

JOHAN ANKER
HANS LIV SOM SEILER

Foredrag av direktør Halfd. Hansen,
holdt på møte i Kongelig Norsk
Seilforening mandag 28 oktober 1940.

Johan Anker.

Hans liv som seiler.

Foredrag av direktør Halvd. Hansen, holdt på møte i Kongelig Norsk Seilforening mandag 28 oktober 1940.

Johan Anker var født i Halden i 1871 og var således ved sin død nære 70 år gammel. Fedrenehjemmet var et gammelt patrisierhjem, slektsbundet og med sterke kulturelle interesser. Begge foreldrene var fribårne mennesker som forsto betydningen av friluftsliv og sport. Sønnen Johan fikk derfor ikke bare den beste utdanning, men han fikk også som ganske ung lov til å ferdes i skog og mark og leve et fritt og ubundet liv. Han ble derfor tidlig en ualminnelig god skogsmann, en god skiløper og en bra skøyte-løper.

Men det var seilingen om sommeren som opp-tok ham mest, og det er ikke så rart når vi hører at ikke alene faren, men hele familien var sterkt seiler-interessert. Faren var ikke alene en god regattaseiler, han var også konstruktør. Og onkelen Nils Anker var kanskje ennå ivrigere, og han eide noen av de største kutterne på den tid. Hans «Sommerfuglen» er vel den som er best kjent, og som han stadig deltok i regatta med. Begge to — både faren og onkelen — var med på å stifte vår forening i 1883. Onkelen var også den som først ble valt til formann, men han frasa seg etter-på valget.

Christian Anker — Johans far — var ellers et særpreget menneske med mange jern i ilden. Han var stor skogeier, men grubedrift og marmorfelter var hans

kjepphester. Jerngrubene i Dunderlandsdalen og Syd-Varanger og kullfeltene på Svalbard er Christian Ankers verk. Farens mangesidighet og store opptimisme satte naturligvis også preg på hjemmet. Og det er selvsagt at et så rikt utstyrt menneske som Johan Anker måtte få preg av det hjemlige miljø. Han beholdt da også gjennom hele livet et ukuelig pågangsmot, en tro på viljens makt og framforalt en tro på seg selv.

Etter å ha utdannet seg som ingeniør i Charlottenburg, var Johan Anker en tid ansatt som disponent for Ankers Tresliperi i Halden, men i 1906 gikk han inn som kompanjong med Chr. Jensen i dennes da velrennom-merte verft i Vollen, et kompaniskap som ble oppløst i 1915 hvor-



Ingeniør Johan Anker.

etter Anker drev verftet alene.

Som 18 års gutt kom han inn i K. N. S. og ble 35 år senere valt som foreningens æresmedlem som takk for sine store fortjenester av norsk seilspport. Ved sin død hadde han sittet i styret i sammenlagt 19 år, herav 2 ganger som formann og 2 ganger som vise-formann. Det er en lang arbeidsdag i foreningens tjeneste.

Sin første båt skaffet han seg samtidig med at han ble medlem. Det var en liten halvdekker som han kalte «Fri» og som han bygget nede på Remmen ved hjelp av 2 tømmermenn. Anker fortalte at han hadde liggende noen gamle spanter som

han løselig satte opp på en jernkjøl, slo langskipsreiser fra stavn til stavn, og forandret så formen til han fikk den som han ville ha den. Som nybegynnere flest måtte han nøye seg med beskjedne premier, men det varte ikke lenge før han med «Fri» var framme i første rekke. Denne båten hadde han i 5 år. Han fikk herunder anledning til på nært hold å studere lystbåtens svære utvikling i de årene og samarbeide med slike eksperter som Colin Archer og G. A. Sinding.

I 1899 debuterer Anker med sin første konstruksjon, «bulb-keeleren» «Brand», en båt med en vannlinje på noe over 9 meter. Det var en fullblods racer, hvis linjer minnet om de Sibbick-båtene, som vi hadde på den tiden, og hvor spanterisset var halvsirkler over størsteparten av lengden. Med denne båten vant han Kongepokalen i 1900. Ellers var han en flittig



Halvdekkeren „Fri“

Johan Ankers første båt, bygd i 1889.

deltager i de fleste regattaer både her hjemme og i Sverige og Danmark. Best var han kanskje i Karlskrona i 1904.

«Brand» var innledningen til Johan Ankers senere store navn som seiler og konstruktør, og da det i 1905 ble bestemt å sende «Attaque» nedover til København

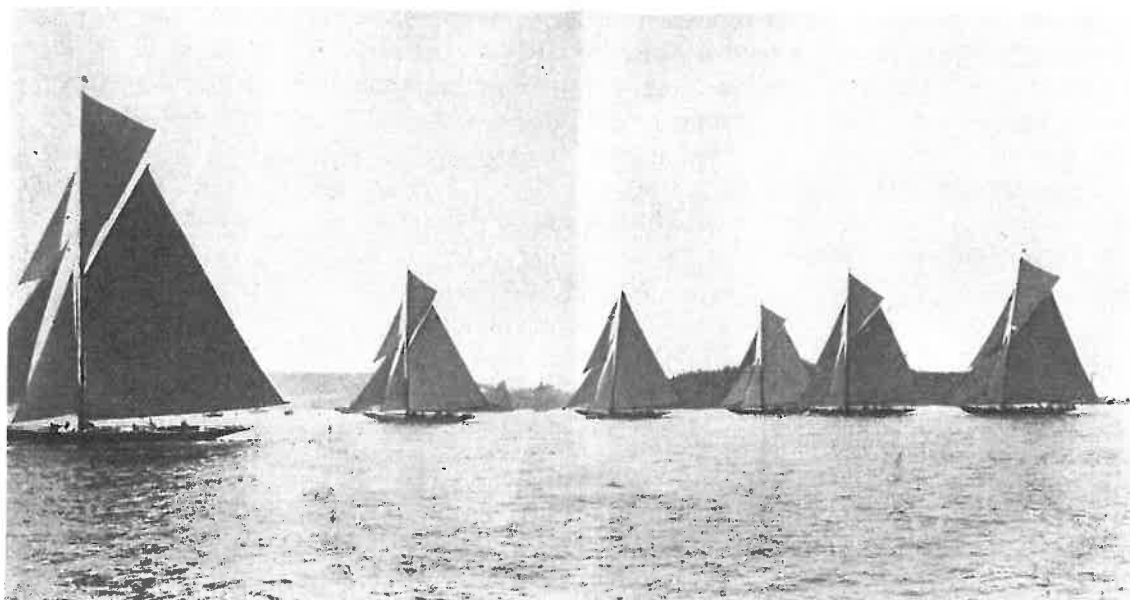
for atter å kjempe om Kattegattpokalen, ble roret lagt i Johan Ankers hender. — Men det var en både tomhendt og slukket mann som vendte tilbake.

Året etter blir det tale om å bygge en ny utfordrer, og K. N. S. går til å utskrive en konkurranse om den beste tegning. Ingen av de premierte utkast blir imidlertid bygget, derimot får Anker i stand et konsortium som bygger «Brand 2» etter hans egne tegninger, og med denne vinner han Kattegattpokalen samme år i Gøteborg. Den gamle Københavnerregel var her utnyttet til det fullkomne. «Brand 2» hadde ikke alene større skrog enn den svenske konkurrent, men også ca. 30 kv. meter mer seil, men likefullt målte den minst. Vi kjenner alle «Brand 2» så vi vet hvordan den ser ut, for den eksisterer fremdeles og er «still going strong». Ved en fest som etterpå ble holdt for Anker uttalte han: Måtte Kattegattpokalen aldri komme ut av landet. Den kom heller aldri ut.

Denne første seier om Kattegattpokalen var en kraftig støtte for den nye norske seilspport, som da kom inn i en rivende utvikling. Vi hadde fått tilbake troen på oss selv, og Johan Anker gikk i spissen med løftet fane.

Men disse Kattegattpokal-båtene viste oss også svakheten ved Københavnerregelen. Det var ikke den typen vi ville ha, og misnøyen andre steder var like stor. Da kommer det en innbydelse fra England om å delta i en konferanse med det mål å lage en ny måleregul som var ment å skulle bli felles for hele Europa. Anker hadde da nettopp vært i Amerika for å studere båtbygging og hadde ellers vist stor interesse for måleregler. Han ble derfor sendt over som norsk delegert. Og selv om den første internasjonale regel skyldtes den danske seiler Alfred Benzon, var den også preget av Johan Ankers idéer. Samarbeidet mellom disse to måleregul-eksperter utviklet seg senere til et intimt og vakert vennskap som holdt livet ut.

Ved siden av konstruksjonen var det målereglene som interesserte Johan Anker mest. De opptok ham like intenst helt til han døde, og siden opprettelsen av den



12-metere starter ved Horten under Europauken 1914.
I midten Ankers «Symra», den første 12 m med bermudarigg,

permanente komité i London har Anker hatt sete i denne og vært komitéens våkne samvittighet.

Da det så i 1919 ble tale om en ny måleregel var Anker selvskrevet norsk medlem, og denne gang kom han som forslagsstilleren. Det kan vel også sies at det var Anker som fikk konferansen i stand, for de engelske seilere var til å begynne med ikke særlig lystne på å gjenoppta det internasjonale samarbeid etter krigen, men Anker fikk høytstående hold til å skrive til kong Georg og det var på denne henstilling at konferansen kom i stand.

Jeg var med Anker på den turen, og jeg var stolt over å være nordmann i de dagene. Her dannet Johan Anker midtpunktet i en lysende forsamling av verdens ledende seilsportsmenn med folk som Fife, Nicholson, Mylne etc. som tekniske rådgivere. Aldri har vel en norsk ambassadør gjort seg bedre enn da Johan Anker med sin høyreiste skikkelse og sine karakteristiske trekk slo opp sine teser, kjempet for dem som en viking og seiret til slutt. Skikkelsen i forbindelse med et vel underbygget forsvar for sine idéer gjorde et sterkt inntrykk. Men så var det også en kamp som måtte glede alle. Lett var det ikke, og Anker har aldri vært noen diplo-

mat. Han kunne ikke kunsten å gå kjøkkendøren, han gikk like på saken, mens øynene lyste av kampglede. Som motstander hadde han selveste John Bull som holdt på den amerikanske Universal Rule, og da også noen av de andre nasjoner begynte å gå sine egne ærend istedenfor å holde seg til konferansens mål, en felles internasjonal regel, så det en tid nokså håpløst ut. Etter 3 dagers intenst arbeid formiddag og ettermiddag kunne det endelig komme til en avstemning. Svenskene hadde da fått godkjent som internasjonale 2 skjærgårdskrysserklasser, franskmennene 2 nasjonale båter og England en jolleklasse. Anker foreslo så, støttet av Alfred Benzons, sin regel, og presidenten Sir William Burton støttet av sekretæren B. Heckstall-Smith foreslo den amerikanske regel. Amerikanerne var bare møtt som «observers», men øvde naurligvis sin innflytelse. Da debatten var på vei til å ebbe ut, var det ikke mulig å ha noen formening om utfallet. Anker var naturlig nok nervøs for utgangen. Han syslet med tanken om å få samarbeidet de to regler og spør meg om min mening. Jeg foreslår ham å vente og se det hele litt an og ber ham prøve på å få avstemningen utsatt til etter lunsj-pausen.

Argentina hadde også en representant på konferansen og ham visste vi ikke hvor vi hadde. Vi regnet ham nærmest til amerikanerne. Jeg fikk det ordnet så at han kom til å sitte ved vårt bord under lunsjen, og her satt også Fife sammen med oss, og han var ingen absolutt tilhenger av den amerikanske regel. Jeg tror denne lunsjen avgjorde regelens skjebne.



6-meteren „Ola“
som seilte om Entonnerpokalen i 1910.

Her ble vi da enige om å la det stå til, og det var også mer i overensstemmelse med Ankers natur, som var i mot kompromisser. Ved avstemningen ble Ankers forslag godtatt med 1 stemmes overvekt, og jeg tror at denne seier var den største lykke som kunne vederfares ham. All tretthet etter slitet natt og dag, nervepåkjenningen og dårlig søvn var som blåst bort. Et eneste stort smil var tilbake og gratulasjoner fra alle kanter. Det var ikke bare en seier for Anker, men en seier for Norge som i de siste 10 år hadde betydd så meget for europeisk seilspport. Og ettertiden har gitt Anker rett, for aldri har verden sett en bedre regel. Den har klart å holde seg uforandret i 20 år, dobbelt så lenge som noen annen regel. Og 20 år er en lang tid for en måleregul. Den amerikanske ble aldri populær.

Den første måleregelen — den av 1906 — var ingen god regel og den fostret mange mislykte båter. Var det ikke for dens samlende idé, ville den knapt blitt internasjonal. Men Johan Anker forsto allerede fra første stund av, at byggebestemmelsene var en del av selve regelen, og at den uvante ekstravekt måtte motarbeides med initialstivhet eller øket kjøelvekt. Selv om hans første båter måtte bli mer eller mindre et eksperiment, bygget han allerede i 1907 en så helt igjennom vellykket båt som 8-meteren «Brand 3», som både her hjemme og senere i København var knusende overlegen. Den ble straks etter solt til Stockholm.

Selv om vi hadde fått en konstruktør som Johan Anker, var det ikke alltid lett å få folk til å bygge, men Anker hadde den lykkelige evne å skaffe seg gode venner, og når han kom med sitt sjarmerende smil og ba disse om hjelp var han vanskelig å stå imot. Han fikk dem til å åpne portemonéen når det gjaldt å slå et slag for norsk seilspport, og det gikk ikke lang tid mellom hver gang han knakket på døren til en eller annen i den tiden. Da de første olympiske seilaser skulle holdes i Cowes i 1908, fikk Anker således i stand et konsortium, som bygget 8-meteren «Fram».

«Fram» var en god båt, ja i frisk bris var den nok den beste, men vant gjorde den ikke. I den lette vinden ble den slått av de to Fife-båtene. Disse var helt forskjellige fra «Fram». De var skarpere og tyngre og hadde en mer høyreist rigg, i det hele tatt mer lik de gamle engelske båtene, mens «Fram» var preget av den gamle Københavner-regel, altså bredere og med forholdsvis flate og fyldige overheng. Samme året bygget forresten Anker så vellykte båter som 10-meteren «Magda 7», der hele 6 år senere ble beste klassebåt under Europauken i Horten, 9-meteren «Karin», 8-meteren «Maud» og 7-meteren «Symra 2». Alle disse båtene lever fremdeles og vitner om det solide arbeid som ble utført på verftet i Vollen.

Denne Ankers Englands-tur hadde betydning på mange måter. Han fikk et



Anker & Jensen A/S verft i Vollen i Asker.

førstehånds inntrykk av engelsk seilspport, lærte seg måten å seile på i engelske farvann og hentet nye idéer til skrogform og rigg. Og herunder modnet også tanken om å bygge en større båt, en 12-meter. Det var en dristig tanke for en forholdsvis ny konstruktør, men Anker har aldri manglet mot når hans sinn var opptatt av noe. Og 12-meteren ble ikke bare en realitet, men en båt som kom til å bety meget både for Anker og for den norske seilspporten. Det var den første 12-meter som ble bygget i Norge, og den banet veien for mange, mange andre. Hans gamle venner måtte atter tre støttende til, og «Brand 4» dro først til København og deretter til Kiel, som på den tid var blitt ett av seilspportens store sentra. Båten var fullstendig overlegen og gikk fra seier til seier. Det hele er så uvirkelig at Anker lar tyskerne komme ombord for å forvise seg om at det ikke er noe fusk og fanteri, ja selv keiseren er imponert. «Sie fahren ja wie ein Dampfer» sier han til Anker ved premieutdelingen, og i København fikk Anker et telegram fra selveste Bjørnstjerne Bjørnson, som ikke nettopp var noen seiler, men som gledet seg over denne norske seier, og han telegraferer «Mit norske hjerte fryder seg, det er ennu friskt». Dette året bygget Alfred Larsen en 12-

meter etter Fife's tegning. «Brand 4» var helt forskjellig fra denne, bredere og lettere, men avgjort overlegen. Anker er med et slag kommet opp på siden av Fife, som da var den ledende med internasjonale båter. Samme året bygget Anker 10-meteren «Skum 2», som i mange år var en berømt gjest ved de tyske regattaer, i København og i Gøteborg. «Brand 4» ble kort etter solt til Nederland.

Vi står nå foran Jubileumsregattaen i Gøteborg i 1910 og Anker får i oppdrag av Fred. Olsen å bygge en 12-meter, som Anker skal seile. Ankers båter dominerer i de større klassene, og det er påtagelig at hans båter nå er blitt smalere og tyngre og har øket seilareal. Typisk for utviklingen er de ekstreme 8-metere, særlig en båt som «Liss 2», med sine 126 kv.meter seil på en bredde av bare 2,34. Merkelig nok har Anker ennå ikke grepet på de mindre båtene. Like før var han nede i Kiel med 6-meteren «Ola» og seilte om Entonnerpokalen. «Ola» hadde sammenlagt flest poeng, men da det bare er seirene som teller fikk den ingen Entonnerpokal, den gikk det året til Sverige. Skroget er godt nok, men det er riggen det skorter på. Således hadde «Ola» rullefokk, som forlengst var forlatt av de andre.

Tross all denne framgangen er ikke An-

ker fornøyd. Han er nok enerådende her i Skandinavia og i Tyskland, men de hurtigste store båtene ligger i England, og de rører seg ikke ut av landet. Og før denne rival er bekjempet kan han ikke rose seg av å være den ledende i Europa. Han får da i stand et nytt konsortium, som bygger 12-meteren «Rollo». Turen går da først til Kiel, hvor han vinner det som er å ta. Så går turen til Cowes, hvor Europauken skal holdes. I de forberedende seilaser går det opp og ned og Anker liker seg ikke. Han vet hva det gjelder, taper han nå er det ikke godt å komme hjem, og det blir holdt skibsråd. «Rollo» var litt avfeldig på roret, så masten blir rettet opp. Det hjelper, men om det var dette eller det råd, som Elias Kiær, der var en av konsortiemedlemmene og som var med ga ham, er ikke godt å si. Rådet var: «Pass på å være først over startlinjen og slipp så ingen forbi.» Rådet ble ihvertfall fulgt og «Rollo» gikk da fra seier til seier. «That is what I call sport,» sa presidenten i Royal Yacht Squadron under middagen etterpå, «they have built their own boat, have sailed her across the North Sea, manned by their own crew and won nearly all the first prizes in the races».



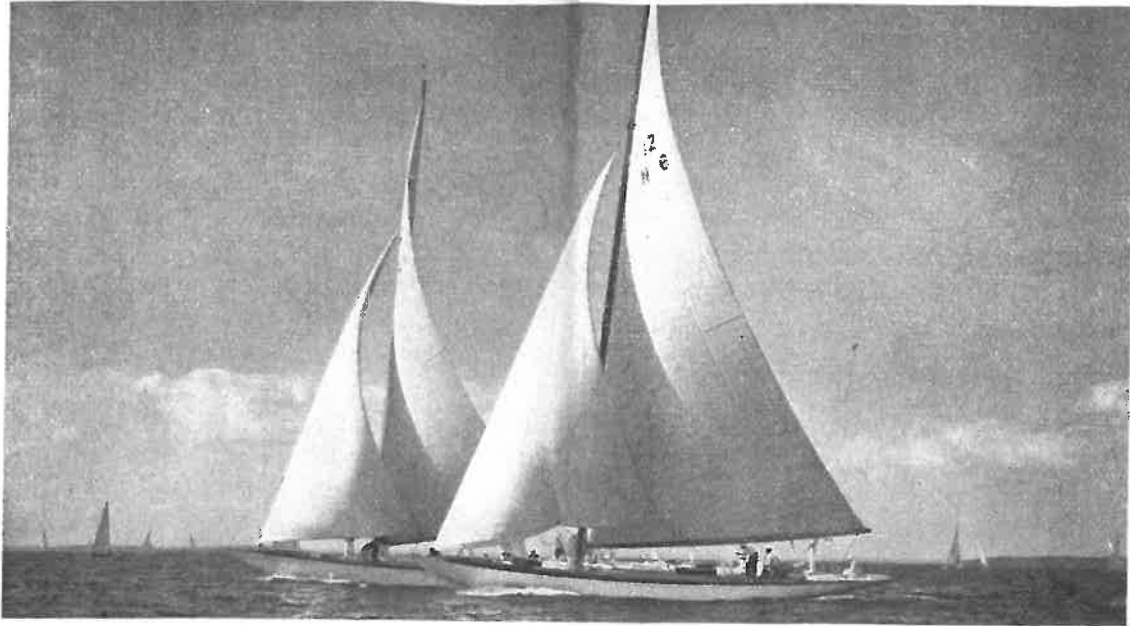
8-meter „Brand 2“

som Anker erobret Kattegattpokalen med i 1906.

«Rollo»s seire i Cowes var utvilsomt toppen av Ankers karriere både som konstruktør og som rormann. Det er vanskelig å nå høyere, og han var på den tid ubestritt Europas ledende mann på området. Det er mulig at folk som Fife, Nicholson, Herreshoff og noen få andre har nådd like langt som konstruktør, men ikke samtidig som seilere. Og heller ikke har noen hverken før eller senere som Anker klart å prege en hel nasjon. Han løftet Norge opp til å bli ledende på området, og vi må ikke glemme at det her gjelder et lite land med begrensede resurser.

Vi sto rustet til å ta et løft som Europauken, og vi ville gjerne ha den ved vårt 100 års jubileum. Sjelen i tanken var Johan Anker. Han går inn som viseformann i 1912 og sørger året etter å få Sam. Eyde som formann. Sammen går disse to inn for Europauken. Mens Eyde reiser til Tyskland og Frankrike, drar Anker til England for å forberede stevnet og sikre deltagelse.

De olympiske seilaser skulle holdes i Stockholm 1912, og dit drar «Magda 9» en 12-meter som Anker har bygget det året for Alfred Larsen, videre den fra fjoråret så vellykte 8-meter «Taifun». Alfred Larsen har her forlatt sin gamle konstruktør Fife og gitt seg Anker ivold, og han behøver ikke å angre på byttet. I Stockholm har Alfred Larsen roret, men Anker er sailingmaster ombord. Vi kommer etter i starten den første dagen, og den svenske 12-meter «Erna Signe» drar litt fra oss på sløren til neste merke, men vi er flinkere til å runde, så vi kommer opp på lovartsiden av henne. Vi akterut har halt storseilet bra tatt, men Anker skriker: Inn med storseilet, og vi sveiver det vi kan. «Mere inn,» skriker han, og jeg svarer «da går hele dritten». «Så la han gå for fan» — får jeg tilbake, og vi sveiver inn ennå en omgang. Men da er skjøttet «two blocks». «Magda» ligger en strek høyere enn konkurrenten og sjefen smiler og seiler sin beste bidevind. Ved neste merke er vi 10 minutter foran, og flying jib skal inn og sløreballongen opp i stedet. Anker synes det ikke går fort nok



„Vema“ og „Figaro 4“
to av Ankers 12-meter R båter. «Vema» (til venstre) er fra 1933, «Figaro 4» fra 1924.

med amatørgasten vår, løper som en katt ut på nokken av klyverbommen, hiver fordekskasten akterover og arbeider som en rasende. Det var ikke nødvendig, vi var langt foran og manøvreren gikk upåklagelig. Men sånn var han når vi seilte og han ikke syntes det gikk fort nok. «Magda» seiret begge dagene med 16 og 12 min. Og Glad sikret seg også gullmedaljen med «Taifun» som hadde hardere konkurranse enn oss.

Nå kommer store bestillinger også utenfra. Tyskland har lenge vært en god kunde hos Anker & Jensen, og til Sverige og Danmark, Finnland, ja til og med til Russland bestilles det båter. 10-meteren «Tarpon» til russeren Nagornoff var ubeseiret i flere sesonger nede i Kiel, vesentlig med norsk mannskap. Men nå kommer det fra Tyskland også ordre på en 15-meter, den største bestilling som inntil da var gått til noe norsk verft. Og det blir en glimrende og sjelden vakker båt, ja «Isabel Alexandra» er utvilsomt den hurtigste 15-meter som er bygget, det viste seilasene under Europauken året etterpå. Verftet hadde nå fått verdensry, det skyldtes ikke bare Johan Anker men også hans kompanjong, Chr. Jensen, noe Anker alltid

pekte på når det var høve til det. Fra 1911 av ble de for øvrig enig om at alle konstruksjoner skulle hete Anker & Jensen's, ikke bare Johan Ankers. Verftet bygger også en 12-meter til Stockholm, den vellykte «Sibyllan», som senere kom i norsk eie under navn av «Sirocco». Men det kommer også 2 seks-metere som betegner noe helt nytt, ihvertfall den ene av dem «Mosquito». Denne hadde en urimelig høy mast og storseilet har ingen gaffel eller rå, det er den første bermudarigde båten. Den eies av Magnus Konow og skal være Norges representant om Entonnerpokalen i Cowes samme året. I hard konkurranse vinner den engelske «Cremona», men det er nærmest et uhell at ikke «Mosquito» har med seg pokalen hjem. Under alle omstendigheter er den engelskmennenes verste konkurrent. Og riggen vekker naturligvis oppsikt og gir grunn til mange kommentarer. Den blir innledningen til en rigg som senere blir enerådende.

Norge får endelig Europauken, og det blir et seilstevne som verden hverken før eller senere har sett maken til. Arrangementet klikker ikke på noe punkt, Eyde administrerer det hele med stor dyktighet og den tekniske side er så godt tilrettelagt

at Johan Anker kan ta roppinnen på «Symra», den første 12-meter som seiler med bermuda-rigg og som også blir klassens beste båt. Anker & Jensen har i andre klasser så kjente båter som 10-meteren «Adorna» (ex «Magda 7»), 9-meteren «Vav», 8-meteren «Quinta», som like før hadde vunnet Kattgattpokalen, 7-meteren «Martha» og en rekke andre. Det sportslige resultat er noe vi kan være stolte av,



„Silja“

8-meter bygd av Anker & Jensen A/S i 1930. Den vant Kattgattpokalen 4 ganger på rad.

og selv i en så vanskelig klasse som 6-meterne blir den norske «Mosquito» best.

Men ikke før er regattaen ferdig før det faller et skudd i Serajevo, og — få dager senere er den gamle verden i brann.

Med ett slag ble det slutt på all seilingsport samtidig som den internasjonale seilerunion kom ut av funksjon. Men det ser ut til at de skandinaviske land skal kunne holde seg utenfor krigen, og det blir tale om å danne et skandinavisk seilerforbund. Anker griper denne tanke med begeistring, og forbundet blir til virkelighet på et møte her i Oslo i april 1915 og med Anker som forbundets første formann. Det er nettopp noe for Anker dette å sveise Norden sammen til en sterk blokk, og han loser

forbundet lykkelig fram gjennom mange brenninger. Også i en senere periode står han som forbundets formann.

Herunder opptar han arbeidet for en ny regel, som skal avløse den internasjonale når denne utløper i 1917. Sammen med Ljungberg og Benzou lager han så S-regelen, men som alle kompromis-regler er den ingen fulltreffer. Når det allikevel her i Norge blir bygget en hel rekke båter etter denne regelen, både store og små, er det neppe regelens skyld, men de økede inntekter som krigen førte med seg. I de andre skandinaviske land er det forholdsvis få båter som bygges etter denne regelen. Men selv om S-regelen ikke var helt god, danner den allikevel grunnlaget for den senere internasjonale regel, og den skaffet erfaringer som ble av stor verdi.

I 1915 avløser Johan Anker Eyde som formann, og i de 4 årene som han da var formann kan en vel si at norsk seilingsport stod i senit. Det var ikke bare det at vi bygget en mengde båter, men en stor del av den europeiske og da særlig den engelske lystflåte ble kjøpt til landet og vi holdt regattaer som kunne måle seg med Europauken. Vi hadde på den tiden nære 1300 båter i vårt register og omkring 4500 medlemmer, altså ikke langt fra 1 båt for hvert tredje medlem.

Men denne utviklingen var neppe sunn, den var basert på konjunkturer som i lengden ikke kunne fortsette. Og da reaksjonen i begynnelsen av 20-årene kom, kom den hardt. Det var så mange båter at nybyggingen nesten holdt opp, ja det hjalp ikke at den nye R-regelen kom heller. Senere, etter at den verste likvidasjonsjonen var over, tok det seg jo opp igjen.

Det var dog enkelte lyspunkter også i denne tid. En dag vi sitter i styret kommer det telegram fra Anker som da var i Paris, at vi burde utfordre om Coupe de France. Vi kjente den så vidt av omtale, men det var også alt. Men da Anker hadde foreslått det, måtte det jo være noen mening i det og utfordringen ble sendt. I 1922 møter så Anker opp med «Bera» i Le Havre. Det blir en lettkjøpt seier, og det blir også norsk seilingsports første møte med



6-meter starter ved Hankø.

I forgrunnen «Norna 3», bygd hos Anker & Jensen A/S i 1933.

den sjarmerende seilerdronning madame Hériot, som senere ble en god Norgesvenn og ofte gjestet oss. Og det ble innledningen til en rekke seilaser, hvor fransk ånd og fransk ésprit satte sitt preg på vår seil-sport. I 3 år forsøkte franskmennene å ta pokalen tilbake, men det strandet alltid på «Ranja», i det hele tatt ble det en myte at sålenge «Ranja» forsvarte pokalen var det ikke mulig for franskmennene å få den hjem igjen. Det første året seilte Anker «Ranja». Han var sliten på den tiden, alt jaget under krigsårene hadde også tatt på denne sterke mannen. Om morgenen før starten fikk jeg bud om å komme bort til ham. Han lå da til sengs og kunne knapt røre seg, og han ba da om at jeg måtte ta roret. Jeg nektet plent, i hvert fall ba jeg ham se tiden litt an, og ifall han ble bedre gjøre et forsøk. Etter noen varme omslag blir han litt likere, og «Ranja» går ut med Anker liggende på dørken. Det er frisk vind og høy sjø, og 5 min. før start får han karret seg opp i styreluken, og fra det øyeblikk har den franske «Namoussa» intet den skal ha sagt. Da Anker kommer inn spør jeg naturligvis hvordan det sto til med ham. «Frisk som en fisk» svarer han smilende. Avspenningen var da over.

Jeg må forresten nevne et lite trekk av Anker etter seilasene i Le Havre med «Bera». Han lot båten bli igjen i Havre i håp om å få solt den. Det var jo en konsortiebåt dette også. Jeg sa da noe om at franskmennene sikkert vil kopiere «Bera» og så kanskje slå oss med vår egen båt. Skitt, sier han, de skal bare gjøre den bedre, og da går det alltid galt. Dessuten tror jeg nok jeg kan lage en bedre båt enn «Bera». Og denne båten ble altså «Ranja». Argangen 1923 var forresten særlig vellykket med «Ranja» og de to fremragende 6-metere «Elisabeth 4» og «Ræka».

I 1924 er Anker over i Skottland med 6-metere «Unni», men klarer ikke å vinne Seawanhakapokalen. Men han knytter forbindelser som vi senere får mye glede av.

Tollgrensene har vanskeliggjort den gamle eksporten, men tross tollene i enkelte land går opp i tredjeparten av verdien, er verftet ute i Vollen så godt anskrevet at det allikevel får en rekke større bestillinger. Det er ikke bare internasjonale båter, men også andre. Og det er et bevis for Ankers store talent som konstruktør og hans grep på en hvilkensom-

helst måleregul, at han uten forhånds-erfaring bygger en Q-båt etter Universal Rule, som i Amerika blir klassens beste båt. Den vakte sensasjon i New York da den første gang startet og vant. Og det samme er tilfelle med den franske «Chardon Bleu», som betegner noe helt nytt i den franske 8½ meter klasse og i lang tid er klassens beste båt. Et år bygger han også en båt til Yokohama etter en ukjent regel og som rent vekker sensasjon med sine egenskaper både som sjøbåt og regattabåt, og jeg vil også nevne den eneste skjærgårdskrysser han bygget, 40 kv.meteren «Irene 4», som i Gøteborg feiret så store triumfer. Anker var aldri redd deplasementet og den tunge kjølen, og heri lå sikkert hemmeligheten ved mange av hans konstruksjoner. De største bestillinger Anker hadde var den store amerikanske skonnert «Advance», som han



Johan Anker på Garnholmen

utenfor Hankø, et sted hvor han likte seg godt og alltid var å se når det holdtes regatta, og han ikke selv var med ombord.

for øvrig også seilte over i Amerika, og «Albatros» den vakre skonnerten han leverte til en Schweizer-seiler.

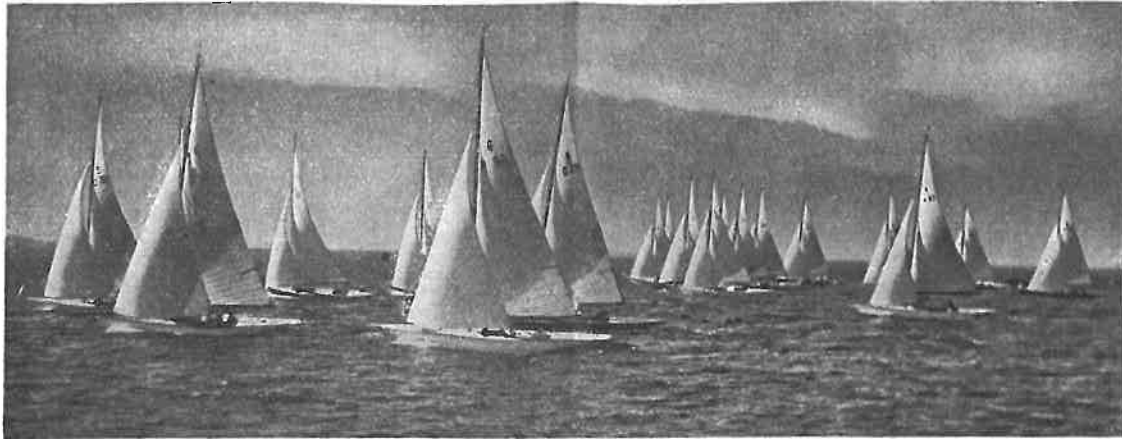
Men for det norske marked var det mest 6-metere, og det vil føre for langt å gi en oppregning av disse. Vi vet alle at de var

av høyeste klasse, den første «Oslo», som i 1925 gjorde sånn lykke over i New York, «Oslo 2» som han seilte i Cowes, «Noreg» som Magnus Konow vant Seawanhakapokalen med, «Figaro 5» som vant Gullpokalen i 1928, «Norna» som vant gullmedaljen i Amsterdam og «Norna 6», som ble beste 6-meter under jubileumsregattaene i England 1937, ja mange, mange andre. Innimellom slenger det en del 12-metere, som begge «Figaro»ene, «Magda 11», «Vema», og den engelske bestilling «Noresca», noen 10-metere og en del 8-metere. Enkelte av disse og en rekke 6-metere var utenlandske bestillinger.

Årgangen 1928 var særlig vellykket, med «Magda», «Rollo», «Noreg» og «Norna» hver i sin klasse. Under de olympiske leker i Amsterdam seiler Anker «Norna» fram til første båt så å si hver dag og i knivskarp konkurranse, og den behøver ikke engang være med i finalseilasen, da ingen kan true dens gullmedalje. Og dette til tross for at den en dag blir rent på av en av konkurrentene og må gå ut av løpet med et svært hull i siden.

I 1930 er Anker atter i ilden for de norske farvene, da han i jubileumsregattaen i Stockholm seiler «Magda 11» fram til beste 12-meter, og han har også gleden av å se sin 8-meter «Tamara» bli regattaens beste internasjonale båt.

Anker er nå over 60 år gammel, og en skulle tro at han ihvertfall var ferdig med pokalseilas. Vi har noen svarte år, da flere av de internasjonale pokalene forsvinner fra skapet ute på «Dronningen». Og Anker får konkurranse av unge og dyktige konstruktører som Bjarne Aas og Robert, og det er likesom troen på Anker, den kullsviertroen at hans båter alltid skulle vinne, ikke er så rotfestet lenger. Vi må herunder ikke glemme, at det rundt om i verden blir ofret store summer på internasjonal seilas, og at norske båter ikke alltid kan vente å vinne i denne konkurranse. Det er grenser også for hva Anker kan prestere, og det må huskes at det ligger allerede 10 års erfaring bak den internasjonale regelen og at det er vanskelig for en konstruktør å finne fram noe



En start av den tallrike drakeklassen.

nytt og bedre. Men for å motbevise pessimismen om sitt førerskap bygger han 6-meteren «Abu», seiler den selv og vinner Gullpokalen i Gøteborg. Det var ikke alle som var enige i at «Abu» skulle seile i Gøteborg, men det viste seg at «Abu» ikke bare var den riktige båten, men at også Anker var den riktige mannen, og han fortjener en hjertelig takk for at han også dengang reddet æren for oss. Det må forresten ha vært et stolt øyeblikk, da 60-åringen i kretsen av svenske og amerikanske seilere tok imot Gullpokalen nede på Långedrag, flankert av sine to sønner som hadde vært mannskap ombord. Året etter seilte Magnus Konow «Abu» og han vant også Gullpokalen med den.

Vi står nå foran jubileumsregattaene i 1933, da vår forening feirer sine 50 år, og da vi ber Anker gå inn som viseformann sier han ikke nei, ennskjønt han vet det betyr et svært arbeid. Og da han under den store fest på «Dronningen», i slutten av sin tale sier: «Kast loss, karer, sett fulle seil og nyt livet i de 8 dagene som kommer,» ja da var det et glimt av Anker i hans aller beste dager.

Ankers sortie både som konstruktør og som seiler er hans 8-meter «Sira». Det betegner utvilsomt toppen av hans konstruktørvirke, og den motbeviser alt snakk om at han slappet av med årene. Og den som så denne høyreiste mannen sitte tilrørs på «Sira», helst når det blåste riktig friskt, han fikk et levende inntrykk av at

Anker med sin nære 70 år ennå var en ung mann når det gjaldt seilas. Det er neppe noen gitt å kopiere den bedrift med egen konstruksjon 2 år på rad å vinne Kattegattpokalen i 70 års alderen. Og samtidig hadde han gleden av å se «Noreg 3» bli beste 6-meter og vinner av Entonnerpokalen. Bedre kan ingen konstruktør slutte sitt livsverk.

Før jeg slutter med båtene må jeg nevne drakene. De har vunnet seg et navn over hele verden og får stadig større utbredelse. Her er det ingen målregel, det er Ankers fantasi, sunne dømmekraft og solide erfaring som har skapt en idéel båt, der vanskelig kan gjøres bedre. Og at han selv i sine siste år brøt sin hjerne med nye typer viste hans eksperimenter med Stor-draken og tønne-båten.

Anker hadde tro på norsk seilsport, tro på nordmennene som seilere, og det er denne bærende idé som har fylt hans sinn og fått ham til å gå inn for seilsporten med hele sin energi og seige vilje. Hans arbeid for norsk seilsport er så veldig og strekker seg over et så langt tidsrom, at det er rent utrolig at et enkelt menneske har kunnet overkomme det. Troen og hans nasjonale syn var ledetråden, og han var lykkelig når han så det bar fram. For sine fortjenester av norsk seilsport var det meningen han skulle hatt St. Olav, men han brydde seg ikke om ordener.

Som konstruktør nådde Anker langt. Det var bare synd at han aldri fikk lov til å prøve seg på en båt til kamp om Amerikapokalen. Jeg vet han hadde god lyst, men den lå dessverre for høyt for vårt fattige land. Anker drev ikke sin virksomhet som konstruktør som håndverk, for ham var det kunst. Hans båter var således sjelden ferdige på tegnebrettet, de var stadig under forandring, helt til dekket var lagt. Han eksperimenterte atskillig, men gikk aldri til noen overdrivelse — og hans båter var alltid vakre. Han var en kunstner, for hvem linjenes skjønnhet spilte en stor rolle, og han sa da alltid at arkitektur og hurtighet meget godt kunne forenes.

Sånn var han også som rormann. Det var skjønnhet over hans seilas, han lekte med båten og den var alltid under hans kommando. Jeg har aldri sett noen med Ankers evne til å kunne presse en båt fram i et gitt øyeblikk. Det så ut som om han alltid hadde en reserve i bakhånd, for når det gjaldt som verst *drev* han faktisk båten fram. Og så kunne han etterpå slappe av, for igjen å ta en tårn når det trengtes. I nærkamp var han vanskelig å slå. Hans følelse for båtens trim var trenet til fullkommenhet, da felte han dom over seg selv som konstruktør, og skjønt han aldri ville innrømme at noen av hans båter var mindre gode, var han den første til å rette feilen. Feilene viste ham veien, det var etter en god årgang at det var vanskeligst å lage noe som var bedre.

Han satt alltid til lovart når han seilte, et karaktertrekk som gjorde ham lett kjennelig. Og her kunne han sitte lange stunder og kikke rundt på konkurrentene uten å slakke av på sin perfekte bidevind. Mange har sagt at Anker ofte hadde hellet med seg. Det var ikke hell, det var hans evne til å velge det rette, trenet gjennom årtiers erfaring. Båt og rormann var alltid ett i Ankers hender, det var nøkkelen til hans store seire.

Få mennesker har fått så mye ut av livet som Johan Anker, og han var selv klar over hvor rikt han hadde levd. Han var

et lykkelig menneske, og rett før han døde sa han til meg: Vi har vært heldige som har fått lov til å leve i disse lykkelige år. Ungdommen i dag har ikke så mye å glede seg til. Og det var som om han selv var klar over at livet ikke lenger hadde den samme verdi. Allerede i fjor likviderte han sin virksomhet ute i Vollen og tenkte på å trekke seg tilbake til sitt fødested Halden.

Johan Anker var norsk i hele sitt vesen og eide mange av de egenskaper vi gjerne vil skal være norske. Både som seiler og som forretningsmann ble hans liv ledet etter nasjonale synspunkter. For å nå dette mål kunne han ofte være hard og pågående. Da kunne han nesten brutalt si hva han mente, uten hemninger. Men selv om han var en kampens mann, kjempet han alltid med blanke våpen. Det var aldri noen brodd i det han sa, og etterpå dekket han sine ord med sitt sjarmerende smil. Det var alltid en glede både å kjempe *med* ham og å kjempe *mot* ham, for ham var det aldri personen, bare saken det gjaldt. For hans usammensatte og sannhetskjærlige natur var hat et ukjent begrep, og han var aldri langsint. Detaljer interesserte ham mindre, det var alltid de store mål han hadde for øye.

Vi skal ikke sørge over at han fikk dø. Med hele sitt særpregde og rettlinjete vesen ville han ikke ha følt seg til rette under de nåværende forhold. Men vi som er igjen er blitt så uendelig mye fattigere, ikke bare vi hans venner, og den norske seilspport, men hele verdens seilspport. Hans navn vil gå over i historien som en av de store, og vi kan bare glede oss over at han var norsk.

Da kisten ved gravferden langsomt senket seg og foreningens flagg fulgte den, var det et symbol. Det var det flagg han elsket, det flagg han så edelt kjempet for som nå fulgte ham på hans siste reise. Johan Anker var norsk seilspports største mann, han må få sin bauta utenfor klubbhuset på «Dronningen», og jeg håper at hans ånd *aldri* vil forlate Kongelig Norsk Seilforening.