

Sagan om Smuggler

Artikel ur Vi Båtgare Nr 9 2002 publicerad med tillstånd av Jan Larsson



Herman Henriksson och Lennart Ebbekke

Med båtverldens häftigaste namn borde Smuggler blivit utmanaren till betydligt mjäktigare märken som Princess, Fairline och Sunseeker.

Men tyvärr brann eldsjälarna bakom Smuggler också för mycket annat.

Vi Båtgare berättar den bitvis onda sagan om SAS-piloterna som flög lägre och fortare än alla andra.

Hade SAS-piloterna tråkigt bakom spakarna i sina DC 7:or och nya Caraveller i början av 60-talet?

I alla händelser var det några av dem som tog ut svängarna ordentligt på fritiden.

Den förste var Herman Henriksson som redan på 50-talet tävlade med galoscher.

Snart fick han också sällskap på bøljan av SAS-kollegor som Einar Tehler, Georg Stensson med flera.

Och riktig fart på tävlandet blev det när flygstyrmannen Lennart Ebbekke kom in i gänget och tillsammans med Henriksson konstruerade en serie båtar som skulle dominera turistbåttävlingarna 60-talet ut.

Det var båtsportens guldålder, med 100 000-tals åskådare vid Roslagsloppet, vid de andra stortävlingarna i Norden och på floderna i Europas storstäder, till exempel 6-timmars i Berlin och Paris.

Till det första Roslagsloppet 1962, med start i Saltsjöbaden, kom det nystartade teamet Ebbekke-Henriksson med en plywoodlåda på dryga 4 meter med 22gr bottenvinkel och med en Mercury 50 hk på akterspegeln.

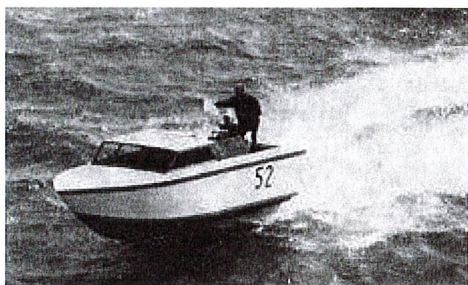
Ekipaget var döpt till Weedö.



Debuten blev lyckad, man tog klassegern men åt Roslagsloppets förste segrare, Bosse Lindström, var det inte mycket att göra. Han hade dubbla, lika starka Mercury på sin amerikanska katamaran.

Till nästa år beslöt man att bygga en ny båt. Plywoodlådan sålde man till en ung entusiast som långt senare blev produktchef för Mercury - Conny Landström, i dag marknadschef på båtförsäkringsbolaget Atlantica.

Till nästa Roslagslopp, var teamet ännu bättre förberett, I smedjan på Tibble gård i Kungsängen hade man under vintern byggt en ny tävlingsbåt, en kabinbåt som på alla sätt uppfyllde kraven på att vara turistbåt -det var tom ståhöjd i kabinen. Maskineriet var en Volvo Aquamatic 110hk och båten hade förståss djup V-botten på Bertram-vis.



Weedo 6 Bild från 1964

Men än en gång blev Bosse Lindströms "katta" en för svår motståndare.

Men det var nära, den nya kabin-Weedon ledde ända fram till målakan och Bosse Lindströms segermarginal var bara 35 sekunder -detta efter 100 sjömil.

Nytt år och nu båt.

Det gällde att hänga med i svängarna för nu växte startfälten och båtarna blev allt mer avancerade.

Vintern 1963-64 snickrades det inte längre i plywood i smedjan i Kungsängen.

I stället bakade man den första Weedon i glasfiber -Weedo 18, en båt som säkert var inspirerad av italienaren Renato Levis konstruktioner vid den här tiden, även om Herman Henriksson alltid förnekade detta när likheten påpekades. I alla händelser kännetecknades båten av de breda steglisterna dragna ända ut till akterspegeln, den uppdragna slaglinjen och den starkt fallande stäven. Båten liknade faktiskt en plastpulka. Motorn var på nytt Volvos 110-hästare och det räckte till en fin klasseger och en 5:e plats totalt i årets Roslagslopp. Man vann också många andra segrar i de allt populärare loppen i Norden.



Weedo 18 sattes senare i även i serieproduktion, både som sportbåt och som kabinbåt. En båtbyggare i Borås skötte serietillverkningen, men det blev inte så många båtar av projektet.

Desto större blev framgången för nästa Weedo, -Weedo GT. Här hade teamet Ebbekke-Henriksson en tydlig förlaga -den amerikanska sportbåten Glasspar F-100 men med den skillnaden att Weedo GT:n hade en rejält djup V-botten medan F-100 var påtagligt platt. Den nya båten gjorde sensation, kom 2:a totalt i Roslagsloppet, efter Åke Westerlund som körde en Fjordling med dubbla Mercury 100 hk, Ebbekke och Henriksson hade bara 135 Volvo-hästar till sitt förfogande.



Ett tag funderade man på att också ställa upp i Getingloppet med den lilla, 4 meter långa båten. Men man nöjde sig med att vinna varvloppet i Öregrund. Säkert klokt även om Ålands hav låg ovanligt stilla den dagen.

På fyra Roslagslopps-startar hade nu Lennart Ebbekke inte kommit sämre än femma totalt, trots Weedo-båtarnas alltid svagare motorisering. Dessutom hade det blivit klassegrar varje år.

Lennart Ebbekke ansågs nu som den bästa föraren i hela den här turistbåtscirkusen.

Weedo GT blev också en affärsmässig framgång. Sigurd Isacson köpte tillverkningsrätten och byggde 200 båtar i sin fabrik i Bollnäs.



Med facit i handen blev det den främsta komersiella framgång som konstruktörsteamet nådde.

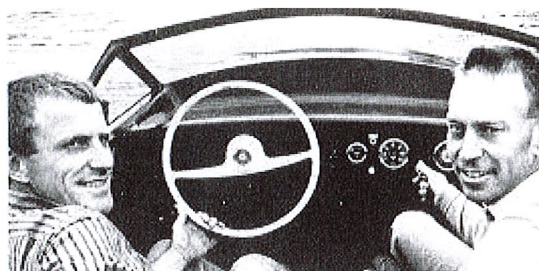
Och ännu hade båtarna inte fått namnet Smuggler.

Med det namnet kom de verkligt stora tävlingsframgångarna, men inte de affärsmässiga. Konstigt nog.

I sin civila skepnad såldes Weedo GT i flera versioner, för utombordare, för Aquamatic, OMC:s drev och faktiskt också med Crescents märkliga inudrev som hade dragande propeller och växellåda.

Men bäst var utbordarversionen vilket också visade sig i försäljningssiffrorna. Än i dag är Weedo GT en eftertraktad båt på begagnatmarknaden.

Hösten 1965 ritar teamet en ny båt, en Weedo som skall få tillnamnet Smuggler, ett namn som förpliktigade och väcker minnen från Algot Niskas och Uno Östermans dagar. Eller från den amerikanska förbudstiden.



Herman Henriksson och Lennart Dubekke i den första Smugglern - 18 fotaren.

Som SAS-piloter hade killarna från Kungsängen bra pejl på allt som hände inom amerikansk boating - att de var de första att tävla med djupt V-bottnade båtar var altså ingen tillfällighet. Men nu tog man i rejält. Med den nya Smugglern överträffade man Bertrams klassiska bottenvinkel på 24 grader, samma som också Jan Herman Linge använde till Fjordlingen.



28 grader, steglister och en ännu spetsigare och mer fallande stäv än på weedo 18 - nya Smuggler såg inte ut som en plastpulka utan som ett spjut - det första av alla vi skulle få se de följande 10 åren.

Smugglerns debut sammanföll med att Roslagsloppet flyttades från Saltsjöbaden in till Stockholms ström. Och med att tidningen Expressen och bensinbolaget BP gick in som huvudsponsorer.

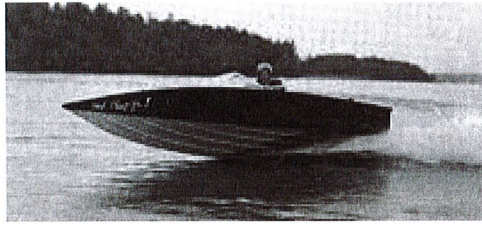
En bättre introduktion kunde man knappast tänka sig. Inte bara båt-tidningarna skrev om den sensationella Smugglern som var på väg att ta form i Kungsängen utan också kvällstidningar och kändistidningar - alla kittlade av det tuffa namnet på farkosten.

Också teamet uppmärksammades, på kändisplats -Herman Henriksson blev nu "vackre Herman" i spalterna.

Även inom SAS uppmärksammades piloternas prestationer. I interntidningen Inside SAS skrevs det flitigt om deras framfart.

Två nya medlemmar sällade sig nu också till Smuggler-teamet, SAS-kollegan Einar Tehler som man tidigare tävlat mot, och industrimannen KG Knutsson.

Den nya Smugglern kom inte förväntningarna på skam. I det första loppet, Saltsjöloppet utanför Saltsjöbadet tog man de fyra förstaplatserna med Ebbekke som segrare.



Lennart Ebbekkes egen Hej Hopp

Henriksson vann Nynäsloppet. Och ungefär så fortsatte det under tävlingssäsongen.

Alla förväntade sig också storslam i Roslagsloppet men där blev Smugglern snuvad på totalsegern av monsterbåten Speedy Gonsales körd av Båtnyttis Sven Zettergren.

Einar Tehlers 135hk räckte inte riktigt mot "Svenne Zettis" 450hk starka Ford Holman Moody.

Men andraplatsen tog han. Flera andra prominenta tävlingsteam hade också gått över till Smuggler.

Sigurd Isacson beställde sin egen version, förlängd 2 fot och följatligen döpt till Weedo Smuggler 20. Dessutom fick han motorbrunnen ändrad för dubbelmontage av Mercury 110hk.



Också Alex och Per Jute satt nu i Smuggler efter att ha kämpat duktigt i sin Cyklon med Scott-motor ända sedan första Roslagsloppet.

Nya Smugglern visade också upp sig utomlands. I Berlins 6-timmarslopp tog man en övertygande klass-seger.

I Paris var var Ebbekke/Henrikssons tvåa totalt efter en Molinari-katta, trots ett fel på styrningen som tog 50 minuter att reparera. Men sedan gick det fort på Seines upprörda vågor, där pråmtrafiken inte var avlyst under tävlingen.

Ebbekke hade den snabbaste varvtiden.

Paris var det verkliga elddopet för Smugglern. Massor av båtar havererade, oftast för att de var för lätta i den gropiga floden där vågorna studsade mellan kajerna. Också Smugglerteamet hade lättat sin båt genom att förse den med ett plywood-däck. Det misstaget upptäcktes dock under träningen och man barlastade fören med en 50 kilos sandsäck.



Långdistanslopp på vattenskidor var också en populär gren de här åren. Och till detta krävdes det snabba båtar.

I Sigtuna 1966 ställde både Lennart Ebbekke och Herman Henriksson sig på skidorna och lät andra köra. Snabbast av dem var Ebbekke med Herman Henriksson som god tvåa i klassen. Andra som deltog var Håkan Knutsson som lät pappa KG styra.

Totalsegrare blev den tidens främste vattenskidåkare, Hans Rösmer, bakom vinnarbåten i Roslagsloppet, Speedy Gonsales. Den gamle vattenskidpionjären Ragnar Frunk, då 70 år, var också med.

Smuggler 18 hade fått en kanonstart och nu skulle man räkna hem segrarna också i form av reda pengar.

Tillverkningsrätten såldes till Monark Crescent som storordigt utlovade en serie på 100 båtar till båtsäsongen 1967 -med Volvo Penta 120 hk för att det inte skulle gå alltför fort.



Men man kunde också specialbeställa båten med 135hk.

20.750 riksdaler inklusive den tidens något blygsamma moms var försäljningspriset.

På "Allt för Sjön" vårvintern 1967 var Smugglern verkligen het.

Men den sålde inte. Kanske var priset för högt eller köparna för få. Einar Tehler undrade om det verkligen fanns 100 fartgalningar i det här landet.

Hans undran var befogad, det byggdes och såldes runt 30 båtar i Monark Crescents regi.



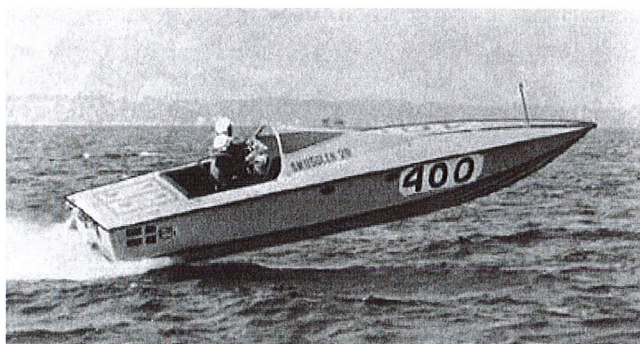
30 Smuggler 18 byggdes av Monark Crescent i Värberg.

Sedan tröttnade man på projektet och skänkte formarna till Sportbåtsklubben som sedan dess byggt en hel del Smuggler.

I dag är Smuggler 18 ett omtyckt renoveringsobjekt och med moderna motorer ännu vassare, på gränsen till farlig, än på den tiden det begav sig.

Vintern 1966-67 hände det stora saker i smedjan på Tibble gård - Stor-smugglern var på gång, en 28 fotare som egentligen var en uppblåst Smuggler 18 fast proportionellt något smalare.

Nordens snabbaste båt skulle det visa sig -inte minst till den danska polisens förtvivlan.



Ebbekke och Henriksson SS 28 No1 "Snakepit"

Den begick sin tävlingsdebut i Öresundsloppet och vann överlägset.

Dagen efter infann sig en spekulant, en bulvan för den danske smugglarkungen Alexander Blask och "Snakepit" såldes för omkring 80.000:-

Blask som redan hade en liten armada av båtar som hämtade cigaretter och sprit i de östtyska hamnarna och sålde med så god förtjänst att han skrytsamt berättade för alla, även för polisen att han inte längre räknade sina pengar utan vägde dem.

Övermodet blev hans fall. Några veckor senare greps han av dansk polis som bl a hade fotobevis för att Storsmugglern varit i Warnemunde och bunkrat kontraband. Ett foto visade den liggande vid kaj framför en östtysk tullkryssare.

Ett annat att beväpnad östtysk folkpolis övervakade ombordlastningen vilket man senare förnekade.

Eller åtminstone påstod sig inte känna till.

Den första Storsmugglern hade alltså blivit storsmugglare på riktigt och antagligen hunnit med flera turer både till Stralsund och Warnemunde.

Med Storsmugglern tog en sådan tur bara en timme.

Men Blasks glädje blev kortvarig, han hamnade bakom lås och bom och i början av 80-talet hittades han med en kniv i ryggen i en sopcontainer i Köpenhamn.

Båten såldes senare på auktion och blev på nytt racerbåt, körd av Volmer Jensen.



Volmer Jensen SS 28 No1

Också en anna dansk förare traktade efter en Storsmuggler, Anton Petersen.

Han var Danmarks bästa förare och i brist på inhemsk konkurrens tävlade han så ofta i Sverige att han blev medlem i en svensk klubb. Hösten 1967 kom han över en av de första Smuggler 28:orna och använde hela vintern till att preparera den.

1967 startade hela 16 Smuggler i Roslagsloppet.

Extra uppmärksamhet fick båt nr 236, körd av Gunvor Åkerlind och navigerad av Susanne Göthberg - tävlingens snyggaste ekipage tyckte Expressen i sin tjocka tävlingsbilaga och menade inte båten.

Den var dock välpreparerad inför loppet av fästmännen Ebbekke och Henriksson och de unga damerna kunde verkligen köra och navigera. Tyvärr fick man motorproblem och tvingades bryta på ett tidigt stadium.

Susannes navigationsförberedelser var kanske heller inte idealiska.

När hon kom hem efter en långflygning lät fästmannen Henriksson meddela:

"Jag har anmält dig till Roslagsloppet nästa vecka".

1967 års Roslagslopp var en verklig folkfest, man räknar med att närmare 200 000 såg loppet från båtar och stränder.

Den tunga annonseringen och en tjock Expressen-bilaga, där förarna presenterades som vore de popidoler, piskade upp intresset.

Dessutom kunde man visa upp en rad kändisar, med och utan båt-erfarenhet, som skulle delta: Tumba, Lill-Babs,

Picko Troberg m fl -det var något helt annat än ännu dagens kändislopp.

Själva tävlingen blev nästan underordnat intresse i den här kändishysterin.

Flera av proffs förarna uttryckte sig ogillande och menade att det sportsliga kom i kläm, vilket inte det minsta märktes i kändistidningarnas reportage från segerfesten i Öregrund.

Det var viktigare att den begagnade bilhandlaren och playboyen Hasse Radefalk fanns där än att segern gick till Sigge Isacson. Radefalk hade inte ens åkt båt dit, han kom per MC.

Segerekipaget var Sigges fjolårsbåt, den till 20 fot förlängda Smugglern.

Däremot hade han bytt motorer, till Evinrudes 115 hk och på så sätt fått ännu fler hästar att gasa med.

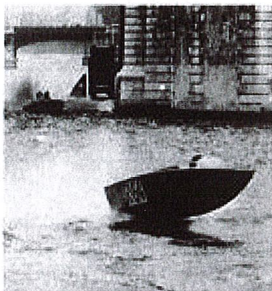
Oväerderlig hjälp hade han också av Harald Woxe'n, en av de skickligaste navigatörerna i Roslagsloppet.

Det blev också klass-segrar för Smuggler genom gamle speedwaystjärnan Eskil Andersson samt Bo Oldenburg som ännu inte börjat rita sina egna tävlingsbåtar.

Det här var första totalsegern i Roslagsloppet för konstruktörsteamet Ebbekke-Henriksson.

På hösten var man i Paris igen för båtslakten på Seine.

*Starten är imponerande. Båtarna
ligger uppställda längs en Strimka,
och alla startar samtidigt. På
översta bilden har just starten
gått. Molinari-kattan är en extrem
båt, otroligt snabb, men den har lätt
för att slå snett i för hög fart.
Härvid ses Ebbekke-Henrikssons
båt, Lägre rata, rullen i mitten.*



Efter sex tuffa timmar gick Lennart Ebbekke i mål som klar tvåa. Det trodde alla men han blev diskad för att han inte i tid ersatt den motorlucka han tappat i sjön. Den unge Italienaren Renato Molinari vann i en katta som han konstruerat tillsammans med sin far. Där föddes en blivande världsstjärna inom båtsporten.

HAN KOM, HAN SÅGS, HAN SEGRADE.

Anton Petersen hade använt vintern väl nere i Danmark och byggt ett väldigt fint ekipage på 28-fotsskrovet.

Dessutom hade han kommit över ett verkligt kraftpaket -en bigblock Chevrolet V8 kopplad till ett MerCruiser-drev.

Effekten mättes till över 400 hk.



Anton Petersens SS 28 1968

Nu var han redo att besegra svenskarna på deras hemmavatten och helst då i världens största båtävling -Roslagsloppet.

Men tuff konkurrens var att vänta, från andra Smuggler-ekipage, från den nya Gilbert Yacht som Gilbert Englund byggde nästgårds i Kungsängen -Sveriges nya high tech-centrum för snabba båtar - och från servicechefen Christer Folin på NKK som just fått hem Mercurys nya "blueprintade" 125+ hk. Dessutom visste man aldrig vad årets förre segerherre Sigurd Isacson hade att komma med, det ryktades om en katamaran, inte om en modifiering av den förlängda Smugglern.

I väntan på Roslagsloppet hände det en hel del annat på tävlingsfronten. Mest spektakulärt var Stockholms Grand Prix i mitten av juli, upplagt efter samma recept som 6-timmars i Berlin och Paris fast här tävlade man i 3 timmar i två dagar. Det blev kattornas triumf, Renato Molinari segrade och Carlo Rasini kom tvåa totalt. Men sedan var det Smuggler 18 på prispallen genom Eskil Andersson.

En ny Smuggler hade också premiär, 16- fotaren Lill-smuggler som tog hem klassegger genom SAS-piloten Ragnar Norberg.

Så var det då dags för den stora kraftmätningen -Roslagsloppet. Hela 139 ekipage kom till starten på Strömmen och det blev ett av de mest spännande och tätaste Roslagslopp som någonsin körts.

Anton Petersen som städslat Lennart Ebbekke att navigera fick seger. Men den satt långt inne. Christer Folin var bara 16 sekunder efter och efter ytterligare 18 sekunder skar Eskil Anderssons Smuggler mållinjen.

Eftersom starttiderna var olika tog det en hel timme innan den slutgiltiga prislstan kunde presenteras.

Det blev mycket publicitet kring Petersens hästkraftsstarka Storsmuggler, men Christer Folins och Eskil Anderssons prestationer imponerade egentlige ännu mer. Och det förtjänas att påpekas att Sigurd Isaccsons segertid från året före faktisk var bättre än Petersens.

Nu kom han fyra med sin gamla förlängda Smuggler så någon katamaran blev det inte den här gången.

Ingen skugga över Anton Petersen dock -han kom, han sågs av den kanske största publik som något svenskt idrottsevenemang dittills haft. Och han segrade.

På hösten var det dags för Paris 6-timmars och man väntade mycket av den nya Lillsmugglern som gjort bra ifrån sig i Stockholm.

Men på Seine gick allt åt helskotta. Alla fyra båtarna brakade in i kajen på nära nog samma ställe och Lennart Ebbekke fick sys med åtta stygn. Något var allvarligt fel, båtarna klarade inte de tvära kurvorna utan lade sig på babords fribord och rutschade okontrollerat in i kajkanten.

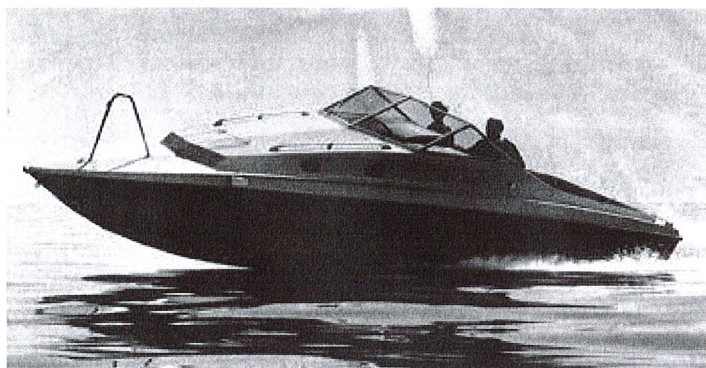
Det här beteendet hade man inte märkt tidigare, varken vid utprovningen eller i Stockholm.

Något snopna och omilt behandlade återvände man hem för att rätta till konstruktionen. En annan vinkel på friborden akteröver blev botemedlet.

Till Berlin i oktober var problemet löst och nu gick det riktigt bra. Håkan Knutsson som hade sin pappa KG som co-driver vann sin klass och det gjorde också Tommy Lundin som körde utbordarversionen med en Eivinrude.

För Knutsson senior var det tävlingsdebut och han körde faktiskt fortare än sonen. Starkt av en 53-åring.

1968 Var det också dags att utveckla storsmugglern för civilt bruk -med kabin och med familjekomfort.



Smuggler SS 28 Cabin

En serie på 20 båtar byggdes i egen regi vid en fabrik vid Gåshaga på Lidingö av företaget som nu hette

Smuggler Boat Company.



Storsmugglern blev dock inte den framgång man hoppats på. Köparna ville hellre ha utrymmen än möjligheten att se skärgården i 40 knop.

En del gillade heller inte utseendet och åtminstone en båttidning hävdade att båten med dess tunna förskepp och nerdragna stäv var farlig i händerna på ovana förare. Dessutom tyckte man att både överbyggnaden och inredningen var hemsnickrade.

Men ett 15-tal båtar beställdes första året. Senare tog Segmo-båtar utanför Uppsala hand om tillverkningen och där byggdes ett par hundra Smuggler i olika versioner fram till mitten av 90-talet.

Men också i Norge byggdes Smuggler, där användes 28-fotsskrovet både till 28 Patrol och 28 Ambulance, senare även till en serie båtar som som både Kuwaits och Borneos kustbevakningar använde för smugglarjakt.

Också Luftfartsverket och svenska Flygvapnet köpte Smuggler Patrol -för räddningsuppdrag.

Nya projekt väntade runt hörnet. Ännu hade Ebbekke-Henriksson inte vunnit Roslagsloppet själva, inte heller Getingloppet även om Lennart Ebbekke navigerat fram segrarna vid båda tävlingarna.

Nu skulle den där luckan i meritlistan åtgärdas.

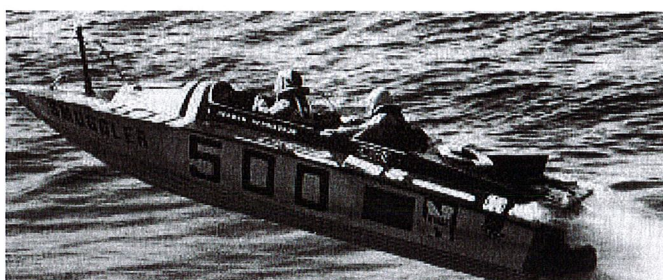
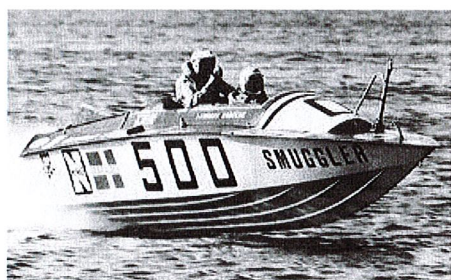
Vintern 1968-69 började en ny Smuggler ta form, en 21-fotare med alla erfarenheter inbyggda från de tidigare Smugglerbåtarna. Först ritades den civila versionen, en riktig turbåt, runabout, för snabba färder i skärgården.

Man skissade också på en kabin och en hardtopversion. Till "Allt för Sjön" i Stockholm visades den nya turbåten upp med en 6-cylindrig Volvo Aquamatic på 165 hk prissatt till 29 900 kr. Dåtidens skärgårdsdoktor, Ullmark, beställde en för tjänstebruk.

Utställningsbåten byggdes i Norge av Strømmen A/S, tidigare mest kända för sina Trifoil-båtar - beskedliga trimaraner helt väsensskilda från en Smuggler.

Samtidigt byggde man två tävlingsskrov. Det ena levererades till Håkan Knutsson och försågs med dubbla Volvo 6:or -rejält trimmade. Det andra till Ebbekke/Henriksson som laddade ännu värre -med den vassaste MerCruiser man kunde komma över och med racingdrev och powertrim som farthöjande tillbehör. Effekte var hela 475 hk.

Båtens utseende var det tuffaste man hittills sett, påminde lite om en Batman-bil. Dessutom var den försedd med spoilers i akterskeppet. Sätena var placerade i tandem och man samtalade via komradio.



Ebbekke/Henriksson SS 21 Old Smuggler 1969

Allt det här var nyheter inom svensk boatracing.

Mitt upp i utvecklingsarbetet drabbades Herman Henriksson av en personlig tragedi. Hans fästmo, flygvärdinnan Susanne Göthberg, var ombord på den SAS DC-8 som störtade i havet utanför Los Angeles i januari 1969.

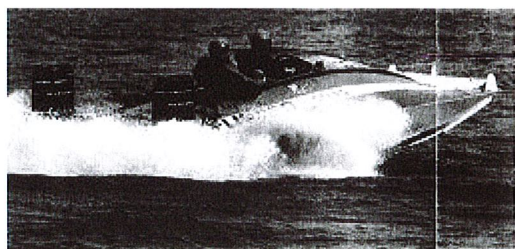
De skulle ha gift sig bara någon vecka senare.

Lördagen den 16 augusti var en vacker dag med nästan blankvatten i Stockholms skärgård. Allt var upplagt för en verklig fartfest -och det blev det också med över 200 000 åskådare.

Ebbekke/Henriksson sopade banan med konkurrenterna och satte ett fartrekord som skulle stå sig i många år.

Hela 56,61 knop i snitt på vägen till Öregrund och stundtals låg man på 70 knop.

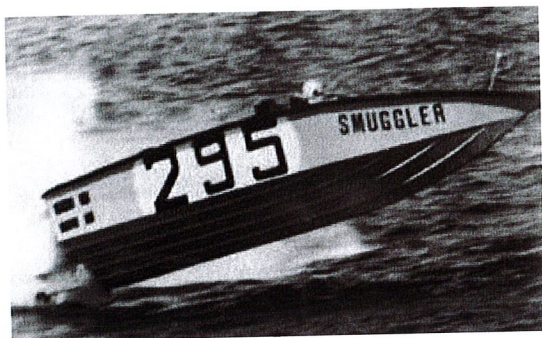
Med den farten överträffade man Anton Petersens resultat från föregående år med hela 10 knop. Också andra körde fort i det fina vädret, främst då Sigurd Isacson med sin nya katamaran Flying Flipper med dubbla Mercury 125 hk, dock utan en chans att nå den bortflyende Smugglern.



Sigurd Isacson Flying Flipper 1969

För Håkan Knutsson och hans vassa Smuggler 21:a gick det sämre, ena motorn lade av strax före Vaddö kanal.

Men fram till dess höll han samma tempo som systerbåten.



Håkan Knutsson SS 21 1969

Nästa dag skulle delmål två i projektet uppfyllas -segern i Getingloppet.

Här var utmaningarna större för i startfältet fanns offshore-världsmästaren Don Aronow med sin 1000 hk starka "Cigarette".

Dessutom blåste det lite mer på söndagen. Nu blev det ingen match, Aronows båt fick fel på ett drev och tvingades bryta liksom flera andra ekipage, bland dem Håkan Knutssons.

Batman-båtens 50 knop i snitt räckte väl för den andra segern.

Det här var första gången någon tog hem dubbeln i världens främsta båtarrangemang.

Håkan Knutsson som tvingades bryta båda tävlingarna visade ändå att han hade ett vinnarekipage - vinst i både Lidingöloppet och i Oslofjorden runt.

I den senare tävlingen besegrade han den första Storsmugglern, den som den danske smugglaren köpte och som Volmer Jensen sedan ropade in på auktion.

Nu när de verkligt stora segrarna var bärgade verkade utmaningarna , åtminstone på tävlingsbanan, vara över för Ebbekke/Henriksson.

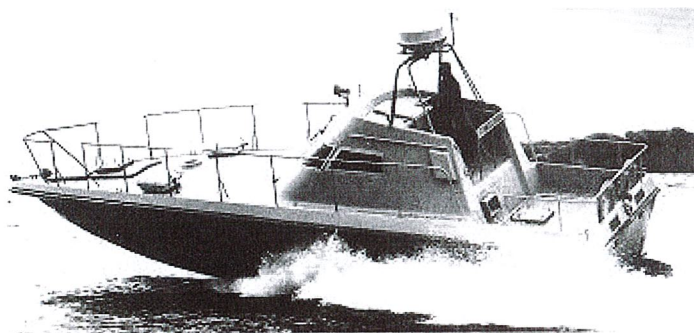
Lennart Ebbekke lämnade företaget för att senare bli en av Sveriges främsta konstflygare på sin fritid.

Tragiskt nog omkom han när hans plan störtade 1986.

Herman Henriksson fortsatte utvecklingsarbetet av Smuggler och konstruerade bla 24 dc, den kanske populäraste Smugglern.

Skärgårdsdoktor Ullhammar bytte då till en 24dc

Herman Henriksson byggde även större båtar för yrkesmässig användning och i samarbete med mariningenjören Hans Lindgren och KG Knutsson utvecklades bl a Smuggler 45 som köptes av indiska kustbevakningen och av svenska marinen.



Smuggler 45 Patrol

Långt senare byggdes också Smuggler 384 som blev förlagan till den svenska marinens stridsbåt.

Men då hade även Herman Henriksson lämnat företaget. I dag ägs namnet Smuggler av Hans Lindgren och de senaste åren har man även försökt göra comeback på fritidsmarknaden, bl a med Smuggler 8000 som visades på "Allt för Sjön" härom året.

Men det är en annan historia. Märkets stora år var på det sena 60-talet -på tävlingsbanorna -och någon konkurrent till Princess, Fairline och Sunseeker blev Smuggler aldrig -trots det tuffare namnet.