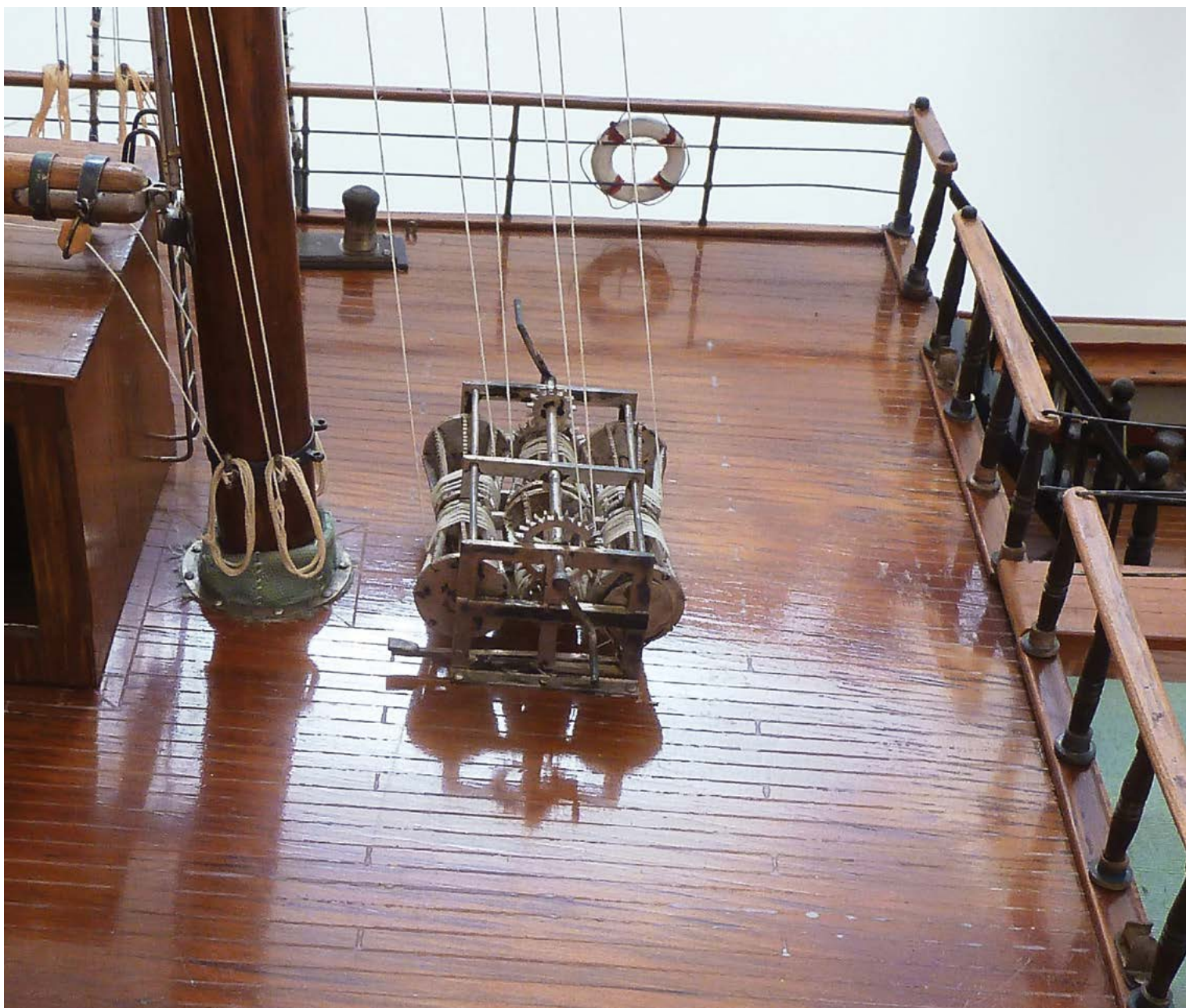
Mått: Blockskivans diameter är 6 millimeter.

Block i trä utan rörliga skivor och en blockskiva i metall med rörlig skiva.

TÄCKT SKOTSKIVA

Mått: 3 x 2 x 1,5 millimeter.

En av många rånockar på modellen, med beslag och med täckt skotskiva av metall med infälld rörlig skiva. Kättingen är inte tillverkad av Runar, utan inköpt i samband med monteringen av modellen 1954.



BRASSVINSCH

Mått: 38 x 28 x 24 millimeter.

Den fullt fungerande brassvinschen på modellens poopdäck, en av tre på modellen. Ett litet underverk byggt av 82 delar utvunna ur en sänggavels solida mässingsstänger. Fotbromsen syns tydligt. Notera även mastkragen av presenning.



BACKEN

Vy av backen. Jämför gärna modellens detaljer med originalets som syns på bilden på sidan 17.

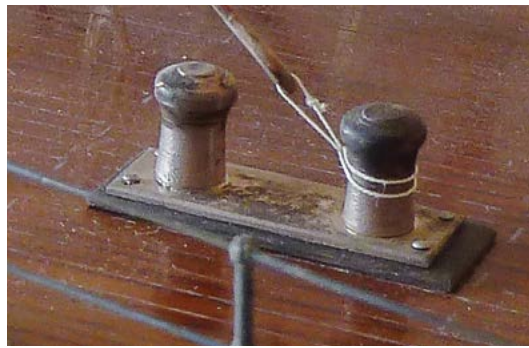


Ångvinschar, spel och däckshus

När arbetet med Jarvis-vinscharna var avklarat kom tur-
en till gångspelen, ankarspelet och de två ångvinschar-
na för hantering av ankare och fall. Allt skulle fungera,
utom själva donkeypannan. Det går inte att elda och koka
vatten i den skala som modellen är byggd i. Hade det
gått, hade Runar antagligen förverkligat även det på sin
modell. Men gångspelen och ankarspelet fungerar, och
donkeypannan och ångvinscharna finns på plats.

Inget är klart förrän allting är klart: Ankarkättingar-
na skulle tillverkas, och kättingen till modellens roder-
kvadrant måste kopplas, annars fungerade inte rodret när
ratten vreds runt. Rodret skulle klara 30 graders utslag åt
vardera sidan.

Nakterhuset på akterdäck med nio millimeters ytter-
diameter saknade ännu kompassen – men den skulle
snart vara där i form av en graderad rund skiva i kardansk
upphängning, tre och en halv millimeter i diameter.
Däckshuset skulle tillverkas. En titt in genom dörrar och
ventiler skulle visa navigationshytten och kaptenssalong-
en fullt inredda.



ANKARSPELETS GÅNGSPEL

Mått: Höjd 22 millimeter.

Gångspel eller capstan för ankarspelet.

POLLARE

Backens dubbelpollare.



NAGELBÄNK

LANTERNA



ANKARKRANAR

De två ankarkranarna med sina taljor.

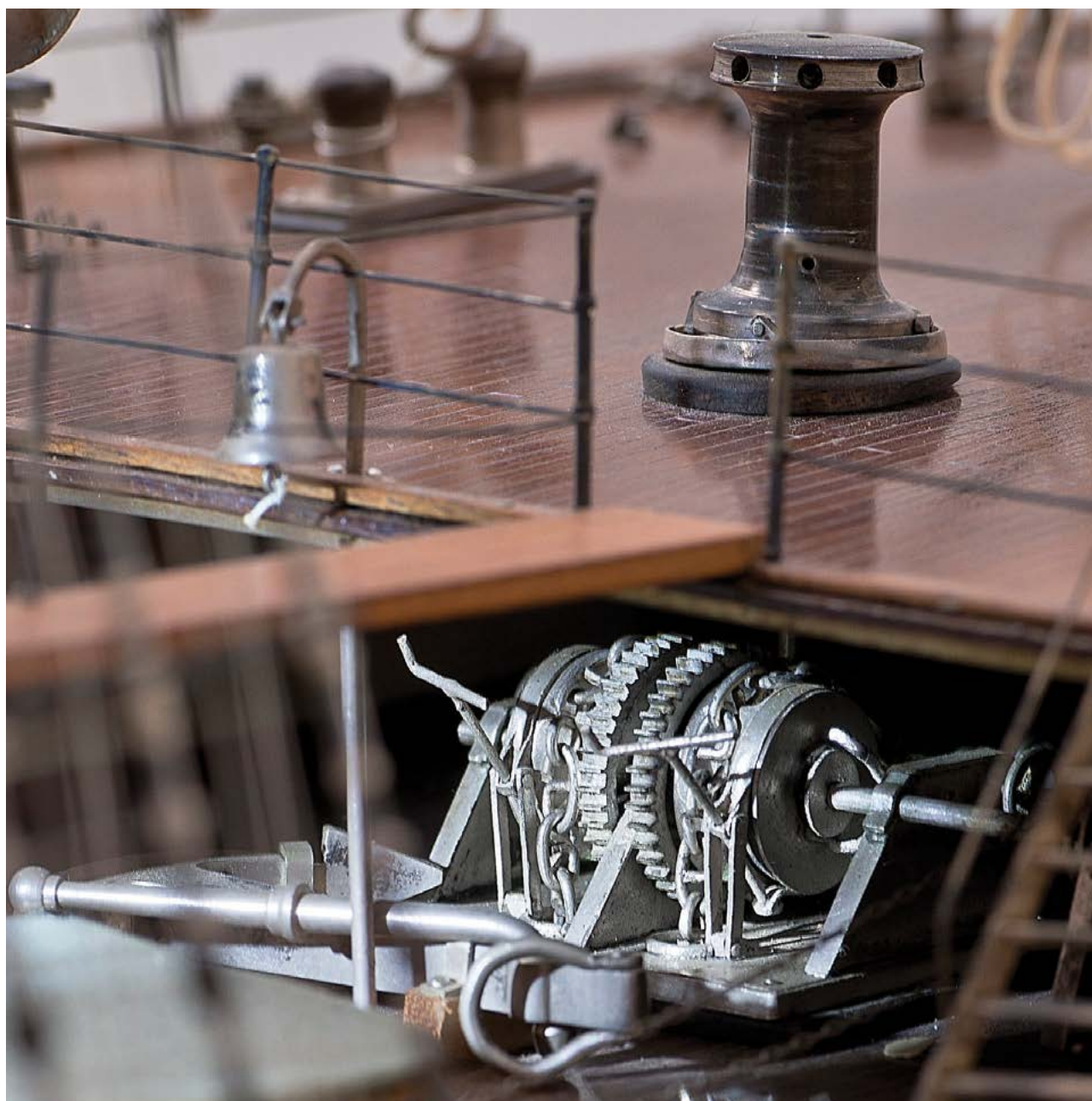


FÄLLMEKANISM

Fällmekanism för ankaret.

ANKARE



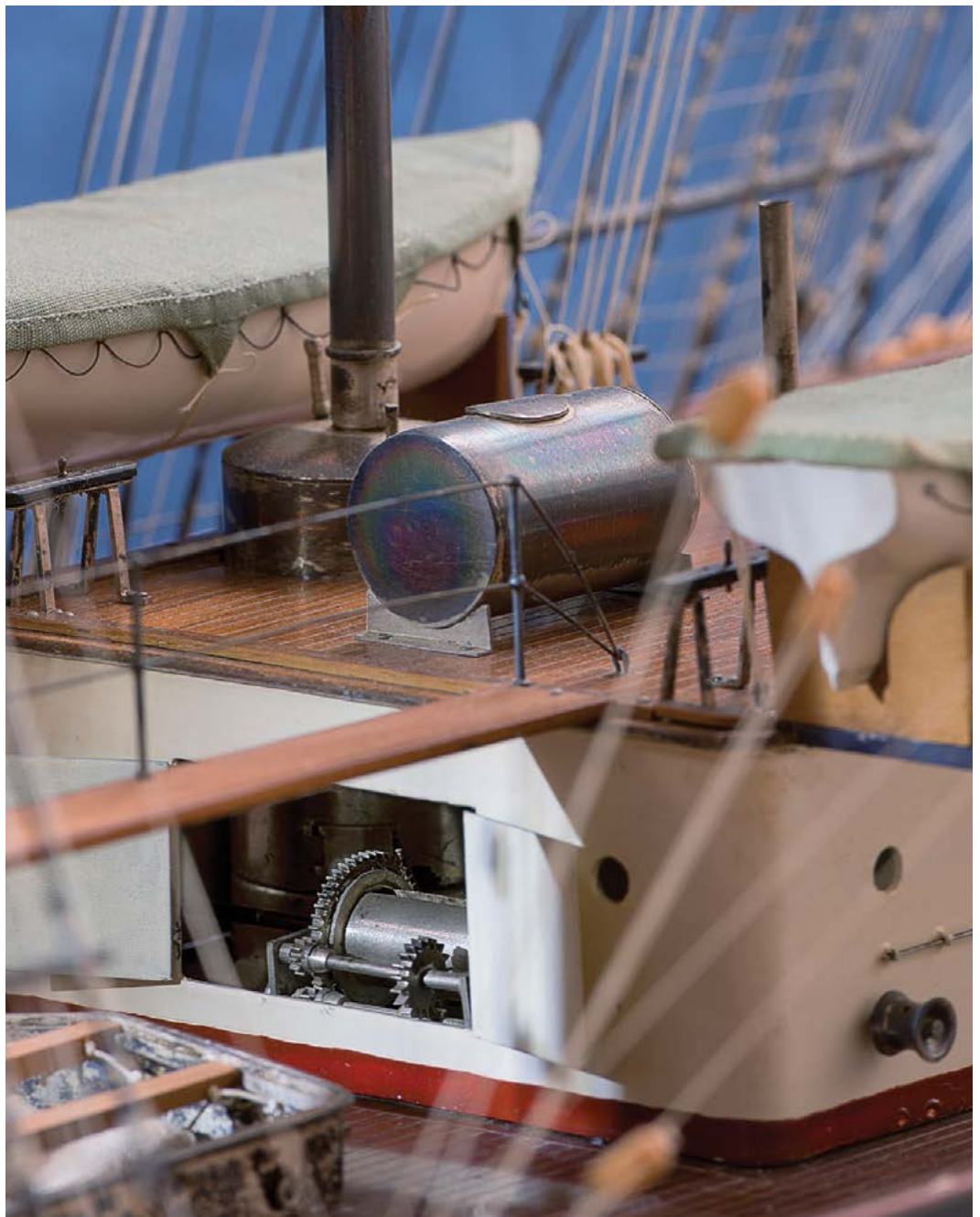


ANKARSPELET

Mått: Höjd 19 millimeter.

Foto: Kjell Söderlund

Modellens fullt fungerande ankarspel syns under backen bakom ett varpankare. Längre in under backen, finns två kättinglås med handspakar, ett lås för vardera ankaret.



ÅNGVINSCH OCH DONKEYPANNA

Foto: Kjell Söderlund

Modellens ena ångvinsch samt fartygets donkeypanna.
Vattentanken står på taket.

ÅNGVINSCHEN FRÅN ANNAN VINKEL

Foto: Kjell Söderlund

Kugghjulets diameter är 14 millimeter.





POOPDÄCK

STYRKOMPASSEN

Foto: Kjell Söderlund

Inne i modellens nakterhus skymtar styrkompassen bestående av en rund graderad skiva upphängd på kardansk upphängning och med diametern 3,5 millimeter, en minst sagt häpnadsväckande byggprestation, när man betänker att materialet till detta var en sänggavel, som skulle bearbetas med egenhändigt tillverkade verktyg.

NAVIGATIONSHYTEN

En titt in genom dörren till modellens navigationshytt visar navigationsbordet till höger och en soffa rakt fram. Via en trappa i golvet kom man direkt ner till kaptenssalongen.

NAVIGATIONSHYTEN PÅ POMMERN



Jakten på perfektion

De cirka 150 fungerande vantskruvarna till det fasta godset i riggen skulle tillverkas, liksom hajfenan till klyvarbomsnocken och skeppsklockorna. Likaså halkipar, pollare av olika storlekar och mängder med nagelbänkar och skotstall med sina koffernaglar. Ävensom ankare och reserv- och varpankaren jämte fällmekanismer för ankring, galjonsfiguren, lanternor, skylights och dävertar med livbåtar. Med mera.

Man kan spekulera och kalla denna slags jakt på perfektion för besatthet men också tolka den som prov på ett kreativt och ambitiöst tålamod, parat med genial hantverksskicklighet. Varje moment vid tillverkningen av de små detaljerna krävde sina speciella lösningar, särskilda verktyg, ett gediget tankearbete, rätt beslut och oändligt tålamod. Helst även tystnad.

Det begrepp som skulle kunna karakterisera Runars sätt att tänka och arbeta kan prövas mot ett halvdussin ofullgångna synonymer utan att man kommer begreppets undflyende kärna helt nära. De olika ordalternativen sammanfattas kanske bäst av det engelska ordet *obsession*, ett ord som av en slump rimmar på *passion*, om orden uttalas som låneord till svenskan.



VANTSKRUVAR OCH KOFFERNAGLAR

Mått: Vantskruvarnas "midjemått" är 2 millimeter.

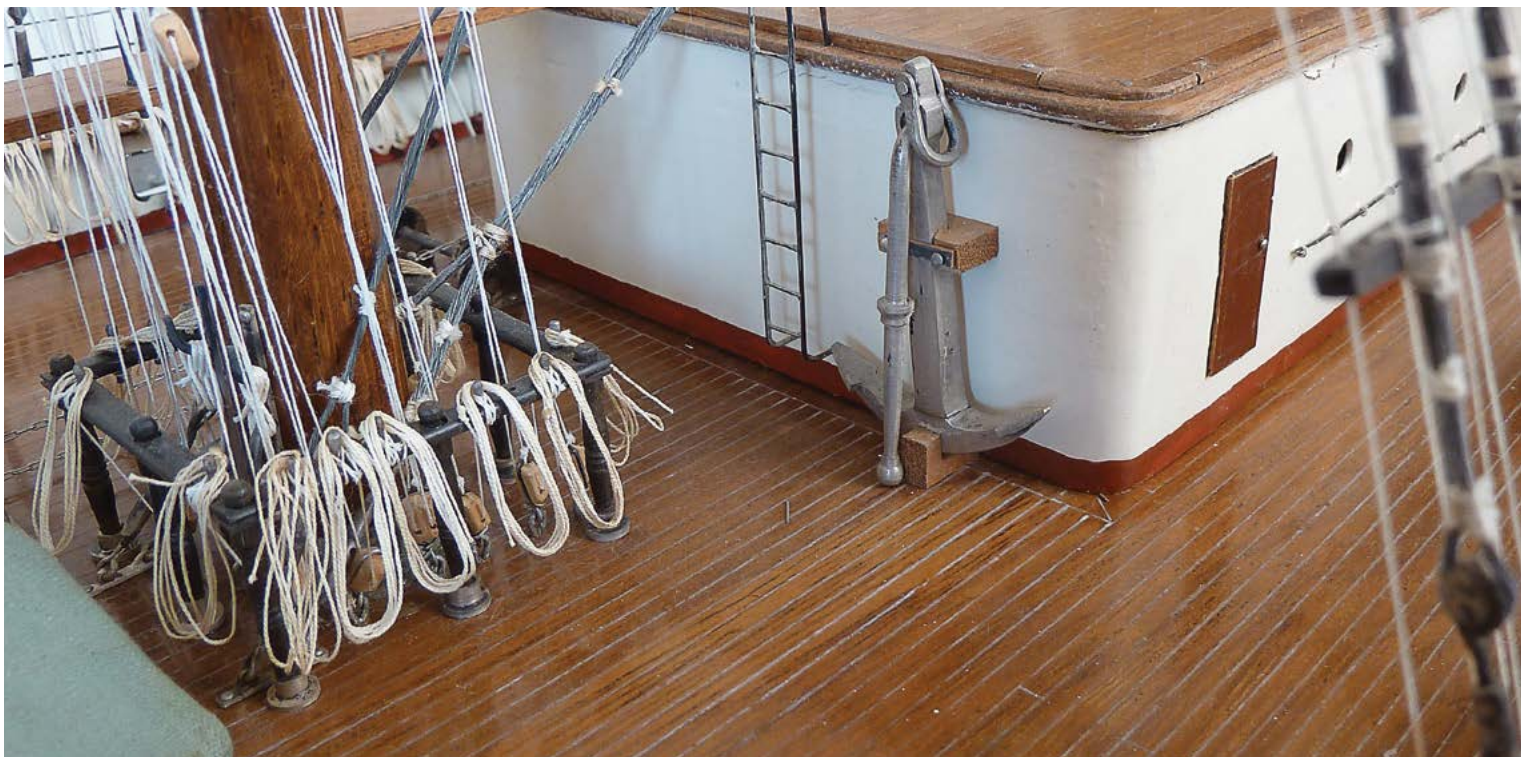
Vant med sina respektive fungerande vantskruvar samt bredgångens koffernaglar.



HAJFENAN

Mått: Hajfenan sticker fram 7 millimeter frånnocken.

Modellens klyvarbomsnock med beslag och vantskruvar samt hajfenan som fästes pånocken som trofé, när man lyckats fånga en haj under resan.



VARPANKARE

Varpänkaret användes till att med handkraft dra fram fartyget korta sträckor. Varpänkaret roddes ut hängande mellan två skeppsbåtar och fälldes i den riktning som man ville förflytta fartyget.

SKEPPSBÅT

En av modellens skeppsbåtar med sina dävertar.



KONSTNÄRSBESÖK

En konstnär fångar PONAPE och livet ombord på sitt skissblock. En av de vackra trapporna till poopdäck syns i bakgrunden.

TRAPPORNA TILL POOPDÄCK

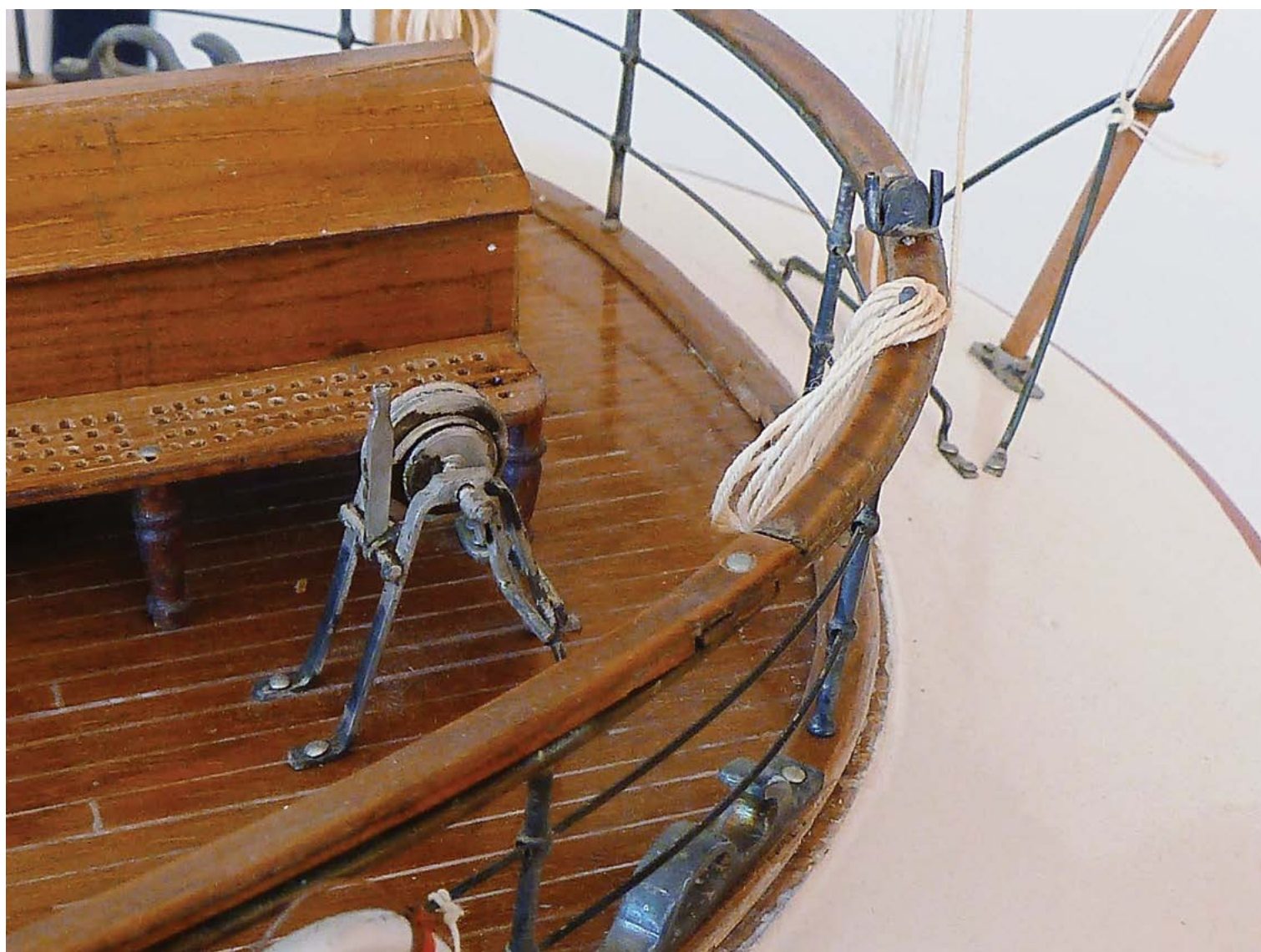
Modellens trappor till poopdäck. Notera även den skalkade luckan som kan jämföras med luckan på bilden på sidan 16.



LOGGVINSCH MED LEDBLOCK

Mått: Ledblocket har diametern 3 millimeter.

Loggvinschen med logglinans ledblock monterat på modellens akterreling. Ledblocket har en rörlig skiva över vilken logglinan skall löpa.





POOPDÄCK OCH HALKIP

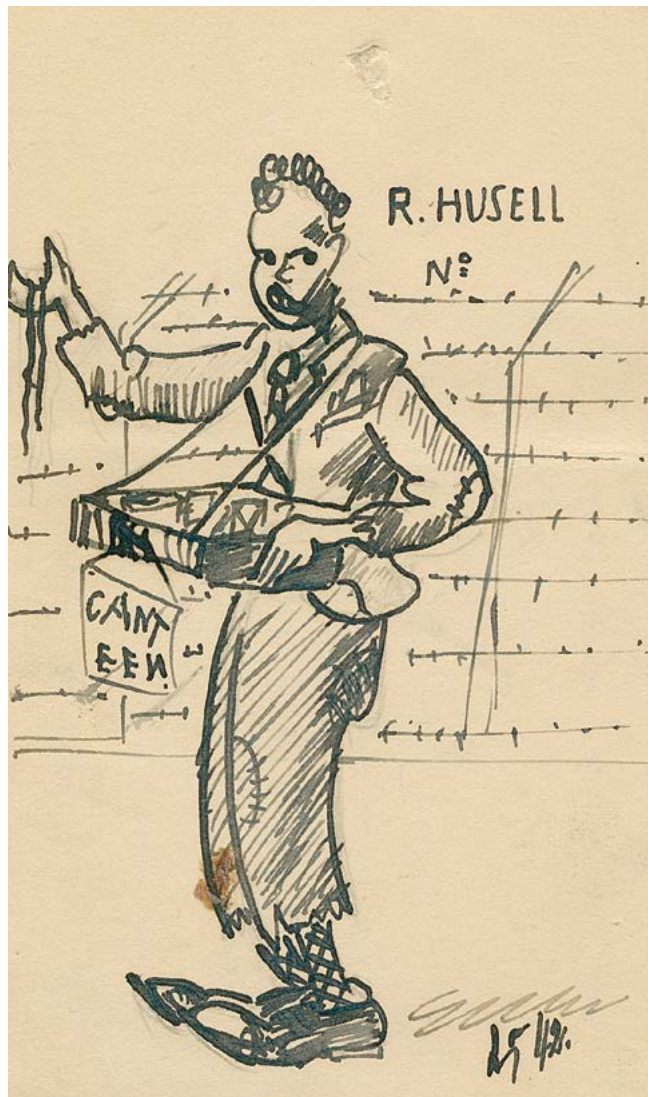
Mått: Halkipens längd är 22 millimeter.

Vy av modellens poopdäck med en halkip i förgrunden. Relingen visar att modellens ålder ställvis börjar ta ut sin rätt. Trä är ett levande material och limmet från 1950-talet har inte överallt stått emot dess rörelser.

Freden

Vid sidan av det skenbara evighetsarbetet med modellen var Runar verksam även med annat. Han deltog i leksakstillverkningen och var dessutom ansvarig för lägrets kantin, en grannliga uppgift i en miljö där alla var lite stingsliga på grund av den påtvingade ofriheten. Men även det gick bra.

Så kom Finlands fred med de allierade. Fångarna skulle repatrieras. Runars modellbygge var nästan klart. De flesta detaljerna var färdiga, även om modellen inte var monterad. Han tillverkade därför under de sista månaderna i fångenskap en transportkista för PONAPE, de färdiga detaljerna och materialförrådet. Allt stabilt förtöjt, professionellt fendrat och sjösurrat.



KANTINFÖRESTÅNDARE

Runar karikerad som kantinföreståndare i fånglägret på Isle of Man. Fotografering var förbjuden i lägret.

Första katastrofen

Men det fanns också ett annat liv än modellbyggandets.

Runars fru Hjördis bodde under krigsåren med sonen Kaj i ett rum och kök i en av Gustaf Eriksons numera rivna hyreskaserner i Mariehamn. Det var ingen dans på rosor. Hyran finansierades delvis genom att hon hade en hyresgäst, en flicka som gick i Ålands lyceum. Från rederiet fick hon, liksom andra drabbade sjömanshustrur, en liten krigspension.

Hjördis var en varm och innerlig person och dessa svårigheter band mor och son tätt till varann.

Först efter fem år bröts hennes långa ensamhet när sjömännen på Man omsider blev utväxlade och hemförlovade. Tredje dag jul 1944 kom Runar äntligen hem. Sonen Kaj träffade sin far första gången som fyraåring.



LÅNG ENSAMHET

Hjördis med Kaj. Under fem långa år var Runar borta från hemmet på Åland, bland annat som krigsfånge på Isle of Man. Han fick se sin son Kaj först när denne var fyra och ett halvt år gammal.

Runar fick specialtillstånd att genast gå in på kaptensklassen, och under vårterminen 1945 tog han sin kaptensexamen.

Till hösten fick han anställning som andre på MS SWEDEN, ett drömjobb i efterkrigstidens fartygsfattiga värld. Sonen Folke föddes i oktober 1945. Runar började planera ett husbygge och läste språk per korrespondens. Engelska hade han redan lärt sig till perfektion på Man. Med tiden skulle han tala en flytande, om inte felfri, tyska. Också finskan tillägnade han sig hjälpligt. Allt verkade normaliseras efter krigsårens elände. Då kom katastrofen. Den första.

Sonen Kaj drunknade i Västra hamnen.

Han blev sex år.

Omständigheterna kring dödsfallet kunde aldrig klarläggas, trots att Kaj hade haft sällskap av en jämnårig kamrat.

Det heter att tiden läker alla sår. Möjligen läks utvärtes skador, men det som händer i en sörjande människas inre är en osynlig process. Varje andetag kan framkalla en våg av kaos. Glömskan kan vara en bundsförvant, och tiden kan bli en vän. Men i tomrummet efter ett barn ekar frågorna länge, länge.

Modellen till Åland

Det tog sin tid att få hem PONAPE i sin 2,5 meter långa låda. Transportkistan med alla tillbehör kom dock till slut. När lådan öppnades låg varje mast, varje rå, varje verktyg och varje färdigställd detalj väl stuvade på sina avsedda platser – en byggsats, färdig att fullborda. Allt var i perfekt skick och i god ordning. Allt utom skrovet. När Runar började arbetet på den trädlösa ön, hade han inte haft tillgång till något gammalt, torkat virke som slutat röra sig. Därför hade modellen nu diverse torrsprickor längs skarvarna mellan plankorna som skrovet var uppbyggt av. Modellen var också omålad, vilket inte var någon miss utan ett medvetet val inför senare åtgärder. Sprickorna var väntade och skulle, efter att träet torkat och slutat röra sig, spacklas igen inför målningen.

Men tid för slutmonteringen gavs inte i ett liv där semester inte betydde ledighet utan dubbel månadslön, när man stannade ombord och jobbade också under semestermånaden. Så lådan med PONAPE blev stående i nästan tio år.

Trivsel och vantrivsel

Efter tiden på MS SWEDEN seglade Runar som andre på SS KORSÖ. Runar skrev själv långt senare: ”Jag tror att jag inte överdriver om jag påstår att jag ingenstans trivts så pass bra, vare sig till lands eller till sjöss, som jag gjorde på KORSÖ”.

När KORSÖ överläts till ryssarna flyttades besättningen över till SS GRANÖ. Följande kommandering blev som andre på SS ALDEN.

När Runar någon gång kom hem på somrarna, for familjen ut till Vårdö på besök och togs då emot av Runars fostermor Ellen. Runars mor Elsa hade avlidit redan 1944, medan han ännu satt internerad på Isle of Man.

Men Runar ville lämna sjölivet och gå i land. För att meritiera sig gjorde han en avstickare till Åbo Akademi läsåret 1950–51, där han antogs trots avsaknad av studentexamen. Han studerade matematik, fysik, kemi och astronomi och tog snabbt ett antal akademiska betyg. Vid Akademin hade Runar god hjälp av studiekamraten, sedermera professorn i teoretisk matematik, Boris Sjöberg, som också var förstaårsstuderande. Studentgemenskapen utvecklades, trots en betydande åldersskillnad, till en vänskap som senare odlades när Runars fartygsanlöp tillät det.

MÅLET ÄR NÄRA

Faximil ur tidningen Åland den 18 september 1954.
Runar lägger sista handen vid PONAPE efter åtminstone åttatusen arbetstimmar.

Med de meriterna sökte Runar tjänst som matematiklärare vid Sjöfartsläroverket i Mariehamn. Han hade samtidigt som han gick kaptensklassen våren 1945 prövat på yrket som timlärare i Sjöfartsläroverket och trivts väldigt bra.

Runar blev dessvärre förbigången på land, en stor besvikelse förstås. Men haven kallar alltid på kunnigt sjöfolk. Det skulle visa sig ödesdigert.

Nu följde fyra år som förste på MS BERGÖ.

Monteringen

Men PONAPE pockade alltmer på uppmärksamhet. Våren 1954 tog Runar ledigt hela sommaren för att slutföra sitt projekt.

PONAPE fick nu ett eget rum i det husellska husets källarvåning, dammfritt och med kontrollerad fuktighet. Där byggdes också det elektrolysbad som användes vid försilvringen av mässingsdelarna. Mera om detta nedan.

Det visade sig att monteringen var ett mastodontjobb. Det blev 18 timmars arbetsdagar för att klara projektet på tre månader. Särskilt tidsödande och svår var monteringen av riggens fasta och löpande gods. Bara att dra alla tampar rätt krävde en djup kunskap och ett sanslöst gott minne.



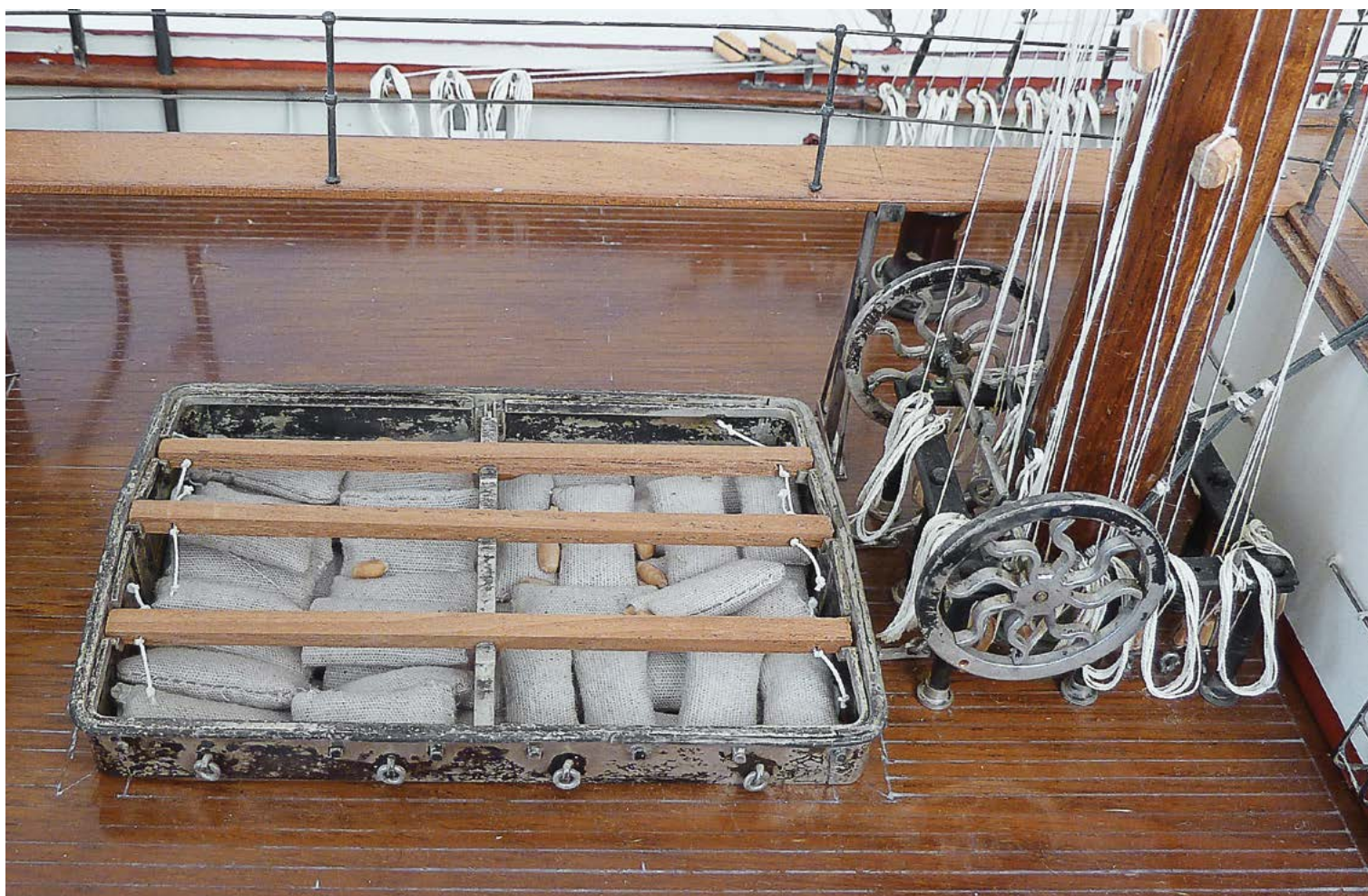
Ännu återstod dessutom många smådetaljer att tillverka, ur betydelsesynpunkt stort som smått. Ofta detaljer som skulle göras i hundratals exemplar. Delvis enkla jobb, men tidsödande, om de skulle göras väl. Till exempel de ”märlor” med vilka jäckstagen är fästa i rårna eller precisionsmonteringen av vevlingar i vanten. Att tillverka de en millimeter tjocka däcksstöttorna, som alla skulle ha 2–3 parallella hål för de sammanbindande järnstänger som tillsammans med stöttorna och överliggare bildade relingen, var ännu knepigare.

85 meter vajer skulle monteras och utgöra PONAPES fasta gods. Därtill kom cirka 800 meter löpande gods. Huvuddäcksrelingarna, som är gjorda i plåt – med stormportar – skulle inpassas. Byssan skulle inredas. Ärtsoppsgrytan skulle på plats på kabyssens spis med ugnar och slingerställ. Belysningen skulle monteras i modellens lanternor, däckshus och kaptenssalong. Salongens paradmöbler skulle tillverkas och kläs. Kapellen till liv- och skeppsbåtarna skulle sys. Vetesäckarna i lastrummet skulle sys och fyllas. Sömnaden åtog sig dock Hjördis att sköta. Bara målningen av skrovet tog femtio timmar.



DÄCKSSTÖTTOR OCH FRÄLSARKRANS

Mått: Modellens däcksstöttor har diametern 1 millimeter.



VETELASTEN

I den öppna lastluckan syns de fyllda vetesäckarna. Vetesäckarna var inte alltid helt täta. Bland dem ligger därför några verkliga vetekorn utströdda. De ger en antydning om säckarnas och modellens skala.

KOBRYGGAN

Ovanför luckan ses en del av kobryggan på vilken man kunde gå från poopdäck till backen, när fartyget tog famnen full av överbrytande sjöar.

SKOTSTALL MED BILGEPUMPAR

Vid skotstallet runt kryssmasten syns bilgepumparnas två svänghjul sammanbundna av sin gemensamma vevaxel.



LEJDARE

Lejdare till modellens back. Lejdaren på stora PONAPE syns på bilden på sidan 16.



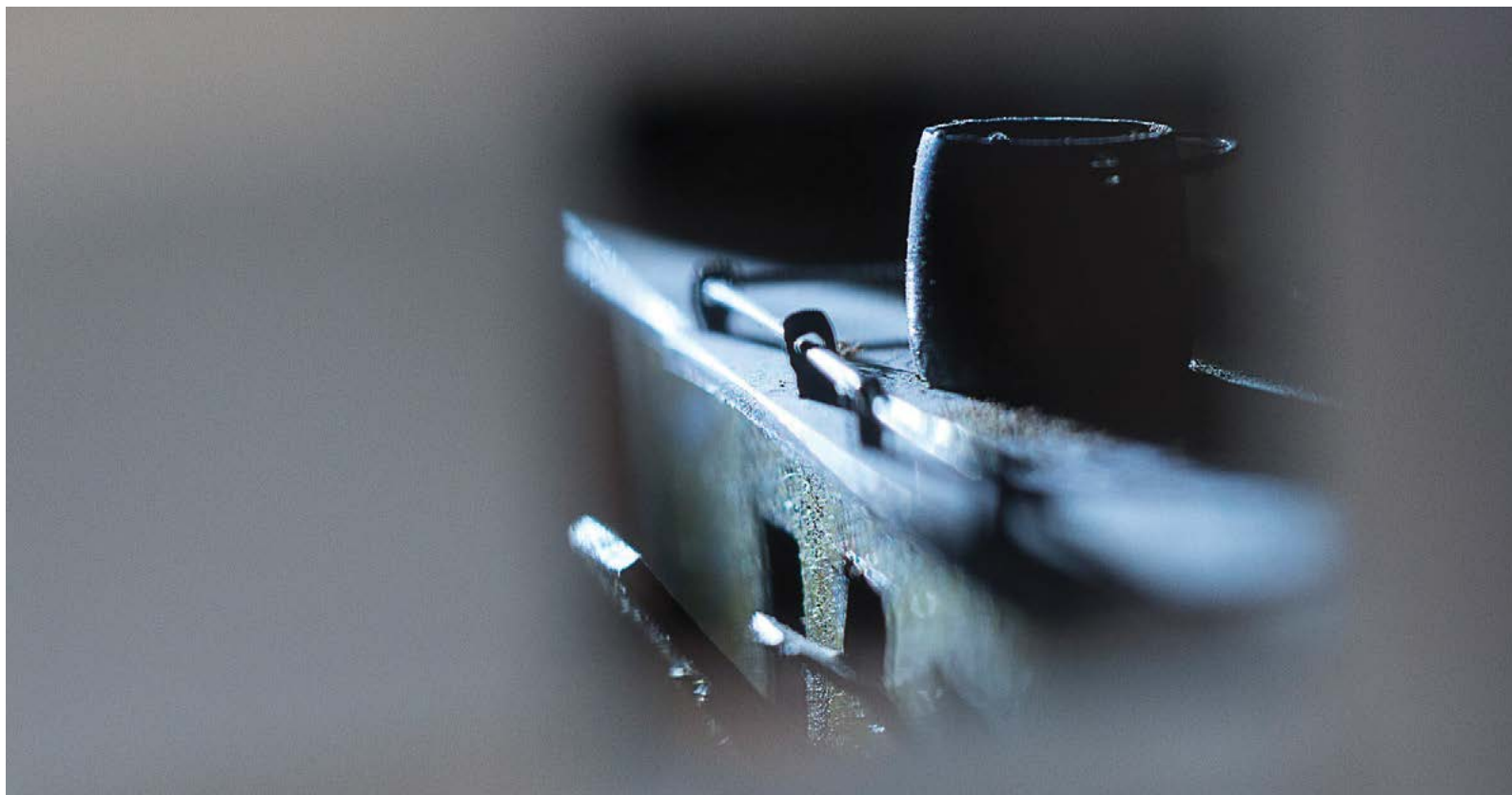
BYSSASPISEN PÅ POMMERN

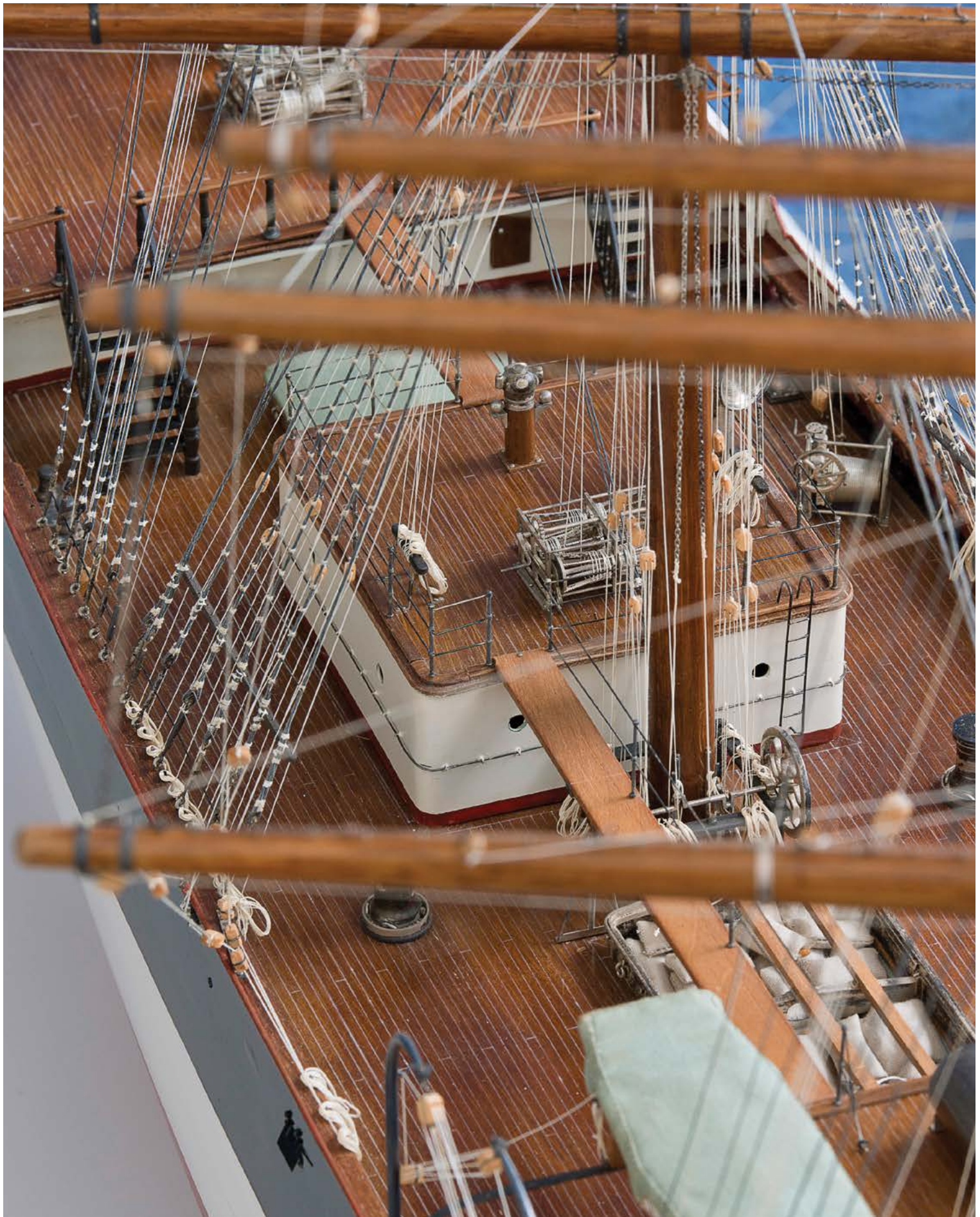
BYSSAN

Mått: Ärtsoppsgrötans höjd är 7 millimeter.

Foto: Kjell Söderlund

En titt in genom den öppna övre halvan av modellens kabyssdörr visar den inredda byssans spis med slingerställ och öppna eldnings- och ugnsluckor. På hällen står den med handtag försedda traditionella ärtsoppsgröten.





VY FRÅN RIGGEN

Foto: Kjell Söderlund

Modellens huvud- och poopdäck samt standarddäcket (däckshusets tak) med dess standardkompass och brassvinsch. Standarddäcket är den plats på fartyget där skrovets magnetiska inverkan på kompassen är minst.



VY FÖRIFRÅN
Foto: Kjell Söderlund



Namn, färg och flagga

En fråga av lite annan karaktär var att bestämma vilken flagg modellen skulle föra.

Frågan verkar kanske banal, men den liknade porträttmålarens: Vid vilken ålder skall modellen konterfejas? Och hur skulle detta val påverka till exempel färgsättningen av modellen?

PONAPE hade i verkligheten seglat under italiensk, tysk, brittisk, norsk och finsk flagg.

Skulle man återge modellen i den färg fartyget hade vid sjösättningen, eller i de färger den hade i något senare skede? PONAPE hade vid olika tidpunkter varit målad i helt olika färger, åtminstone i vitt, svartvitt, svart och svart med vit rand. Också riggen hade troligen haft olika nyanser. Skulle man låtsas att inte se rostränderna och de vanprydande toalettresterna utmed utsidan? Den valda handelsflaggan i aktern skulle även bestämma under vilken rederivimpel modellen skulle segla.

Svaret på alla frågor Runar ställde sig kan ha varit att modellen av PONAPE skulle se ut som den riktiga PONAPE gjorde, när hon ännu inte lämnat varvet i Genua år 1903. Där hon låg vid utrustningskaj och väntade på prästen, som enligt katolsk sed skulle välsigna nybygget. Men man kan inte vara säker. Detta val baserade sig i sådant fall på att han till varje pris ville bibehålla modellens mekaniska funktionalitet, vilken hade gått förlorad, till exempel, om alla detaljer hade målats.

Här uppstår nu en rätt knivig följdfråga, att lösas av en modellbyggarklubb eller varför inte genom en framtida diskussion på nätet: Om fartyget ligger vid utrustningskaj bör hon väl också heta REGINA ELENA och föra italiensk flagg? Riktigt ihärdiga kritiker kan till äventyrs hävda synpunkten att om fartyget ligger vid utrustningskaj och ännu inte registrerats, så skall hon inte föra någon flagg över huvud taget.

Runar valde att låta modellen föra finsk flagg, och den kunde därmed följdriktigt heta PONAPE. Så hette fartyget när han var ombord. Så hur ligger det egentligen till med vårt antagande att hon ligger vid utrustningskaj? Är det felaktigt eller har man som sentida tolkare missförstått eller missat något?

Masterna

Först när alla frågor fått sina nöjaktiga svar kunde Runar inleda riggningen.

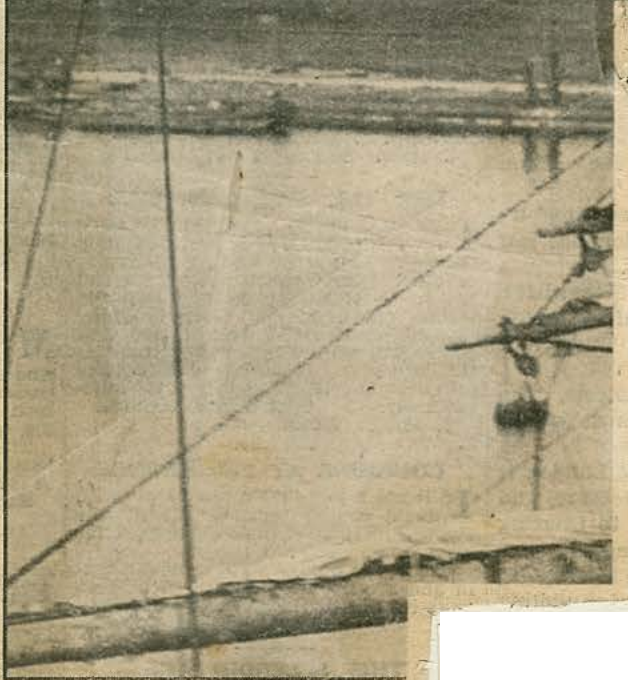
Masterna stod i tur: På PONAPE torde masterna till största delen ha varit byggda i stål, åtminstone undermasterna och märsstängerna. Dessutom bogsprötet. Möjligen kan bramstängerna och några av de översta rårna ha varit i trä. Likaså några delar i mesanriggen, till exempel mesanstången, bommen eller gaffeln. Kanske även masten? Numera är det svårt att utreda vad som var byggt i vad. Man kan dock anta att undermast och märsstång på de tre råriggade masterna var byggda av hopnitade skålsmidda stålplåtar. Så borde det också ha sett ut på modellen, men det var omöjligt eftersom dess master är av polerat trä, vilket inte tillåter att nithuvuden återges. Att hålla märs- och bramstängerna glatta på modellen var viktigt för att övermärsrårna, överbramrårna och röjlrårna skulle kunna glida upp och ner på masterna i sina racktunnor. Modellens master kunde man ju inte grisa ned med vaselin för att få racktunnorna att löpa, vilket man gjorde på stora PONAPE. Riggen var också på god väg att bli alldeles för perfekt med sina guldglimrande mässingsdetaljer till spegelsolar.

Borde inte masterna målas? Nej, inte nödvändigtvis. Runar valde i stället att bygga rårna och klyvarbommen i teak. Obehandlad teak har ungefär den mellanbruna nyans i vilken masterna vanligen målades i verkligheten. Målning hade dessutom förstört mekaniken, åtminstone vad gäller racktunnorna på märs- och bramstängerna. Med åren har dock vaxet på den polerade teaken mörknat något, men inte så att det stör.

oliday serial, "Love's a Luxury,"—

THE

ON THE YARD



Their perch on a yard arm of the grain ship Ponape looks perilous enough even in Millwall (London) docks, but just think of it in a gale

INGEN HÖJDSKRÄCK

Faximil ur engelsk tidning. I Millwall docks i London. Runar, till höger, pysslar med toppläntan på PONAPES stor- eller kryssröjel. Med den vana besättningen fick av riggarbete var de lika hemma till väders som på däck. En fördel var dessutom att på "kvistarna" kom det aldrig överbrytande sjöar, som Runar beskrev saken långt senare.

FARLIG VARDAG

Överbrytande sjö på huvuddäck.







SALNING

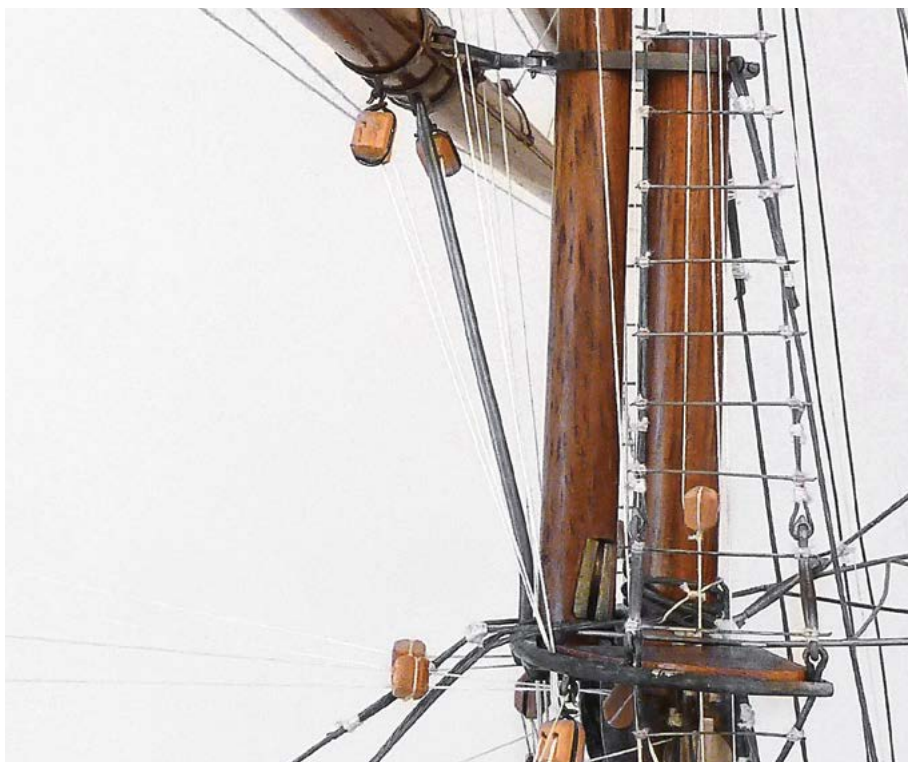
Kryssmastsalningen med tillhörande märs, kindbackar (blänker på bilden), bardunspidare och bramputtingvant.

FAST OCH RÖRLIGT RACK

Rörligt rack med racktunna och rackok samt fast rack med eselhuvud på modellens kryssmast. På rårnas översida löper de enkla jäckstagen.

MESANMASTSALNINGEN

De under märsen och i modellens längdriktning gående vinkeljärnen i dimensionen 1,5 x 1,5 millimeter (den längsgående salningen) syns tydligt, liksom gaffeln med dess fasta rack och infästning samt dess skena för mesansegets överlik.



RÅSTÖTTA

Råstötta för underbramrån. Stöttans bockning möjliggör brassning av rån.



STORSEGELRÅN

Storsegelrån med enkelt jäckstag och fotpert och med rånns fasta rack med rackok för upp- och nedvinkling av rån i vertikalled. Rånns tyngd bärs av en borg av kätting. Under rån syns den dubbla skotskivan med rörliga skivor, tillverkad i metall. Skotskivans dimensioner är 7 x 4 x 2 millimeter.

Silversvärta

Hur var det då med detaljerna som tillverkats i mässing?

Runar fastnade för en elektrolytisk process som inte skulle störa mekanikens funktion och som av sig själv skulle patinera detaljerna. Han gav allt som tillverkats i mässing ett tunt silverlager och lät syret i luften långsamt oxidera ytorna. Detta är en process som varje silversked i kökslådan genomgår. På två år skulle vinschar och ankare med mera ha den önskade patinan, som skulle imitera originalets svärta. Men väldigt lite hände. Glasterrariet som modellen senare ställdes i var för tätt, syret i luften tog slut, och processen avstannade efter en tid.

Den instängda oceanseglaren behövde helt enkelt respiratorvård. Och med tillförsel av lite nytt syre kom oxidationen åter i gång. Även den processen avstannade dock snart inne i montern, vilket framgår av att silvret ännu, efter nästan 60 år, bara delvis svartnat helt. Men det går förstås lätt att åtgärda.

Att fastställa ett färgsystem och en färgskala fick ta sin tid. PONAPE var inget vanligt modellbygge som sjömän i oceanfart tillverkade under frivakterna ombord och sedan sålde i land. Sådana amatörbyggen fick gärna ha lite skavanker och till äventyrs ge intryck av viss naivitet. De var från början betraktade som amatörmodeller. Ingen krävde att allt mekaniskt skulle fungera, ingen kritiserade att riggen var en tredjedel högre än förlagans. Det var ju så riggen uppfattades från däck: hög. Himmelshög. Ingen krävde heller att modellerna skulle följa förlagans färgnyanser. De skulle vara målade med färger som fanns i fartygets färgskåp.

Den modellbyggare som odlade andra färgambitioner skulle också vara tvungen att finna svaren på alla följdfrågor och vara beredd att ställa dem på huvudet: Ett lager färg på en halv millimeter på modellen skulle betyda att förlagan varit täckt av ett färglager på 5 centimeter, beroende på vald skala. Det kunde bli värre än så: Minsta spraylager på modellens rigg och vinschar skulle medföra att ingen mekanik längre fungerade, att alla block och tampar i riggen skulle frysa fast i färg och att övermärs- och överbramseglen inte skulle kunna sättas därför att rårna inte längre gick att sänka eller höja som på en råriggad bark.

Runar ville, som sagt, att allt på modellen skulle fungera. Detta innebar att han prioriterade exakt utformning och mekanisk funktion framom färgsättning, när dessa stod i konflikt med varandra. Och han hade ju byggt alla vinschar fungerande, inte minst de tre brassvinscharna, envar med över 80 delar – med eller utan bromspedal.

Också mekaniken i sig har ett värde på en modell, åtminstone så länge den fungerar. Och fungerar den inte så är den meningslös.

Skulle fartygsmodellens skrov målas med de färger som fanns på det verkliga fartyget? Det är frestande att säga ja, men svaret blir ändå nej, eftersom färgerna ombord ofta var tillverkade, rivna eller blandade ombord för ett visst syfte, vanligen rostbekämpning. En sådan målarfärg skulle bli alltför grov.

Museikvalitet

Det finns regler – såväl oskrivna som formulerade på papper – för bedömning av modellskepp. Och det finns modellbyggare som efter årtionden vid arbetsbänken kan sitt hantverk och objektivt kan uttala sig om andra modellbyggares arbeten. Runar var, liksom många andra, på jakt efter det högsta omdömet en skeppsmodell kan föräras: *museikvalitet*.

De stora maritima riksmuseerna i bättre sjöfartsstäder har ofta valt att vara trogna sin pro-

fil. Museerna drar till sig specialister av skilda slag, exempelvis sakkunniga på modellbyggen från faraonernas tid till nutid. Enstaka modeller är kända över världen, liksom namngivna modellbyggare. Litteraturen är omfattande, särskilt på engelska. Vissa museer är specialister på en epok eller fartygstyp. Sjöhistoriska museet i Stockholm lägger sitt bästa krut på sjömilitär historia. Andra sjöfartsmuseer, som Göteborg, berättar mer om redarna och deras donationer än om sjömän och seglation. Modellexperter på Greenwich i London är sanna kännare av örlogsfartyg från Nelsons tid. Det museet i Mariehamn inte kan om lastförande fyrmastbarkar är kunskaper man gott kan leva utan.

Bland åländska kännare av modellskepp fanns till år 1991 Viktor Andersson från Föglö. Ålands sjöfartsmuseum äger ett antal modeller byggda av honom och har i sin nya basutställning ett helt diorama bestående av bara hans modeller, som anses vara av mycket hög klass.

Viktor Anderssons omdöme om PONAPE, när han såg den fullbordad, var: ”Den imponerar verkligen. Detaljrikedomen, exaktheten och funktionaliteten är häpnadsväckande. Det är för övrigt få nu levande som kan rigga en sån här modell korrekt”.

Håkan Lindberg, respekterad modellbyggare från Lemlands Nätö, är i dag den person på Åland som kan mest om skeppsmodeller och modellbyggnad. Han har byggt cirka hundra båtmodeller, de flesta av allmogefarkoster, men även ett tiotal av handelsfartyg. Under lång tid har han skött underhåll och reparerat Ålands sjöfartsmuseums modellsamling och är även själv representerad där med sin modell av SS DAGMAR. Lindberg har studerat PONAPE för ett försäkringsbolags räkning.

Han skriver i ett utlåtande: ”Jag har sett modellen ett flertal gånger och varje gång imponerats av det oerhörda arbete som Runar Husell lagt ner på denna modell. Enligt uppgift 8 000 timmar. Under de år jag sysslat med att bygga modeller har jag inte kommit i kontakt med en modell som varit så detaljrik och noggrant gjord. Alla rörliga delar i riggen och framför allt i winchar, brasswinchar, ankarspel, roderanordning, capstans och spel är exakt utförda och, framför allt – fungerande!”

– Möjligen har jag på något museum sett något liknande men inget jag kan påminna mig, skriver Lindberg, och fortsätter: ”Modellbyggen delas normalt i tre klasser: Modeller för museer, prydnadsmodeller och amatörbyggen. Ytterst få når upp till standarden för museer, men denna modell är klart en sådan”.

– När man betraktar gamla modeller, måste man försöka förstå vad som över huvud taget var möjligt att åstadkomma med de verktyg och metoder som äldre tiders sjöfolk och modellbyggare var hänvisade till, säger Lindberg.

Att materialet till PONAPE-modellen var en säng och att byggnationen skedde i ett fängläger utan tillgång till ens dåtidens normala verktyg, är omständigheter som inte nog kan framhållas är Lindbergs medskick till betraktare och eftervärlden. ”Resultatet är så häpnadsväckande”.

Budord

Alla seriösa modellbyggare ställer upp en serie frågor, som måste besvaras. Frågeställningar som oftast är okända för amatörer och tillfälliga betraktare, men som byggarna alltid lämnar sina personliga svar på i form av fullbordade arbeten.

De viktigaste frågorna måste bearbetas tidigt i processen. Svaren underlättar både det kommande arbetet och möjligheten till en framtida fullbordan.

Ålänningarna Runar Husell, Viktor Andersson och Håkan Lindberg har – möjligen undermedvetet men de facto – lämnat efter sig en slags ”Budord för modellbyggare”. De lyder:

Första budet:

Du måste välja.

Andra budet:

Arbetet styr. Styr arbetet.

Tredje budet:

Nästan perfekt är gott nog bara
om alternativ saknas.

Fjärde budet:

Om något är värt att göras, är det värt
att göras bra och gärna vackert också.

Femte budet:

Håll ut när det börjar ta emot.

Budorden för modellbyggare existerar inte i skriftlig form utan finns endast i betraktarens huvud och utgörs av modellbyggarens arbetsetik. Den karakteriseras av ett fortsatt frågande: Skall jag eftersträva en svåruppnåelig exakthet som kräver en stor skala, eller nöjer jag mig med den in-exakthet som automatiskt följer vid valet av liten skala?

– Skall modellen ha korrekt färgsättning som medför inexakta funktioner eller inkorrekt färg-applisering och korrekta funktioner?

– Kan jag arbeta med korrekt material, även om detta skulle leda till inexakthet i utförandet och till bristande funktioner? Kan jag välja inkorrekt material som ger korrekt funktion? Eller finns det någon kompromiss, som trots allt ger såväl tillräcklig exakthet som funktion?

Här bearbetar Runar sin vanda, till exempel i konflikten mellan block i mässing med rörliga skivor, respektive träblock utan rörliga skivor. Hans vanda går att förstå. Men han valde funktionen, där det var möjligt.

Varje seriös modellbyggare beaktar de olika alternativen och väljer den kompromiss som bäst leder till målsättningen med bygget. Den färdiga modellen bör därför bedömas mot den grad av perfektion modellbyggaren lyckats uppnå i förhållande till målsättningen. Däremot inte bedömas mot den förhandsbild bedömaren har av hur en modell av det aktuella skeppet bör se ut. Den bilden är – alltid – färgad av andra modellbyggares motsvarande val och av standardmodeller som bedömaren sett och tagit till sig.

– Oftast är betraktaren inte ens medveten om vilka prioriteringar som styr bygget och ännu mindre om vilka byggarens alternativ varit.

Till det ovannämnda kan läggas rent konstnärliga bedömningar: En inexakt återgivning kan ha kvaliteter som en exakt avbildning saknar. Även inom detta fält måste man fråga sig vad omdömet baserar sig på. Men oftast är det så, när det gäller modeller, att högre exakthet i sig även tillmätts ett högre konstnärligt värde.

Andra katastrofen

För Runar följde fem år på ss KUNGSÖ med början 1955, delvis som kapten men den mesta tiden som förste. Följande uppdrag var att övervaka nybygget av kylfartyget MS KALLSÖ och att därefter motta befälet. Det blev att segla i långfart, långa resor till exotiska destinationer med tropisk frukt som last, vilket innebar att kontakten till familjen försvårades. Flera kylfartygskommenderingar följde. Detta var den oattraktiva lott som tillkom rederiets yngre befäl.

Runar sökte sig därför under några år till gamla ss RAMSÖ, som trafikerade Finland-kontinenten. När hans fartyg anlöpte finsk hamn kunde han komma hem till Åland och få besök ombord av familjen.

Långfartens återkommande korsande av oceaner hade gett Runar gott om fritid ombord. Tid som kunde användas till studier. År 1960 hade han inlett korrespondensstudier vid Nordiska korrespondensinstitutet (NKI) i Stockholm. I juni 1963 utexaminerades han högtidligen som verkstadsteknisk ingenjör. Han var 47 år och såg ljust på framtiden.

Under ett hamnbesök i november 1963 träffades makarna. Hjördis skulle återvända hem den 8 november med reguljärflyg från Åbo till Mariehamn. Artonårige Folke hade haft hand om hemmafronten och hade lovat att möta sin mor vid flygplatsen i Mariehamn. Väntan blev lång. Sikten i regn och dimma uppskattades till 600 meter. Klockan närmade sig 19.00. Landningsbanans ljus och flygfyren på sin stång i Jomala-skogen var tända. Flygledningen hade radiokontakt med planet ända fram till de sista sekunderna. En rutinlandning i dålig sikt, inget onormalt.

Vinden dövade propellerljuden. Plötsligt tändes planets strålkastare – exakt i linje med landningsbanans mittlinje, men alldeles för lågt, alldeles för brant: Planet kapade talltopparna halvannan kilometer norr om landningsbanans nordliga tröskel. Sedan rammades flygfyrens stång, som knäcktes i sammanstötningen. Planet, en DC3:a ägd av Aero i Finland slog runt sin längdaxel, störtade på rygg i marken och fattade genast eld. Planets stjärtparti revs loss innan flygkroppen rammade marken.

Brandkåren i Jomala larmades omedelbart. Tre, som suttit i det avslitna stjärtpartiet, hade klarat kraschen. I det dimmiga mörkret runt de brinnande vrakresterna deltog Folke i sökandet efter ytterligare överlevande. Men allt var förgäves. Tjugotvå människor hade mist livet.

Hjördis var bland de omkomna.

Sjömanslivets faror hade visat sig i ännu en skepnad.

Efter RAMSÖ blev det ånyo långfart.

Ingenjörsstudierna vid NKI hade Runar inlett i förhoppning om att han förr eller senare skulle få lön för mödan. Lönen i hans fall var ett jobb i land. Men lön för mödan skulle han aldrig få. Han skulle gå bort i cancer redan som 52-åring, efter att sjukdomen diagnostiserats alldeles för sent – troligen en konsekvens av långfartssjömännens reducerade tillgång till läkare och sjukvård.



INGENJÖR

Runar utexamineras som verkstadsteknisk ingenjör från NKI i Stockholm den 13 juni 1963.

Mariehamn, vid sidan av St-Malo, Bremerhaven och dussinet andra råsegelhamnar, utgjorde en samlingspunkt för kunskap om segling och seglande skepp. Där fanns alltid någon att fråga, när det gällde segelfartyg och segelfartygsmodeller, alltid någon som hade synpunkter. Denna sakkunskap hade dessutom varit rikligt representerad i lägret på Isle of Man.

År 1960 var segelsjöfarten definitivt historia, men det fanns män – i något fall även kvinnor – som ville minnas den utdragna finalen och ville hedra de verkliga sjömän som levt och verkat under de 150 år som råsegelarepoken hade varat. Man ville även minnas och hedra de legender till skepp som ännu seglade, om inte alltid på haven, så i berättandets värld. Dessa sjömän och -kvinnor etablerade från 30-talet och framåt Kap Horn-klubbar i dryga dussinet länder. I Finland hela två: en i Helsingfors, den andra i Mariehamn.

Runar var mollymawk eller malamok – det vill säga en sjöman som rundat Kap Horn i råsegelare, senare i livet blivit sjökaptan och fört befäl på handelsfartyg. Malamoken eller mollymawken i sin tur är en oidentifierad fågel, eller samlingsnamnet på medelstora havsfåglar i södra hemisfären av släktet albatrosser/*Diomedidae*, fågelarter sjömän sällskapar med i södra Oceanien. *Diomedidae* känns igen på att de har en speciell näbb med luftkanaler och krok längst fram.

Befälhavare på råriggade skepp blev enligt klubbens regler automatiskt fullfjädrade albatrosser, medan pojkarna i skansen räknades som Kap-duvor, *stormy petrels*.

Kap Horn-klubben i Mariehamn hade som mest omkring 150 medlemmar. Av dessa kunde ca 60 sjökaptener titulera sig äkta albatrosser, förvaltare av konsten att dubblera Kap.

I klubben fanns intresset, kunskapen, minnena ännu i högst levande tillstånd. Mariehamnsklubben var aktiv ända till 2003, då den internationella Kap Horn-klubben vid en högtidlig ceremoni i St-Malo lades ner. Mariehamnsklubbens sista medlemmar tog sig an fadderrollen för Ålands Kap Horn-förening, ett öppet sällskap som inte ställer så strikta medlemskrav som Kap Horn-klubbarna en gång gjorde, utan accepterar envar intresserad som medlem.

Kap Horn-klubbarnas syfte var, som sagt, att hedra de män och de skepp som konstituerat segelsjöfartens storhetstid. Hedersbetygelserna var tydliga och konkreta. Runars bidrag var PONAPE – en unik modell, omsvärmad av rykten, trots att den ännu inte visats för någon större allmänhet, men som lockat till sig sjömän, museifolk och andra intresserade, president Kekkonen inräknad.



ALBATROSSER

Albatrosser som fångats. Med sina långa vingar kunde de inte lyfta från däck, men släpptes alltid fria av sjömännen.



Foto: Kjell Söderlund

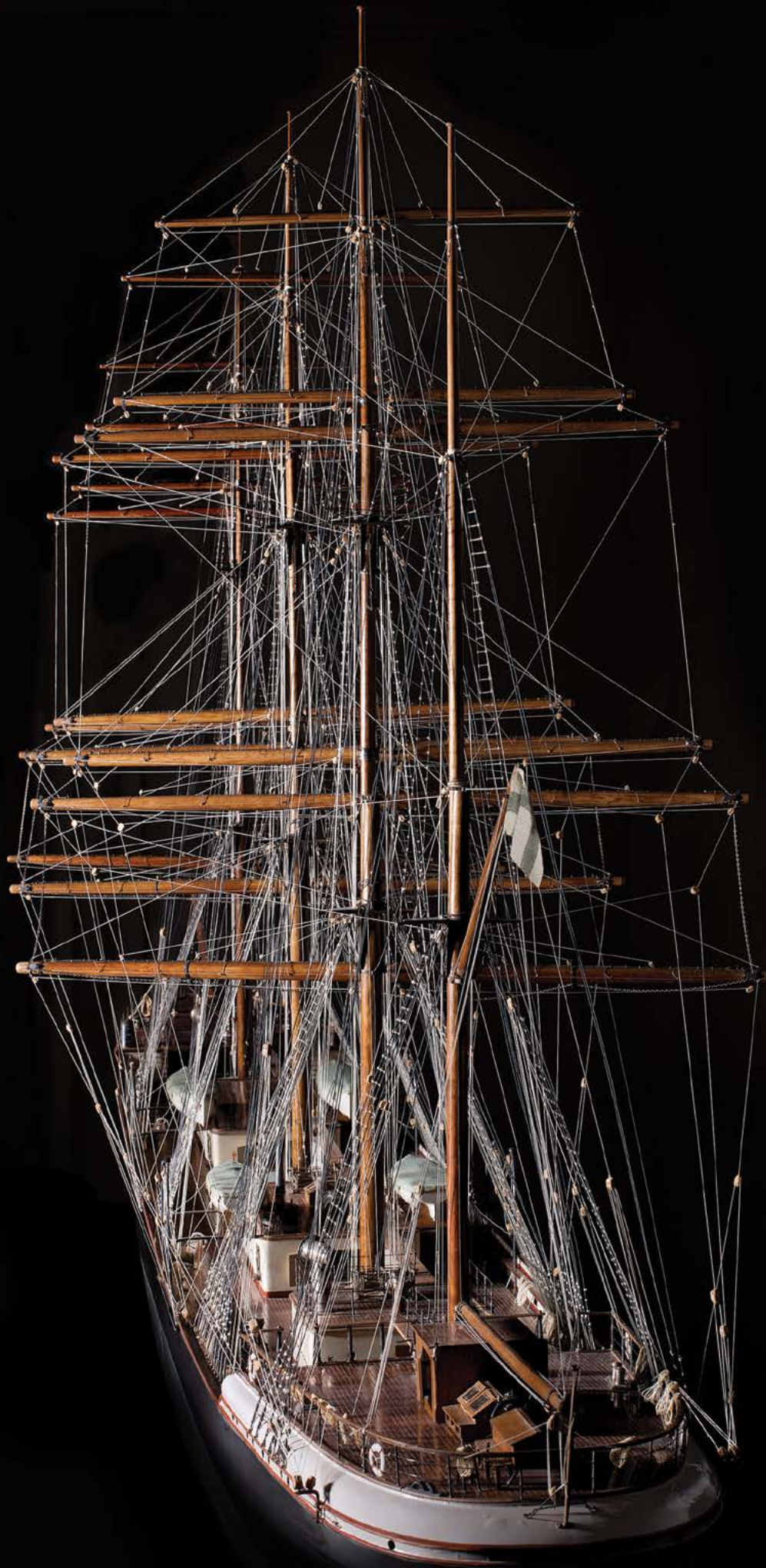


Foto: Kjell Söderlund



**AKTERN**

Foto: Kjell Söderlund

Modellens akter med namnet och hemorten.

RODRET

Rodret med dess nitskallar.



Foto: Kjell Söderlund



PONAPE

Realia

Vid dopet i Genua 1903 hos varvet Società Esercizio Baccini fick PONAPE namnet REGINA ELENA och en italiensk ägare vid namn Pietro Milesi. Varvet hade gjort henne gracil och därmed till en god seglare. Lastkapaciteten var 3 500 dwt.

Hon blev omsider tysk. Det nya exotiska namnet PONAPE fick hon först 1911 när hon inför-livades i skeppsredaren Carl Laeisz flotta, där alla fartyg hade namn som började med bokstaven "P". PONAPE var en vacker exponent, kanske rentav den vackraste, av Laeisz många fyrmastbarkar i salpeterfart mellan Chile och Europa, en linje som sjöfartsvärlden döpte till *Flying P Line*. Bakgrunden till det namnet var att Laeisz skepp tycktes segla efter tidtabell.

Det första P-skeppet var PUDEL, ett nybygge beställt av Laeisz i Hamburg och döpt av hans hustru med smeknamnet *Die Pudel*, använt endast inom familjen. Sedan följde i rask takt 20 förvärv eller egna beställningar av stora fyrmastbarkar "byggda för hastighet" och starka nog för att klara en orkan. Detta gjorde de, men att P-skeppen skulle ha byggts för hög fart skall jämföras med ålänningarnas mening att en del barkskepp byggts med en hölada som förebild: De skulle rymma maximalt med last. Om VIKING och några andra sa man att de sköt halva oceanen framför sig och hade den andra halvan på släp. Detta är naturligtvis förtal. VIKING gjorde 14 knop om det pep. PONAPE däremot var smäcker i linjerna och kapabel att klara 17 knop. Hon föll in i traden tur och retur Chile, med 70 dygn ut, lastning i öppen sjö och 70 dygn hem. Brådskan berodde på att 75 procent av kanonkrut är salpeter. Krutbehovet i Europa växte med så kallade stormsteg, inför öppen ridå, för alla att förstå.

PONAPE blir pris

Vid tiden för första världskrigets utbrott var det sällsynt med radiomottagare på seglande skepp och ändå mer sällsynt med sändare. Undantaget var HERZOGIN CECILIE med en radiostation som aldrig fungerade. Så länge fartygen var till sjöss visste de ombordvarande platt intet om stormaktspolitik och vapenskrammel i Europa. Optisk signalering kunde ge lite torftig information. I något fall kunde kaptenerna lägga om kursen i tid och undkomma prisjägarna.

Ett exempel är INDRA, som avseglade från Iquique 26 juni och i oktober 1914 närmade sig Kanalen i salpeterlast. Kaptenen fiskade efter fakta bakom ryktena om krig. De blev bekräftade med signallampa av en okänd samtalspart i mörkret. Kaptenen gav omedelbart sitt skepp en nordvästlig kurs och stävade mot neutrala New York. Efter 150 dygn av mödor och besvär under resan från Chile ankom INDRA 8 november till USA och låg sedan i sysslolös väntan i några år, tills USA gick in i kriget och tog INDRA som pris.

Ett par veckor efter INDRA – men några dagar före skotten i Sarajevo – drog även PONAPE i salpeterlast i väg från Iquique mot Kanalen. Ingen trodde på krig, i chilenska Iquique hade man inte fått veta någonting.

PONAPE var en god seglare, tog in på INDRA och passerade henne på hemresan. Den 23 augusti fick kapten Eckhardt tag i nordostpassaden vid Kap Verde och stävade på i åtta knop norröver.



PONAPE UNDER SEGEL

Foto: Ur Ålands Sjöfartsmuseums samlingar

KAP HORN

PONAPE rundar Kap Horn, Artist's Impression.







PONAPES GALJONSFIGUR

PONAPES galjonsfigur föreställer drottning Regina Elena.

MODELLENS GALJONSFIGUR

Här har Runars minne svikit. På stora PONAPE låter Regina Elena höger arm korsa bröstet.

Hon blev upphunnen av det moderna ångfartyget DESNA som tillhörde Royal Mail. Man bytte sedvanliga signaler, men DESNA teg försiktigtvis om krig. Eventuellt rapporterades PONAPE till brittiska marinen.

19 september närmade sig skeppet i måttlig västlig vind Kanalens västra inlopp. Där patrullerade i öppet hav ingenting mindre än pansarkryssaren MAJESTIC, en mastodontisk *dreadnought*, som visade vida mer än normalt intresse för en atavistisk salpeterskuta. Flaggsignalen i örlogsmannens sejnfall gick inte att misstolka: *Dreja omedelbart bi*.

En prisbesättning klättrade ombord. Kapten Eckhardt fick order att gå till Falmouth.

Västanvinden dog ut, men MAJESTIC visade sin arroganta harm genom att i hög fart släpa sin vackra pris till Falmouths redd. Bogsertrossen sprang. Ankomsten av lilla sirliga PONAPE förtöjd vid den brutalsköna dödsmaskinen HMS MAJESTIC väckte uppmärksamhet. Någon fick till en metafor om Skönheten och odjuret.

MAJESTIC rapporterade genast sin fångst till Lloyd's i London och kompletterade något senare med att detta tidigare rapporterade skepp var PONAPE, salpeter från Iquique till Hamburg. Brittarna var noga med formalia och bestämmelser i krigslagarna. MAJESTICs besättning fick snällt vänta på sina prispengar. Frågan om pris eller icke pris skulle avgöras av en särskild domstol.

En månad senare sammanträdde prisdомstolen i London. Domaren skrev i barsk ton:

I condemn the ship and order it to be sold and adjourn all questions relating to the cargo.

Ordboken säger att verbet *condemn* här är lika med *To declare (a vessel), to be forfeited to the government, to be a prize*.

Slutet på den historien blev att den tyska besättningen internerades i lägret Knockaloe vid västra kusten av Isle of Man. PONAPE släpades till Liverpool för lossning av lasten.

Någon enstaka fyrmastbark undkom tyskar och briter och kunde fortsätta segla, men regeln var att hundratalet tyska och tysklierade segelfartyg internerades i avlägsna hamnar: Chile, Brasilien, USA. Avlägsna, åtminstone sedda från Mariehamns horisont.

Som pris låg PONAPE först tillfälligt upplagd i Liverpool men rekvirerades snart av krigsministeriet, döptes om till BELLHOUSE och seglade frakter åt marinen under kapten Bell.

När USA gick med i kriget blev PONAPE krigspris för andra gången under kort tid. Men redan 1915 inträder en ny ägare, Alf Monsen i Tønsberg. Det gamla namnet PONAPE från tysktiden fick hon tillbaka. Man skall inte byta namn på skepp i tid och otid, ansåg Alf Monsen, liksom Gustaf Erikson sedan han en gång misslyckats med ett namnbyte. Gustaf hade döpt ett litet nyförvärv, barken RENEE RICKMERS, till ÅLAND. Påföljden blev att hon genast gick på ett rev i Caledonien och blev vrak. Monsen befarade detsamma, tog inga risker och behöll namnet PONAPE. Han opererade henne framgångsrikt i tio år.

PONAPE till Åland

År 1925 visade skeppsredare Hugo Lundqvist i Mariehamn intresse för PONAPE och köpte henne till Åland. Från 1925 till 1936 vajade den finska handelsflaggan i mesangaffeln med först Lundqvist och sedan Gustaf Erikson som redare. Traden blev vete från Australien till Europa. Sista resan i last var från Port Germein till Falmouth och London 1936.

PONAPE var under finsk flagg en åldrad skönhet, byggd i stål. Amerikanska klipperskepp, byggda av "softwood", det vill säga fura och gran, tjänade pengar i fem, kanske sex år. Järnbyggda handelsfartyg kunde bli över trettio år gamla, medan stålbyggen ansågs vara slut vid tjugo. Exakt vad det var som fick Gustaf Erikson att kasta blickar på konkurrentens/kollegans tjugosex år gamla nyförvärv går inte att reda ut längre.

En känd orsak var att Gustaf hade seglat hem goda frakter under och även efter kriget och ansåg att sådana pengar skulle ut i arbete, inte ligga och samla damm. Han gav ett bud, vilket Hugo Lundqvist accepterade: 5 500 pund. PONAPE bytte därmed hemadress i Mariehamn 1929. Sju år senare betalade upphuggningsvarvet i Libau i Litauen 3 400 pund för henne.

PONAPE var ett skepp som omtalades i pressen därför att det ofta fanns något att berätta. Några händelseförlopp blir berättelser, många sjunker i glömskans strandlösa hav.

Den ovan relaterade historien om mötet MAJESTIC vs PONAPE är sammanställd och återberättad av Heinz Burmeister i Longitude 26. Hade han inte skrivit ner förloppet, hade hela historien kanske redan varit en icke-historia. Ett öde med allmän giltighet.

Om PONAPE i orkan finns flera berättelser bevarade.

Tragedi

En svår storm 1928 tog två liv. PONAPE skulle hämta hem en vetelast från Australien. Resan börjde i Sundsvall i oktober 1928 med full last, 950 standards sågat virke till Melbourne. När proviantering, dockning och klassning i Köpenhamn var avklarade bar det åstad. Vindarna var hårda och motiga. Den trälastade barken var rank men slog sig fram fot för fot i Nordatlanten medan vinden pressade henne tillbaka mot Norge.

Vinden ökade, och kapten Marander ville ha märsseglerna intagna. Han skickade upp en styrman och två man i stormasten för att beslå storundermärssseglet. Pojkarna började vid lå rånock och skulle arbeta sig uppåt, mot märsen, där styrmannen redde ut trasslande linor.

Vid en kraftig stormby pressades PONAPE ner i lä. Slagsidan var nästan 90 grader. De två pojkarna på rånocken höll tag och trycktes ner under vattnet. När fartyget sedan tvekande reste sig, sveptes de två mannarna från fotpert och jäckstag ut i svarta havet.

Någon räddningsmanöver inleddes inte. Kapten Marander ansåg en sådan handling både omöjlig och farlig. Den meningen delades av alla ombord.

PONAPE ankom sorgflaggad till Williamstown den första mars 1929, efter en nedresa på 139 dagar. Hemresan verkar ha gått på ett sedvanligt sätt.

Stowaways

I januari 1931 ligger PONAPE i Antwerpen, klar för avfärd. Strax innan avresan till Australien smyger sig tre arbetslösa estniska unga män ombord och gömmer sig i förpiken, övertygade om att PONAPE nu skulle till Mariehamn. Pojkarna hade med sig var sitt halvkilospaket med belgisk choklad som nödproviant.

PONAPE seglar åstad, fripassagerarna lider svårt av törst och kryper fram efter tio dar eller ett par veckor. De blir omedelbart påmönstrade av kapten Uno Karlsson och välkomnas av tamp-halargängen. De tre – Osvald Ein, Harald Saaberg och Eugen Karn – har alla namn med en avlägsen klang av stormaktstidens svenska Baltikum. Namnen kunde kanske härledas till någon svenskby kring Riga-bukten.

Om de tre estniska pojkarna har Harry Hedenström, kock på PONAPE, berättat att de, i motsats till resten av besättningen, var förtjusta i det syrliga bröd han ett par gånger ofrivilligt åstadkommit. Orsaken till syrligheten var att Harry inte rengjort jästkrukan ordentligt och att syret i krukan fick i gång en oplanerad och ovälkommen jäsningsprocess. Jästkrukan skall rengöras med kokande vatten, fick Harry lära sig. Berättelsen finns i Longitude 24, liksom receptet på den hållbara jästen.

Harry hade två gjutjärnsspisar, som gick på stenkol, och producerade nybakat bröd för 25 man klockan fyra varendaste evinnerliga morgon. Han förvarade 2 000 kilo vetemjöl i järntankar med lufttäta manluckor. Där placerade han även brinnande ljus. När ljuset slocknat på grund av syrebrist höll sig mjölet färskt. Mjölbaggar och andra småkryp skulle döden dö.

Pojkarna på PONAPE var inga undantag från den proletärhumanistiska moralen: I dag du, i morgon jag. Eller tvärtom.

Att fripassagerare förvånansvärt ofta lyckades med sina uppsåt förklaras av att besättningsmän förbarmade sig och i smyg försåg *stowaways* med vatten, bröd och möjligen en och annan tas-mansk potatis – sådant som gick att stjäla eller tradera mot information hos kocken. Inte bara hos Harry Hedenström, historieberättaren. Han berättar för övrigt även ingående hur man gör ettersalt fläsk och så kallad salpeterbuffel ätbart.

Blött invid Tristan da Cunha

På utresan till Australien 1935 besökte PONAPE den hamnlösa ön Tristan da Cunha med dess 180 innevånare. Ön är det samhälle i världen som har längst till grannar, 2 500 kilometer till Sankta Helena, som i sin tur ligger 1 850 kilometer från Afrikas kust och 1 300 kilometer från Ascension. På ön finns bara en landningsplats och möjlighet till bosättning, så hela befolkningen bor där. Överallt annars stupar berget lodrätt ner i havet.

Öborna kom ombord i båtar tillverkade av segelduk spänd över spantkroppen. De medförde diverse hemslöjdsalster liksom pingviner som man kunde ha som sällskapsdjur. Ävenså ville de byta en slaktad ko mot mjöl. Allt baserade sig på byteshandel. Pengar hade inget värde, det var helt enkelt något okänt för öborna.

Glädjen över detta avbrott i tristessen var lika stor hos båda parter, och det hela firades genom att man svingade några bägare tillsammans, kanske några för många. Kapten Granith bjöd sixty säckar mjöl för kon, vilket höll på att ge stuerten hjärtslag. Han samlade sig dock snabbt och räddade situationen genom att översätta köpeskillingen till sexteen säckar. För Runar och den övriga besättningen var denna lösning den allra bästa. De fick färskt kött, utan att därför bli utan bröd under resten av resan.



KELDJUR

Prentisen Bill Macdowal matar de pingviner som han och Runar bytte till sig vid Tristan da Cunha 1935.

FISKAFÄNGE

En av hajarna som slog sina lovar runt fartyget i stiltjebältena har landats. Runar håller i stångjärnskroken.



Rymningar

Något som det inte skrevs så flitigt om i tidningarna är rymmarna i Australien. Den hårda miljön ombord var en grogrund för flyktdrömmar, som ibland även gick att förverkliga. Det fanns jobb på sågverk och hos vetefarmare inåt land. I städerna var det kärvare. Men oftare än inte blev planerna skrinlagda redan på planeringsstadiet. Orsaken var att pojkar levde med en kronisk penningbrist. Ingen hade mer än en tia i månaden för inköp av cigaretter, av märket Abdullah, från kapten Graniths slabbkista. Hyran betalades ut endast vid avmönstring, hur fickorna än fladdrade. Och utan pengar, utan tobak, blev det heller inget skoj.

Metoden var effektiv. De få som ändå vågade lämna byn kring hamnsjappen fångades snabbt in av bilburen polis och återbördades till fartyget, mot vedertagen provision – en butelj per rymling. Knepet var att snabbt komma så långt som pengarna räckte på järnvägen från Spencergolfen ostvärt mot Sydney.

Mrs Douglas Duff

Förvånansvärt mycket om vetetraden finns publicerat i den engelskspråkiga dagspressen i Europa och kanske lika mycket i Australien. Dagstidningarna därnere var alerta. The Mail och The Advertiser i Adelaide toppade intresseligan. Alla Australienfarare kunde ha något att berätta om. Kanske fanns det nyheter från det gamla hemlandet, vilket det nu var.

År 1936 berättar tidningarna utförligt om en engelsk societetsdam, Mrs Douglas Duff. Hon lyckades ta sig ombord på PONAPE med en sannskyldig *pierhead jump* och tjänstgjorde till en början som student i PONAPES rostknackarakademi ombord, med minimilön. Uppenbarligen förtjust i den nya tillvaron går hon senare vakter som apprentice, drar i brassar och fall med samma lön som vaktkamraterna. Det framkommer bland hennes övriga överraskande meriter att hon har dryga hundra timmars erfarenhet av soloflygning. Hon är även licenserad flygpilot, behärskar navigation och mönstrar på med normal lön även för hemresan, i syfte att kunna läsa till styrman. Dessutom är hon idrottsskvinna och hästexpert.

Av kapten Granith får hon ett tjänstgöringsbetyg med idel beröm. Vart hon tar vägen sedan framkommer inte. Kanske går det att nysta upp en tråd ur en härva segelgarn en molnig dag någonstans i internätet om den företagsamma Mrs Duffs senare seglatser. Kanske inte.

Mysteriernas ö

Namnet Ponape väcker nyfikenhet. Uppslagsverk, nätsökning och sjökort ger ögonblickligen tillfredsställande svar på allt men säger inget om varför skeppsredare Carl Laeisz valde att ge sitt italienska nyförvärv REGINA ELENA ett i sentida ögon så långsökt namn. Endast första bokstaven var given: namnet skulle börja med P.

Ponape är en bergig ö i Mikronesien, 6 grader norr om ekvatorn, med Marshall-öarna i nordost. Ön tillhör Senyavin-gruppen som i sin tur är en del av Caroline-öarna i västra delen av Stilla havet. Politiskt har Ponape – eller Pohnpei – länge varit en del av den av USA protekterade federala staten Mikronesien. Ön hyser 30 000 glada pohnpeijianer med rykte om sig att vara världens mest älskvärda, därtill de vackraste, vänligaste och mest gästfria urinvånarna i hela Oceanien.

Arton kvadratkilometer av ön och dess omgivningar täcks av mytiska ruiner, en gång byggda av en megalitisk stenkultur som var verksam i närmare två tusen år. Dessa kulturbärande sten-

huggare är försvunna sedan 1600-talet. Deras gåtfulla stenkonstruktioner liknar befästningsverk. Närmare hundra konstgjorda rektangulära öar med stenkajer och mellanliggande kanaler belamrar strandlagunerna. Denna ruinstad heter Nan Madol och var en gång den då härskande dynastins administrativa och religiösa centrum, dessutom bostadsområde för överklassen. Det hela för tankarna till Venedig och Tenochtitlán. Och platsen har med rätta kallats ”Venice of the Pacific”. Allt är byggt av huggna basaltblock, ofta med många tons vikt. De tyngre konstruktionerna är daterade till 1200–1600-talen. Blocken transporterades från stenbrotten till byggplatserna över stora avstånd, enligt myten av dresserade drakar som styrdes med magi, vilket måste tas som sanning, eftersom motsatsen ännu inte bevisats. Drakarna har dock inte visat sig på länge, varför turister och dykare trivs på Pohnpei, kallad en av världens vackraste öar. De kan stilla förundras och häpna över de oväntade och osannolika stenkonstruktionerna och byggnadsverken. Till den delen råkar det av Carl Laeisz valda namnet PONAPE, som också hamnade på Runars modell, vara välvalt, eftersom modellen skapar liknande tankar och reaktioner.



NAN MADOL I DAG

Foto: C T Snow

SKISS ÖVER NAN MADOL

Skiss: Holger Behr



Eftersom Ponape-ön under 14 år vid 1900-talets början var tyskt protektorat, kan man anta att den vackra ön med en tyfonsäker hamn varit ett samtalsämne i sjöfartskretsarna i Hamburg. Ponape var för dem inte mer exotiskt än Archangelsk, Callao eller Iquique, dit också PONAPE omsider styrde för att bli salpeterfraktare.

När det behovet upphörde uppstod en tid som eftervärlden döpt till mellankrigstiden. För de försvarslösa segelfartygen, som nu representerade en svunnen tid, återstod få alternativ: antingen vetetrafiken Australien–Europa eller den slutliga upphuggningen.

Äreminnet PONAPE

När även vetetraden upphörde, när andra världskriget skördat sina offer, när PAMIR förläste, när Gustaf Erikson dog och när rosten – segelfartygens värsta fiende – slutligen gjort sitt, ja, då fanns inte längre några reella möjligheter att fortsätta segla, att reda upp hållbara trådar, brassar och linor ur den härva som kallats traditionen. Någon kanske grämde sig när de förstod att kampen mot ångan var förlorad från början, att kampen mot dieselmotorn aldrig skulle föras.

En framtid som inte var Runars. Hans PONAPE räds inte rosten, seglar inte mot något skrot-varv, utan har som uppgift att fortsätta berättelsen om seglatser och vårt vackra, oceanomgärdade vattenklot. Var på klotet om inte på Åland?

Den som vill veta vad som hände i den tid som nu kallas då, är hänvisad till en handfull ännu seglande äreminnen, till seglingar i texternas och bildernas värld eller till resor i den egna fantasin. Till berättelserna som börjar leva när blicken vandrar i PONAPES rigg. Tidens stålskodda springare har åter sprängt sig väg över den röda graniten. De ser sig aldrig om.

Någon måste.

Epilog / Folke Husell

De som sett modellen eller tagit del av text och bild i denna bok ställer sig kanske frågan ”Varför?” Varför lade Runar ned så mycket arbete på en fartygsmodell? Åttatusen timmar! Minst. Och efter det visade han inget intresse för ytterligare modellbyggande. För mig förklarade han aldrig detta. Jag kan bara spekulera.

Handlade det om någon form av nostalgisk terapi i den långtråkiga fångenskapen på Isle of Man? Att framkalla minnen av frivakternas modellbyggande på stora PONAPE, av lyckligare dagar? Kanske i någon mån. Han förstod säkert att segelfartygsepoken var över. Men troligare är att arbetet med modellen och dess delar gav omedelbar tillfredsställelse, när han lyckades klara något svårt moment, kanske redan lösandet av de speciella problem som lägerförhållandena skapade. Han var ju en problemlösare. Och i fånglägret måste hans fungerande vinschar och spel ha väckt nyfikenhet intresse – ja, även renderat viss erkänsla. Kanske även det en drivkraft.

Ville han bygga ett monument som skulle minna om honom efter hans död? Knappast. Han var bara 26–28 år när han satt i fånglägret. I den åldern tänker man inte på sådant.

Eller ville Runar bli mannen som klarade det omöjliga? Inte troligt. Ändå får man säga att han lyckades.

Personligen tror jag att han ville bygga en av världens finaste modeller, kanske den bästa som prestation betraktad, därför att han trodde sig klara av det och ansåg sig ha tid att inleda projektet, när han satt internerad och i princip sysslös. Men jag kan inte minnas att han någonsin sade att hans modell är den finaste av alla. Däremot sade han att den möjligen är den största i världen, vilket även framgår av tidningsklippen från 1954, då modellen första gången visades upp. Indirekt kunde kanske ”den största” tolkas som ”den bästa”, eftersom storlek ger särskilda möjligheter till exakthet och funktionalitet, men explicit sades det aldrig.

Men varför ville han bygga den största/den bästa, eller vad den rätteligen skall kallas?

Det kan ha handlat om samma drivkraft som gamla tiders amatöriddrottsmän kände, när de tränade i årtal för att kunna slå ett världsrekord, som de trodde sig ha inom räckhåll. Med rekordet följde erkänsla och viss ihågkomst, även om det ofta inte var huvudsyftet med ansträngningen.

Tog PONAPE knäcken på honom som modellbyggare? Inte vad jag kunde se. Snarare var han glad och stolt över sin modell och berättade gärna om den och dess tillkomst för intresserade åhörare. Kanske var det helt enkelt så att katedralen var färdig. Den var till och med inredd och möblerad.

ORDBOK ÖVER FACKTERMER

Ankarspel = den vinsch eller trumma som används för att fälla och lätta ankar med. På äldre fartyg drevs ankarspelet med ett gångspel, ofta även med en ångvinsch uppkopplad med kablar

Apprentice = ”prentis” = betalande lärling / sjöman på segelfartyg

Babord = fartygets vänstra sida, när man ser mot fören

Back = det upphöjda däckets längst förut på ett fartyg

Bardun = mellanting mellan vant och stag, som stagar mastens övre del från däck både i fartygets sidled och längsled, d.v.s. diagonalt

Bardunspridare = en plogformad metallkonstruktion som vid salningen stagar och håller ut bardunerna, som fortsätter till masttoppen

Begin = det understa seglet på kryssmasten på ett råriggat segelfartyg

Beginrå = den understa rån på kryssmasten

Bilge = ”bils” = ett ”dike” i slaget (rundningen mellan utsidan och botten) på vardera sidan av fartyget, även kallade fartygets rännstenar, för uppsamling av inläckande vatten

Bilgepump = ”bilspump” = pump för evakuering av bilgevatten, egentligen vatten och annat i flytande form som ansamlas i fartygets bilgar. På segelfartyg: pump med två svänghjul och gångor för löstagbara vevhandtag samt vevaxel för två pumpkolvar

Blockskiva = öppet block i metall, till exempel för hissande och sänkning av rår

Bogspröt = fast monterad stång som sticker ut framåt från ett segelfartygs för och på vilken fockstagen är fästa

Bom = stång fäst vid mastens akterkant och vid vilken nedre kanten (underliket) på ett snedsegel fästs

Borg = del av den anordning varmed en rå fästs vid mast eller stång. Vanligen en kätting, men kan även vara en järnstång. Borgen bär upp rås tyngd

Bramrå = dels underbramrå, som är den fjärde rån nerifrån räknat, dels överbramrå, som är den femte rån nerifrån räknat

Bramstång = den översta delen av en mast som består av flera delar (ofta tre delar)

Brassa = justera rårna i horisontalplanet i förhållande till vindriktningen

Brassvinsch = vinsch som används till justering av seglens och rårnas vinkel i förhållande till vindriktningen

Capstan = se gångspel

Donkeypanna = ångpanna på fartyg, avsedd för vinschar, ankarspel, värmeledning och vissa läns- och matarpumpar

Däcksstötta = av gjutjärn tillverkad lodrät stötta som tillsammans med överliggare och järnstänger, som sammanbinder stöttorna, bildar en öppen reling

Dävert = **båtdävert** = lyftanordning för liv- eller skeppsbåtar. Används för sjösättning eller ombordtagning av dessa båtar

Eselhuvud = det övre av de metallförband varmed de överlappande mastdelarna av undermast och märsstång respektive märsstång och bramstång är sammanbundna

Fall = på råsegelfartyg: vajer eller tågvirke (ofta bitvis skarvat med kätting) som används för att hissa rår

Fallvinsch = vinschar med vilka övermärsrårna hissas och sänks på segelfartyg

Fast gods = **stående gods** = stag, vant och bardun som stöttar en mast

Fast rack = beslag av järn som fäster en rå till en mast eller stång och som är försedd med en bult kring vilken rån kan vridas i horisontalplanet

Fock = det understa seglet på fockmasten på ett segelfartyg

Fockrå = den understa rån på fockmasten

Fockmast = masten närmast fören på en bark eller en fyrmastbark

Fotpert = en vajer under rån på vilken man kan stå, då man arbetar med seglen

Fyrmastbark = stort segeldrivet handelsfartyg med fyra master, de tre främre råriggade och den bakersta gaffelriggad

Gaffel = stång fäst vid mastens akterkant och vid vilken övre kanten (överliket) på ett snedsegel fästs

Galjonsfigur = stävprydnad, föreställer ofta den figur som gett fartyget dess namn. I gamla tider var figuren tänkt som skyddsväsen för fartyget, men övergick med tiden till att utgöra endast en prydnad

Gångspel = **capstan** = handdriven däcksvinsch som hanteras av 4–8 besättningsmän med hjälp av lösa kapselspakar som träds in i spelets övre del

Gårding = tåg eller vajer fastgjorda i undre eller stående liken på ett råsegel. Gårdingar används för att vid bärgning av segel dämpa seglet och hissa upp det mot rån, där det beslås. Det finns även rundgårdingar som bildar en ögla kring seglet

Gårdingblock = block fäst vid rås jäckstag och genom vilket gårdingen löper ner till seglets undre lik

Hajfena = ryggenan från en haj. Placerades längst ut på bogsprötet som prydnad

Halkip = öppning i reling eller beslag monterat på däckets, för genomföring eller anliggning av tross vid förtöjning

Jarvis-vinsch = brassvinsch, en vinsch som används till justering av seglens och rånas vinkel i förhållande till vindriktningen

Jäckstag = en eller två längs rånas överkant fästa tunna järnstänger. I den främre fastsätts seglets övre kant (överliket) och i den bakre håller mannarna tag med händerna, när de arbetar på rån. På PONAPE fanns bara ett jäckstag, som sålunda tjänade båda syftena

Kabyss = fartygets kök, på Åland även ”byssa”

Kapell = Överdrag sytt av presenning med vilket man täcker en öppen båt så att regn och vatten utestängs

Kapsel = delen ovan däck på ett gångspel

Kardansk upphängning = upphängningsanordning bestående av två koncentriska ringar diametralt och inbördes vinkelrätt lagrade medelst två motstående radiella tappar

Kindbackar = ett par kraftiga klossar av trä eller metall fastbultade på vardera sidan av undermasten och märsstången alldeles under märsen respektive under ”märsen” vid salningen

Klyvarbom = på Åland och i denna bok använt ord för bogspröt på stort segelfartyg. (En klyvarbom är egentligen en förlängning av bogsprötet. Bogsprötet och klyvarbommen överlappar delvis varandra. Klyvarbommen fästs med metallförband på övre sidan av bogsprötet)

Klyvarbomsnock = på Åland använt ord för yttersta ändan på bogsprötet på stort segelfartyg

Koffernagel = svarvad järn- eller träpinne, placerad i hål i nagelbänk vid till exempel mast eller reling för beläggning (fastsättning) av löpande gods

Kryssmast = den tredje masten förifrån räknat på en fyrmastbark

Kvajl = tågvirkesrulle av manillahampa

Ledblock = block för styrning av lina eller tåg

Lejdare = trappa med handstöd, byggd i metall

Lik = kant på segel

Logg = **släplogg** = anordning med vilken av fartyget tillryggalagd distans kan mätas

Logglina = rep med vilken släploggens rotator dras

Långfart = långvariga resor till avlägsna hamnar

Lucka = lastlucka

Löpande gods = vajrar och tågvirke som används för att röra rån samt trimma, sätta, reva, skota och bärga segel

Manilla = rep och tågvirke tillverkat av manillahampa

Manillahampa = växtfiber som utvinns ur Musa textilis och som används främst till framställning av rep och tågvirke. Inte att förväxla med hampa som fås från en cannabisväxt och som används till det stående godset

Mesanmast = den aktersta masten på en bark

Mesanrigg = mesanmasten jämte bom och gaffel samt fast och löpande gods

Märs = den lilla plattform som finns i nedre ändan av det område där undermast och märsstång överlappar varandra

Märsrå = dels undermärsrå, som är den andra rån nerifrån räknat, dels övermärsrå, som är den tredje rån nerifrån räknat

Märsstång = den nästnedersta delen av en mast som består av flera delar (ofta tre delar)

Nagelbänk = tjock plank på segelfartyg, bland annat vid brädgångens långsidor och vid masterna, vid vilket löpande gods (rep som skall kunna justeras under segling) beslås (fästs) med hjälp av koffernaglar

Nakterhus = runt hus eller skåp, diameter ofta cirka 40–50 centimeter, där en inbyggd kompass med så kallade devieringsmagneter sitter på större fartyg

Navigationshytt = däckshus på poopdäck. Används vid navigeringen

Poopdäck = det upphöjda däcket längst akterut på ett segelfartyg

Puttingvant = vant som går från masten till mäsens ytterkant i cirka 45 graders vinkel från masten och på vilka vevlingar är fästa

Rack = beslag av järn som fäster en rå till en mast eller stång och som är försedd med bult kring vilken rån kan vridas i horisontalplanet, men vad gäller övermärs-, överbram- och röjelrårna även hissas och sänkas vertikalt. Racken är då fäst i en racktunna som är en metallholk runt masten. Racktunnan glider upp och ner längs masten.

Rackok = den okformade metalldel varmed en rack ofta ansluts till rån

Racktunna = Se Rack

Reling = den översta kanten av en fartygssida (även kallad bredgång), men det finns även öppna relingar, där en större eller mindre överliggare bärs upp av lodräta däcksstöttor, som på ett räcke

Roderkvadrant = järn- eller träkonstruktion av växlande storlek och typ, som fästes direkt till ett roders hjärtstock för rodrets omedelbara manövrerande

Rånock = yttersta ändan på en rå

Röjelrå = den sjätte rån nerifrån räknat (vanligen den översta rån av alla)

Röjelstång = översta delen på bramstången

Salning = På fyrmastbark: det nedre av de metallförband, med tillhörande kindbackar, märs, bardunspridare och bramputtingvant, varmed de överlappande delarna av märsstång och bramstång är ”skarvade”

Sejnfall = flagglina på fartyg

Skalkad lucka = förseglad lastlucka, där täckpresenningen är dragen under och hålls på plats av tråkilade järnband (”skalkningsjärn”) lagda i skalkningskrokar runt luckarmens utsida. Det hela förstärks ytterligare av med vingmuttrar låsta trä- eller järnbommar lagda tvärs över luckan

Skotskiva = täckt metallblock, till exempel ute på rånockarna

Skotstall = nagelbänk för kvajl av löpande gods. Skotstallet är ofta kvadratisk och omsluter då sin mast på ett avstånd av 0,5–1,0 meter från masten

Skylight = takfönster (med speciell tätande konstruktion) som finns på gamla skepp

Slabbkista = kaptenens lager av bland annat tobak och alkohol, för besättingens privata behov och bruk

Slingerställ = öppen sarg som hindrar kärl av olika slag att hasa från en spiselhäll eller bordsyta, på grund av att fartyget lägger över eller rullar i kraftig sjögång

Släplogg = Se Logg

Stormast = den andra och högsta masten, förifrån räknat på en fyrmastbark

Storrå = den nedersta rån på stormasten

Stormport = lucka i täckt reling som tillåter överspolat vatten att strömma ut från däck, men inte in

Storsegel = det understa seglet på stormasten på ett segelfartyg

Storstång = **undermast** = den nedersta delen av en mast som består av flera delar (ofta tre delar)

Stowaway = fripassagerare

Styrbord = fartygets högra sida, när man ser mot fören

Tågvirke = **tåg** = grövre rep. Benämningen används mycket för rep i samband med sjöfart

Undermast = den nedersta delen av en mast som består av flera delar (ofta tre delar)

Vant = vajrar och linor som stöttar master och stänger främst i sidled på segelfartyg

Vantskruv = en skruvanordning med dubbla motriktade gångor som används för att spänna och justera vant och stag

Varpankare = mindre ankare som roddes ut hängande mellan två skeppsbåtar och vilket, efter att det fällts, användes som mothåll, då man förflyttar fartyget en kort sträcka genom att dra i ankartrossen

Ventil = **fartygsventil** = runt vanligen mässingsinfattat ”fönster” på fartyg

Vevlingar = på vanten fästa fotstöd som används vid äntring av riggen (”stegpinnar”)

Ångvinsch = vinsch driven med ånga



RUNAR HUSELL

(1916–1968)

1929	Sjöman
1938	Professionell modellbyggare
1941–44	Krigsfånge på Isle of Man
1945	Sjökapten
1954	PONAPE-modellen färdigställs
1963	Ingenjör



Foto: Aja Eriksson

DAN WEISSEBERG

(1936 >)

Dan Weissenberg är bosatt och verksam i Göteborg. Han seglade på sextio- och sjuttiotalen som matros och styrman i den svenska handelsflottan. Han har arbetat på skeppsvarven och varit sjöfartsjournalist i Göteborg. Senare verksam som folkhögskolelärare. Han är sedan nittiotalet författare på heltid, och kallar sig gärna berättare.

Tidigare utgivna verk:

<i>Nordsjöns kokbok</i>	Alfabeta förlag, Stockholm 1998
<i>Den hungrige mannen</i>	Schildts förlag, Helsingfors 2002
<i>Vänner</i>	Förlaget Korpen, Göteborg 2003
<i>Bogsvall</i>	Breakwater förlag, Göteborg 2009
<i>Livslustens målare</i>	De zoele haven verlag, Amsterdam 2007
<i>Herzogin Cecilie - skeppet som ville flyga</i>	Litorale förlag, Singapore 2011