

## Hur mitt seglarliv började

För fler år sedan än jag tors tänka på, bodde jag i det fagra Hälsingland hos mina föräldrar. En idyll i en fortfarande levande jordbruksbygd. I en av landskapets nordligaste ådalar. Den trygga skogen bakom huset på dalens norra sida. Sjön ett par hundra meter nedanför, mot söder. Någorlunda bördig åkermark runt sjön. Fortfarande med kor betande om somrarna. Åtminstone en del av bönderna runt sjön var ännu riktiga bönder - och inte bara landsbygdsbor som försörjde sig på mindre jordnära sysslor.

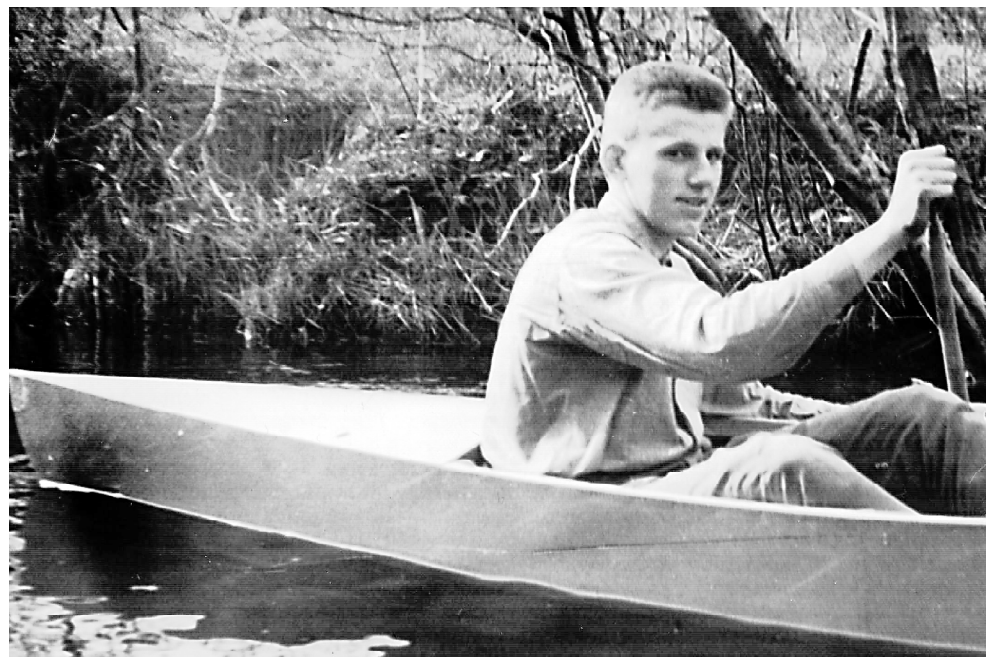
Själv hade jag efter flera års pendlande mellan hemmet och det drygt fyra mil avlägsna Hudiksvall - de sista två åren boende inackorderad därstädes - avlagt min studentexamen. På den här tiden var det ju något riktigt märkvärdigt. Och blodigt allvar på examensdagen, med muntliga förhör inför stränga censorer! Numera är ju gymnasiet avslutning mer som vilken annan skolavslutning som helst. Och risken att "kuggas" hänger inte som ett damoklessvärd över examinandena.

Jag var så vitt jag vet också den förste i släkten som "tog studenten" - och därmed också tog steget in i någon sorts marginaltillvaro mellan samhällsklasserna. Att förflytta sig uppåt i den sociala hierarkin är inget som sker på en generation. Åtminstone inte känslomässigt. Även om de yttre attributen kanske inte är alltför svåra att tillskansa sig.

Men det var inte om detta jag skulle berätta.....

Saken var den, att jag i en tidig ungdom av någon för mig fortfarande förborgad och oförklarlig anledning blev hänsynslöst förälskad i allt vad båtar hette - framför allt båtar med segel. Jag lånade alla böcker jag kom över på Hudiksvalls Stadsbibliotek om båtar, om båttyper, båtkonstruktion, segelfärder och seglare. Måhända var det de linjesköna segelbåtsskroven som med sina klassiska och mjukt kvinnliga former tilltalade mitt estetiska sinne. Annars har jag något okänt sjömanspåbrå långt tillbaka i släktkrönikan.

Sommaren 1960 tillbringade jag ett par veckor tillsammans med mina kusiner i Lysekil på västkusten. Grannens pojke mitt emot deras sommarhus hade en alldeles egen kappad liten segelbåt i trä av gammal skärgårdskryssartyp. Tillsammans med honom gjorde jag och mina kusiner några seglingar på Gullmarsfjordens salta vatten. Nu var jag totalt förlorad! Jag tänkte bara på båtar och segling. Den helt obeskrivbara känslan



*Paddlande i min egenhändigt konstruerade kanot - i än hemmavid*

när vinden fyller seglet, båten kränger till litet och skjuter fart med ett lätt porlande runt stäven... De lätta vibrationerna i rodet - förmedlade via en blankfernissad rorkult av trä... Allt detta var upplevelser som gick mig i blodet.

### **KANADENSAREN**

Jag, en landkrabba från de norrländska skogarna var nu alltså helt "söld" på detta med segling. Innan jag åkte till Lysekil hade jag konstruerat och byggt en liten kanot, typ kanadensare, med masonit som bordläggningsmaterial. Det första jag gjorde, när jag kom hem från Västkusten, var att sätta roder, köl, mast och segel på kanoten! Blåsiga sensommardagar kunde de jordgubbsplockande damerna runt sjön med hjärtat i halsgroppen se mig gunga fram över sjöns vågor. Kanoten var 60 cm bred, så det var precis att jag fick plats med min stadiga lekamen i flytetyget. Själva seglingen blev en ganska avancerad balansakt. Trots att jag seglade med skotet i handen och kunde parera byarna, så betraktar jag det fortfarande som ett under att jag aldrig slog runt.

### **DRÖMMEN - SOM BÖRJAR FÖRVERKLIGAS**

Nåväl... Efter hand började jag förstås drömma om större fartyg och vidare vatten att befara. Hemma på min kammare bottenskrapade jag alla mina via Stadsbiblioteket



*Kölplanka med stäv, akterspegel och 0-spant, roder och virke till spant mm*

inhämtade kunskaper i båtkonstruktion, ritade och mätte, vägde lateralplan mot segelplan och hade så småningom på mitt rutade papper en båtliknande skapelse med måtten 5,20m x 1,70m. Segelytan skulle med storsegel och fock uppgå till sammanlagt omkring 12 kvadratmeter.

I fars garage kunde jag hitta en skiva grövre vattenfast plywood. Ur den sågade jag ut ett roder. En rorkult utformades ur en bit av en furuplanka och putsades med finaste sandpapper till en sammetslen yta. Nu kunde jag alltså hålla rorkulten i näven och drömma om långväga seglatser. Emellertid saknades ju fortfarande båten!

Den konstruktion jag hade valt var en centerbordsjolle. Skarpa slag förstås, eftersom bordläggningen även denna gång huvudsakligen skulle komma att utgöras av masonit - men oljehärdad sådan av grövsta kvalitet. Med tanke på att konstruktionen inte



*måndagen den 7 maj 1965 var det dags för den vita mössan. Studierna vid "Hudiksvalls Högre Allmänna Läroverk" var därmed avslutade.*

skulle bli mer komplicerad än nödvändigt valde jag också centerbord av typ sticksvärd - alltså en skiva som sticks rakt ner genom en vattentät låda i mitten av båten. Den skall i stället för köl minska avdriften vid kryss. Ett bättre och säkrare alternativ hade förstås varit ett fällbart centerbord, men det hade som sagt blivit en byggnadstekniskt svårare konstruktion.

Under tiden dessa förberedelser ägde rum fullföljdes studierna vid Hudiksvalls Högre Allmänna Läroverk - med fortfarande synnerligen täta besök på Stadsbiblioteket och spridda inköp av "Båtnytt", "På Kryss & Till Rors" och andra nautiska publikationer. Småbåtshamnen utanför bussgaraget i Hudiksvall besöktes också på varliga håltimmar och under vissa eftermiddagars väntan på bussen.

På lördagarna slutade jag tidigt och fick vänta några timmar på tåget norröver. Då smög jag mig ofta ut förbi gamla bussgaraget och till den lilla småbåtshamnen utanför. Där stod jag längtande och tittade på de enstaka segelbåtar som rörde sig ute på fjärden, och på de linjesköna skapelser som låg förtöjda vid bryggorna. Vid ett tillfälle dök en yngling upp för att ge sig ut på en liten tur i den då ganska friska vinden. Till min andlös häpnad kom han fram till mig och undrade om jag hade något särskilt för mig, eller om jag hade tid att följa med ut som hans besättningsman. Om jag hade tid!!!

Jag svävade någon decimeter över marken och kunde knappt tala av upphetsning. Han hade en Neptun 12:a, lillasyster till den kanske mer bekanta Neptunkryssaren, som fortfarande seglas flitigt längs norrlandskusten.

Jag minns knappt några detaljer från när jag gick ombord eller från själva utseglingen. I alla fall är jag säker på att det inte fanns någon motor ombord. Kommer också ihåg glimtar från själva seglingen i den friska vinden. Båtägaren satt längst akterut i sittbrunnen och styrde, medan jag satt en bit för om honom och var ganska utsatt för stänket från sjöarna på kryssen ut över fjärden. Han räckte mig en tunn gammal

regnkappa, som jag nödtorftigt skyddade mig med. Nu har jag inte någon uppfattning om hur lång tid seglingen tog. Sannolikt kan det inte ha rört sig om mer än en timme eller så, men hos mig slog upplevelsen rot i mitt innersta. Fast det var ändå inte vid detta tillfälle jag greps av ”seglingsvansinnet”. Som jag nämnde så var jag biten redan tidigare, och enligt min mor så hade jag långt före detta tillfälle lånat alla böcker jag kunde komma över om båtar och segling på stadsbiblioteket - där jag och ett par kamrater för övrigt nästan bodde under vår studietid. Om jag bara hade läst mina läxor lika flitigt som jag läste Bertrand Russel, Göran Schildt eller Ivar Lo Johansson, så hade mina studier blivit exempelöst framgångsrika!

Min nästa höjdpunkt inom området segling inträffade, som redan inledningsvis nämdes, när jag var sexton år och tillbringade några veckor hos mina kusiner på deras sommarställe i Lysekil. Pojken i grannhuset där hade en egen segelbåt, en liten kappad grön träbåt av traditionell skärgårdskryssartyp med bomullssegel och givetvis helt utan hjälpmotor. Med den kryssade vi omkring i friska vindar ute på Gullmarfjorden, och någon gång över till Fiskebäckskil mitt över fjorden eller till Kärringön en bit ut. För mig var det en fantastisk upplevelse, när jag till och med själv fick styra båten och på egen hand kryssa mellan de förtöjda båtarna i småbåtshamnen eller svänga intill den höga stenkajen vid stora hamnen och visa upp min nyförvärvade skicklighet för flanörerna på kajen.

Vid den här tiden hade OK-jollen, med centerbord, kattrigg (endast storsegel, på ostagad mast) och skarpa slag blivit mycket populär. Den var ett billigare och självbyggbart alternativ till den olympiska Finnjollen, Richard Sarbys 4,5 m långa fullblodsjolle, som konstruerades 1951 just med tanke på olympiaden i Helsingfors året därpå (därav namnet). Jag studerade alla OK-skrov jag såg uppdragna på land och drömde om att kunna skrapa ihop tillräckligt med pengar för att själv bygga ett exemplar. Så blev det aldrig, men - som framgår nedan - ritade jag däremot och byggde en alldeles egen och något större konstruktion med vanlig sluptrigg - alltså både fock och storsegel. Fast det blev inte möjligt förrän sommaren 1966, sedan jag muckat från min militärtjänstgöring i Östersund och under någon månad fritt kunde disponera min tid på hemmaplan.

Efter tidigare nämnda studentexamen åkte jag direkt upp till I5 i Östersund utan att dessförinnan hinna njuta något av de avklarade gymnasiestudierna. Tio månaders slit i de jämtländska fjällen och skogarna innebar sedan ett tämligen totalt avbrott i planerna på båtbygge och segling - även om intresset fortfarande satt lika fast rotat. Vid det här laget hade också redan förberedelserna för bygget avancerat ytterligare, såtillvida som jag lyckats i centralortens brädgård inköpa ett st ”tretumnio” furuplanka och fått den uppsågad till lämpliga dimensioner för spant, slagvägare etc. hos grannen David, som på sin loge hade en klyvsåg uppställd. Likaså hade far inköpt och med hjälp av den lastbil han dagligen körde till och från Sundsvall forslat hem ett antal skivor av den tidigare nämnda oljehärdade masoniten.

Nollspant (”tvärspantet” på båtens bredaste del) hade också konstruerats, liksom akterspegel. En dag hade jag också tagit fars yxa och gått till skogs nordvärt, slagen av insikten att en segelbåt måste ha en mast. På en brant nordsluttning hittade jag en långsträckt, smäcker och smal gran. Nästan kvistren, rak och fin. Den hade fått sträcka på sig ordentligt bland de andra äldre träden för att komma upp i det livgivande ljuset och hade därför fått denna konstitution. Granen fälldes, kvistades och bars hem. Inte ens i färskt och kaddrypande tillstånd var den så tung att den nämnvärt belastade min axel, när jag bar den genom skogen. Mastämnet lades undan på garagevinden för torkning - och blev liggande där ett par år, innan den åter hamnade i lodrätt läge och fick äran att bära vita segel på min nybyggda båt.

Efter att i maj 1966 med blandade känslor - både lättnad och saknad - ha skilts från kamraterna bland ”Fältjägarna” på 8:e kompaniet, I5 i Östersund, kunde jag så plötsligt disponera hela dagarna utan tanke på vare sig skola eller soldatutbildning. Visserligen insåg

jag, att jag måste försörja mig, och jag åkte runt och sökte jobb på allehanda platser. Ständigt med lika nedslående resultat! Studentbetyget var vid den här tiden snarast en belastning, när det gällde att få ett ”vanligt jobb”. En ganska deprimerande upplevelse!

Emellertid kom jag att utnyttja denna tid dels till att inreda den f.d. möbelaffär som hörde till familjens egendom, samt till en allmän uppfräschning av egendomens samtliga byggnader, omkittning av fönster, målning av fasader o.s.v. - och dels kunde jag så fram på sommaren äntligen fullfölja ”projekt segelbåt”!

I samband med huggandet av mastämne hämtades också ur skogen en granrot med lämplig svängd form till en förstäv. Den var senvuxen, hård och seg (och åstadkom avsevärda problem senare, när jag skulle spika i den med mjuk kamspik av koppar; förborring av varje spikhål blev då lösningen!). Den här stävbiten laskades ihop med en kölplanka, limmades och skruvades ordentligt och fick sedan utgöra ryggraden på den ”stapelbädd” som gjordes i ordning i vår verkstad (f.d. möbelverkstaden).

Akterspegeln fästes provisoriskt. De långa smäckra spanten fästes i akterspegeln, spändes över nollspantet och drogs sedan samman till förstäven. Den form spanten naturligt erhöll vid denna böjning fick också bli båtens linjer - även om dessa i någon mån avvek från linjeritningen på mitt rutade papper. Längd och maxbredd, liksom centerbordets och mastens placering var emellertid det väsentligaste för balans och segelförmåga. Och där gjordes inga ändringar.



*Centerbordslådan är redan monterad, liksom bordläggningen av trä i botten på båda sidor om den*

## BYGGET

Nu vidtog en intensiv period. Eftersom min erfarenhet av båtbygge inskränkte sig till förfärdigandet av redan nämnd kanadensare, och tidigare en diminutiv badbåt (vars sjösättning är en historia för sig!), så var jag ju inte precis någon erfaren båtkonstruktör. Visserligen har jag inte tummen mitt i näven, och jag var ju upp vuxen med ”snickarbova” inom räckhåll hela tiden och hade tränat flitigt där, men avsaknaden av detaljritningar och byggbeskrivning gjorde att det nog gick åt mer tid till att fundera ut de praktiska lösningarna, i vilken ordning de olika detaljerna skulle utföras o.s.v. än till själva byggandet. I alla fall fortskred arbetet.

Centerbordslådan var det kanske mest komplicerade. Genom den skulle det tunna centerbordets kunna stickas ner genom båtens botten och utgöra en avdriftshämmande ersättning för köl. Dels måste givetvis konstruktionen bli lika vattentät som båten i övrigt, och dels måste den kunna motstå en avsevärd belastning i sida vid ordinarie segling - samt givetvis oerhört mycket större krafter vid eventuella grundkänningar. Den här tämligen sofistikerade lådan började jag med - och lyckades riktigt bra. Fick den såvitt jag kunde bedöma tät och stark, och den passade också in perfekt i den uthuggna öppningen i kölplankan. Där limmades den och skruvades med mässingskruv. Riktigt med tvåkomponents fenolhartslim användes. Vattenfast måste det förstås vara.

Mycket lägligt hade den bod som tidigare utgjort den lilla möbelindustrins tapetserarverkstad rivits strax innan. Innerväggarna där bestod av spontade halvtums furubräder. De

fick bli bottenförstärkning innanför masoniten i den öppna delen av båten - där besättningen skulle komma att vistas och en kraftigare bottenkonstruktion därför behövdes. I övrigt blev det förstås bara ett "regelverk" av trävirke innanför bordläggningen av masonit - kraftigare och tätare i botten och föröver, men glesare på sidorna.

Båten gjordes halvdäckad, dvs den fick ett däck som gick från fören till omkring en halv meter akter om masten. Dessutom "skarndäck", ett par decimeter på varje sida och ett akterdäck på drygt en halvmeter.

Efter ett par veckors inte alldeles kontinuerligt båtbyggande, med ständigt nypåkomna praktiska svårigheter, hade jag kommit så långt att båtens bordläggning satt där. Man kunde nu se att det var en båt! Med inte så liten stolthet betraktade jag alstret - som från första idén och första strecket på konstruktionsritningen till den skapelse jag nu såg framför mig, var mitt eget verk!



*Båten har vänts på rätt köl.  
Bordläggningen sitter där. Det är  
bara däck som skall på.*

Nu var det dags att vända fartyget "på rätt köl" för att kunna anbringa däck och de detaljer som hörde ihop med riggen. Så här långt efteråt kan jag för resten påminna mig, att jag under arbetets gång fick ett och annat besök av vänner och grannar. En av de senare var älskvärd nog att omtala, hur självlärda båtbyggare ofta brukade sluta som byslaktare! Härvid åsyftade han att båten brukade bli av sådant slag att den endast var användbar som det kar i vilket grisen skällades!

Mycket uppmuntrad av dessa förutsägelser fortsatte jag oförtrutet på mitt båtbygge. Snart var det faktiskt också färdigt, och båten kunde målas. Skrovet fick bli rött och däck blått. Jag använde mig av Internationals tvåkomponents polyuretanfärg, vilken gav en yta som var väl så hård och motståndskraftig som nutida "plastbåtar" yttersta "top coat"-skikt. Mitt ekonomiska läge efter studier och militärtjänstgöring var naturligtvis inte lysande. Jag var helt beroende av mina föräldrars generositet och välvilja - som lyckligtvis då liksom alltid var av hög dignitet. Material och tillbehör fick ändå givetvis bli det billigaste tänkbara (oljehärdad masonit i stället för marinplywood t.ex.). Ventilationsbeslag av modifierad "svanhalsmodell" tillverkades av ett kasserat dammsugarmunstycke av aluminium. Röstjärn till infästning av vanten kom att utgöras av vinklade fönsterbeslag. Rodrets "fingerling" och "malja" fick ersättas av vanliga fönstergångjärn, som faktiskt fanns i mäsingsutförande, etc, etc.....

Vad jag ändå ofrånkomligen måste inköpa i affär var: Den tidigare nämnda masoniten, ett mast/bombeslag av enklaste slag, ett antal meter fyrskafts lakansväv av kraftigaste kvalitet, samt 1000 st kamspik av koppar, några tjog mässingskruv av olika dimensioner, en burk Cascofén fenolhartslim och några burkar Polyuretan tvåkomponentsfärg.

Senare tillkom vid riggningen en fem meter lång gardinskena av mässingprofil (på mastens akterkant som "likränna". Seglens "lik" = förstärkande lina längs seglens kanter), några meter galvad vajer, fem vantskruvar, ett antal vajerlås, ett par tvåskurna block till storskotanordningen, ett par mindre, enkla block till fockens skotpunkter, två knipknappar till



*"Styrbords bog"*

fockskoten på styrbords resp. babords sida och några meter tamp till fall och skot, samt en speciell, klenare lina till likning av seglen.

En nutida båtbyggare - även en alldeles amatörmässig sådan - skulle skrattat sig fördärvad, om han sett min verktygsuppsättning! Inte ens en vanlig elborrmaskin! En "handvevad" borrarväng var allt jag hade. Med den borrhade och försänkte jag t.ex. omkring 40 st hål med 5 mm diameter i den halvrunda galvade järnskena, som fästes utanpå slitkolen av trä under botten - liksom i för- och underkant av centerbordet! Det handlade alltså om ett stort antal timmar bara för att borra dessa hål! Likaså sågades allt förhand (utom uppsågningen av tretumnioplankan till spantämnen). Hyvel, yxa, kniv, stämjärn och hammare, skruvmejsel och fogsvars var mina verktyg. Dessutom förfogade jag förstås över mors symaskin vid förfärdigandet av seglen.

## SJÖSÄTTNING

Till sist var så underverket färdigt för sjösättning fram på sensommaren. Grannen David fick ställa upp igen. Hans traktor och vagn lånades för transport av flytetyget till Grängsjön - en litet större insjö än den nedanför hemmet, där jag seglat kanadensare. Till den här sjön var det ett par kilometer, men transporten förlöpte utan intermez-zon.

Med bävan lyftes sedan båten av vagnen och ner i det våta. Och den flöt! Det var med illa dold stolthet jag konstaterade detta faktum. Båten svävade som en svan på vattnet, och friborden glänste med sin eleganta, röda lackfärg. Raskt restes masten. Vant och förstag fästes och spändes med hjälp av vantskruvarna. Bommen fästes vid masten. Rodret hakades på, och centerbordet stacks ner i sin trumma mitt i båten. Seglen "skars i" - och hissades.

Med ett obestämt antal fjärilar i magen gick jag själv ombord, sköt ut båten på tillräckligt djupt vatten, så att jag kunde få ner roder och centerbord i rätt läge. Hissade sedan seglen och beslog stor- och fockfall på mastens därför avsedda knappar. Jag tog hem på skoten. Båten föll av, krängde till när seglen fylldes av en lätt bris - och rörde sig framåt! **JAG SEGLADE!!!**

Alla slitsamma timmar i verkstaden, all stress vid limningen av de dubbelkrökta ytorna föröver med ett snabbt härdande lim, och kampspik som bara vek sig mot den vresväxta förstävsroten..... Alla oändliga löpmeters sågning för hand av hård och seg oljehärdad masonit - för att inte tala om evighetsjobbet med borringen i kölskenan..... Allt var nu glömt! När jag sakta och ljudlöst gled fram över vattnet i det nyss stapelavlöpta underverket, så var bara känslan värd varje svett-droppe under färdigställandet. Äntligen!!



*Båten sjösatt och seglen hissade. Far håller i den, medan mor ser på - och själv har jag gått en bit upp på land för att ta bilden.*



*Båten med min kompis Roger.  
Hårte 1967.*

”På egen köl” var ett begrepp som nu plötsligt fick ett alldeles påtagligt innehåll! Världen - här kommer jag!

Under de sista skälvande veckorna som återstod av denna sommar, gjorde jag rätt ofta utflykter till sjön och båten, och Grängsjön kom att utforskas ganska rejält. Ibland räckte knappt vinden till. Paddeln fick någon gång tas fram, när kvällen blev sen och mörkret föll allt tätare mellan bergssidorna. Ibland var det i stället nästan för mycket vind - livsfarliga fallvindar mellan de skogklädda sluttningarna vid sjöns stränder.

Sakta lärde jag nu känna mitt fartygs alla små egenheter. Lärde mig att i lätt vind flytta mig längst föröver i sittbrunnen för att få bättre ”släpp” akterut och inget gurglande sug där, som bromsade. När skutan fram på hösten togs upp ur det våta och via samma traktor och vagn som vid sjösättningen forslades hem och bars in i ”varvslokalen” för vinterförvaring, så kände sig skepparen redan mogen för att ta en dust med saltare vågor nästa sommar.

## **SALTVATTEN!**

Vintern gick. Och det blev till sist sommar igen - som det ju alltid blivit sedan tidernas begynnelse. Båten pysslades om och gjordes redo för HAVET!

En tidig förmiddag satte jag mig åter på lånad traktor med båten på en vagn efter och satte kurs mot Bottenhavet. Ungefär halvvägs mot kusten skulle min kompis Lennart mönstra på. Han hade med spänning sett fram emot denna tur och befann sig i någon sorts nautisk eufori inför utsikten om kommande seglingar i saltvatten. Den strävan som tillsammans med en betydande begåvning senare skulle leda honom till av-



*Min kompis Roger Mejer ombord på båten i Hårte vid hälsingekusten. Den 15 juli 1967.*



sevärda framgångar inom etablissemang och bl.a. en verksamhet som framgångsrik konsult med eget företag drev honom redan nu mot en ”finare” värld - och segling, det var fint det!

När jag svängde upp på hans gårdsplan, stod han med bagaget i hand och Vegamösan käckt på svaj. Hans mor och en av hans äldre bröder stod bredvid för att vinka av honom - ungefär som om det gällt en resa till Amerika! Precis innan Lennart embarerade traktorn och vi skulle ge oss av, blötte han sakkunnigt fingret i munnen och satte upp det mot vinden - varpå han fällde det klassiska yttrandet:

- Jag tror det blåser från lovart i dag....(”Lovart” = det håll det blåser ifrån)

Som något mer förtrogen med den nautiska terminologin hade jag ytterst svårt att behärska mina skrattmuskler! Men med uppbyggande av all min inneboende styrka klarade jag det! Godhjärtad som jag är, ville jag ju inte genom att skratta ut den befängda truismen sära hans självkänsla - och därmed kanske för alltid dämpa hans entusiasm för sjölivet.

Bäcksand heter det lilla fiskeläge, där jag via släktingar erbjudits hamnplats. Stranden var tämligen långgrund, så förtöjningen erbjöd vissa svårigheter, men hela denna sommar (1967) hade jag här min utgångspunkt för strövtågen längs kusten.

Året därpå användes i stället den från mitt hem närmaste hamnen, nämligen Sörfjärden, vid Gnarpås utlopp i havet. Därifrån utgick jag, när jag sedermera invaderade ön Gran, som ligger ensam, utslängd i havet dryga fem distansminuter ut (omkr. 10 km). Under tre säsonger hade jag här mitt utgångsläge för seglingarna. Ibland blev det dagseglingar längs kusten nord- eller sydvart. Ibland stack jag med någon kompis ut just till Gran, medförande tält och proviant för ett par dagar. Tyvärr förde jag inte loggbok vid den här tiden (något jag senare blev ganska noggrann med), varför jag endast har mitt eget ”kom ihåg” och enstaka daterade foton att gå efter.

## **RODERHAVERI I FRÅNLANDSVIND**

Min röda och egenhändigt tillverkade segeljolle låg alltså för boj vid Bäcksand, det lilla fiskeläget vid allra nordligaste hälsingekusten, mycket nära gränsen mot Medelpad. En sommardag, det måste ha varit 1967, hämtade jag upp min kompis Lennarts Storebror Sven Erik för en överenskommen segeltur. Något märkligt kunde det kanske synas, att båtens båda besättningsmän hade samma tilltalsnamn, men så länge det bara var vi två, så var ju risken för förväxlingar eller andra komplikationer förstås tämligen begränsad.

Det var en fin sensommardag, när vi med matsäck, flytvästar och segel i min gamla svarta Volvo PV av 1952 års modell tog oss fram på de små grusvägarna ut mot kusten och den lilla ansamlingen av sjöbodar och stugor vid en sandig vik, något skyddad av ett på norra sidan utskjutande skär.

När vi steg ur bilen hördes vinden susa ganska rejält i granarna, men det var västlig vind, så det var lä under land och vattnet var alldeles blankt invid stranden. Bara enstaka små krusningar på ytan. Vi tog med oss utrustningen, tog av oss skorna och vaddade på fin sandbotten ut till båten, som låg på halvmeterdjupt vatten med uppdraget centerbord och avtaget roder. Vi klev ombord och stuvade matsäcken under fördäck. Jag stoppade i lattorna i storseglets lattfickor, hakade på rodret och stack ner centerbordet en bit. Sedan vi tagit på oss de orangefärgade, klumpiga flytvästarna av den typ som numera kallas räddningsväst, var vi klara att kasta loss.

Jag hissade segel, och Sven Erik kröp fram på fördäck och lossade förtöjningen vid bojen. Vi skotade hem, och båten rörde sig utåt. Redan efter några tiotal meter började det kännas, att frånlandsvinden var kraftigare än vi kanske hade tänkt på i lä inne vid stranden. Det tog i ordentligt, och farten var snart imponerande. Smult vatten, läns och kraftig vind - självklart att det bar iväg rejält!

Det var första gången jag hade Sven Erik med, och jag var nog litet stolt över att demonstrera denna min alldeles egna skapelse - från ritning till sista skruv och pensel-drag. När nu båten dessutom visade sig vara snabb och nästan planade i fallvindarna en bit utanför den skogsklädda stranden, så bidrog det förstås ytterligare till att jag sträckte på mig med förhöjd självkänsla.

Rodret satt på akterspegeln, fäst med två vinklade fönstergångjärn av mässing, och bestod av en enkel skiva 12 mm vattenfast plywood, figursågad till ändamålsenlig och



*Båtbyggaren vid rodret en annan gång  
Sommaren 1968*

estetiskt tilltalande form. Längst upp där rorkulten var fäst, var det nog inte mer än sju eller åtta centimeter i längskeppslinjen, men hittills hade det hållit, eftersom det inte varit utsatt för några större påfrestningar. Nu friskade det emellertid i ordentligt, när vi lämnade landlä, och då det kom en riktig körare några hundra meter ut, fick jag ta i ordentligt med rorkulten för att inte båten skulle lova upp, när vindpressen blev hård i det helt utfirade storseglet. Just som jag tog i hördes ett illavarslande knak akteröver, och rorkulten blev plötsligt ganska sladdrig i greppet. En titt över akterspegeln bekräftade mina misstankar. Rodrets övre del var spräckt, så att rodret där bara knappt hängde

ihop. Rorkulten kunde nu endast i begränsad omfattning påverka rodrets vinkel!

Vinden blåste säkert uppemot tio meter per sekund, sjön började häva sig, och jag var pinsamt medveten om att närmaste land i lä var Finland, ett okänt antal distansminuter ostvart. Detta var ju exakt bredaste stället på Bottenhavet, och med ostlig kurs skulle man hamna någonstans mellan Kristinestad och Björneborg på finska sidan - efter en mycket, mycket lång seglats! Det finns inte minsta lilla ö på vägen. Något sydvart kunde vi skönja ön Gran dryga fem distansminuter ut från kusten, och långt uppe i norr skymtade den stora Brämön, som är sista utposten före bukten in mot Sundsvall och Alnön. Men ostvart var det bara öppet vatten och en alldeles obruten horisont.

Nu förstod jag att det bokstavligen faktiskt kunde gälla våra liv, men jag ville inte oro besättningen, så jag försökte hålla masken. Jag lovade upp sydvart för styrbords halssar och försökte hålla åtminstone halv vind längs kusten, så att vi inte kom ännu längre ut. Jag bad Sven Erik lossa på fockskotet, så att båten blev något mer naturligt lovgirig, och vi kunde sedan hålla upp något mer mot vinden utan tryck i rodret. Då och då kom emellertid en vindstöt som gjorde att jag också måste släppa på storskotet och spilla vind ur storen för att inte krängningen skulle bli för stor. Åtminstone vid något tillfälle kom en så kraftig körare att vi seglade in vatten över lä reling och var ytterst nära att kapsejsa. Sven Erik klängde som en apa på styrbords reling, när skrovet ett ögonblick stod nästan på kant. Efteråt frågade han med någon oro i rösten:

- Var det nära nu?

Jag skakade på huvudet och försökte se oberörd ut, fortsatte att försöka sega mig upp något mot vinden med rorkulten som ett gummiband i handen, utan nämnvärt motstånd. Nu började jag bli ganska orolig och tyckte att stranden redan såg förfärande avlägsen ut, men manövrerandet av båten och ansträngningen att balansera den med hjälp av enbart skoten och samtidigt försöka vinna något litet höjd i den nu mycket besvärliga vinden tog all min uppmärksamhet i anspråk. Sjön var nu trots att vi bara befann oss ett



*Författaren själv på fördäck. Seglen slarvigt beslagna*

par kabellängder ut från kusten ganska krabb och besvärlig, och det stänkte ibland över när sjöarna klatchade till mot bordläggningen på lovarts bog.

Efter en avsevärd distans sydvart hade vi efter hand ändå lyckats pressa oss något upp mot land, och jag började nästan andas ut och tycka att detta mest var ett spännande äventyr. När vi var bara något hundratal meter från stranden och redan kunde skönja botten i det grunda vattnet, dök plötsligt någon form av fiskenät upp föröver. Nästan med förtvivlans tårar i ögonen var jag tvungen att falla av utåt och släppa den höjd vi kämpat oss till, för att inte fastna i näten. Åtminstone ytterligare ett hundratal meter utåt var vi tvungna att gå - och det gick med en rasande fart - innan vi kom till den yttre ändflaggan och åter kunde lova upp. Nu var det samma kamp igen om varje meter upp mot vinden, som hade friskat ytterligare. Det vatten som regelbundet stänkte in över lovarts reling började skvalpa omkring över durkarna i båten, och det hela var långt ifrån behagligt.

Vi vann ibland några meter mot vinden - för att ögonblicket efteråt sköljas iväg utåt av en kraftig våg, utan möjlighet att hålla emot med det sladdriga rodret, som nu knappt hängde ihop alls. Stundtals tyckte vi nästan att stranden syntes mer avlägsen, men till sist kunde vi ändå med säkerhet avgöra att vi faktiskt kommit närmare. Ju mer vi minskade avståndet till stranden desto mer avtog vinden förstås också, då skogen där var tillräckligt hög för att ge lä en bra bit ut.

Efter vad som kändes som en blöt och gungande evighet började vi så till sist ändå se den ljusa sandbotten under oss igen. Slutligen var det så grunt att jag övervägde att med hjälp av den hopfällbara paraplydraggen dra oss in mot land. Den fortfarande mycket kraftiga vinden och min kännedom om draggens gripförmåga i sand gjorde lyckligtvis att jag avstod från detta försök och envist kämpade vidare. Vi hade nu säkert förflyttat oss längs kusten sydvart flera distansminuter. Strandens överallt öde och tom. Bara skog och klapperstensfält ner mot vattnet. Inte en enda båt ute på havet heller. Horisonten var fortfarande alldeles obruten, och inget liv syntes någonstans, varken på sjön eller inne vid land.

När vi äntligen hade kommit så nära stranden att det lädde ordentligt, gick det efter hand allt lättare att hålla upp mot vinden, och till sist var det så grunt att Sven Erik



*Sven Erik Stålberg vid ett annat tillfälle, tillsammans med systrarna Björling ute vid ön Gran. Fyren och fyrvaktarbostället syns uppe på ön*

kunde hoppa i och vadande släpa båten inåt mot den långgrunda stranden. Jag hisgade centerbordet och låste det i uppfällt läge, lossade rodret och beslog seglen. Solen tycktes stråla intensivare än någonsin från en klarblå himmel, och det var med en alldeles obeskrivlig känsla av att ha undkommit en hotande dödsfara jag nu satte min nakna fot på sandstranden!

Just där vi gick i land hade det uppstått en låg sandbank som en liten ö, avskild från land utav endast en smal rännil vatten, och det var alltså på denna lilla sandö vi nu hade dragit upp båten. Men trots att vi befann oss på en ö kände vi oss totalt landbaserade och tryggt frälsta ur havets klor. Vi plockade fram våra matsäckskorgar ur utrymmet under fördäck och letade upp en liten skön sänka med totalt lä på den långsträckta sandreveln. När vi satte oss ner blev stiltjen och tystnaden fullkomlig och det var en alldeles osannolik tanke att vi bara några minuter tidigare hade kämpat mot elementen i en kamp, vars utgång verkligen inte var självklar.

Sven Erik tycktes koppla av fullständigt, medan min hjärna trots den nu uppnådda tryggheten arbetade för högtryck för att finna en lösning på hur vi skulle ta oss tillbaka till vår ”hemmahamn”. Vi drack i alla fall vårt medhavda termoskaffe och åt smörgåsar. Allt smakade efter de utståndna strapatserna fullkomligt underbart. Därefter lade vi oss ner och bara njöt av solen och friden i naturen. Hela situationen inbjöd på något sätt till förtrolighet, och vi började berätta olika barndomsupplevelser och existentiella funderingar för varandra. Sven Erik gav nu också förklaringen till varför hans ena hand mer eller mindre saknade fingrar. Han hade i tidigaste tonår tillsammans med några jämnåriga kamrater kommit över sprängpatroner, vanliga ”tändhattar” som används som detonatorer för dynamit. Han skulle då vara tuff och skrämma sina kompisar, tände en tändsticka och förde den mot den öppna ändan på en sprängpatron som han höll i handen. På vägen dit förde han emellertid den brinnande tändstickan förbi sin mun och blåste ut den - men fortsatte med samma rörelse och stack den utblåsta tändstickan ner i patronen. Dessvärre fanns det fortfarande glöd kvar på stickan, för resultatet blev en förödande explosion, då alltså flera av hans fingrar slets bort och stora delar av hans överkropp perforerades av splitter. Det måste ha varit rena turen

att hans ögon inte skadades allvarligt! Så fick jag alltså reda på hur hans ena hand kommit att se ut som den gjorde. Jag hade sannolikt annars inte kommit mig för att fråga.

Min hjärna arbetade, som sagt, hela tiden ändå med frågan hur vi skulle ta oss tillbaka. Något nytt roder var det förstås inte att tänka på att tillverka ute i naturen och i stort sett utan verktyg. Det bjöd också emot att fotvandra den säkert flera kilometer långa sträckan längs stranden tillbaka till fiskeläget. Å andra sidan bjöd det ännu mera emot att ge sig ut på havet igen med ett odugligt roder, när vi nu hade haft turen att äntligen ta oss i land.

Till sist kom jag på hur problemet med rodret skulle lösas. På akterdäck satt längst ut bordvarts på båda sidor en rejäl förtöjningsknap av teak. Jag kom på, att om jag kunde fästa en lina i roderbladets akre del och låta den linan gå över dessa två knapar åter till rorkultens förligaste del, där jag höll i den, så skulle jag genom att röra på rorkulten tvinga rodret via linan att följa med - utan att det blev någon påfrestning vid infästningen av rorkulten mot rodret.

Efter att ha funderat en stund kände jag mig övertygad om att konstruktionen skulle fungera. Jag gick ner till båten, drog fram den gröna plastbaljan under fördäck, där jag förvarade alla verktyg och reservdelar, och plockade fram kniven. Därefter tog jag också fram en grön förtöjningslina av syntetiskt material. Sedan borrade jag med knivens spets upp ett hål längst ner och akterut i roderbladets plywood. Jag drog sedan igenom linan och läste den med en knop på vardera sidan om det lagom avpassade hålet. Sedan fäste jag rodret vid båtens akterspegel och drog linan på varje sida upp runt knapen på respektive sida av akterdäck och därifrån föröver till rorkultens förligaste del, där jag gjorde en rejäl knop av båda ändarna på rorkultens "handtag". När jag nu rörde rorkulten åt ena sidan, så tvingade linan på den motsatta sidan via brytpunkten över knapen rodret åt motsatt håll. Även om friktionen mot knaparna var avsevärd och ett brytblock egentligen skulle ha funnits vid varje knop, så fungerade systemet.

Innan vi bröt upp och stuvade in packningen igen, gjorde vi förstås en sista kontroll av den innovativa konstruktionen. Såvitt vi kunde förstå måste den helt enkelt fungera, varför vi till sist fattade beslutet att inte dra upp båten och gå till fots, utan att utmana havet igen och försöka seglande återvända till utgångspunkten för dagens utflykt. Med viss bävan vadade vi ut på något djupare vatten, tryckte ner centerbordet och hissade på. Jag var nu så nöjd med min egen konstruktivt kreativa insats och fylld av självsäkerhet att jag flott överlät rodret till min besättning och satte mig själv på lovertssidan, som nu var babord, eftersom vi skulle segla norröver i den fortfarande västliga vinden, som möjligen hade mojnät en smula.

Det blåste ändå tillräckligt för att ge båten avsevärd fart, och det krävdes att vi båda satt på loverts reling för att inte krängningen skulle bli för våldsam. Nu kunde vi också ta hem på skoten och behövde inte spilla vind ur seglen, så vi gjorde bra fart, och skummet yrde om stäven i varje sjö. Det brummade och vibrerade från den del av tampen till rodret som var under vattnet, men anordningen fungerade i övrigt oklanderligt, om än med viss tröghet, och båten var nu fullt manövrerbar.

Vi gick denna gång i en vid båge utanför de landförtöjda fiskeredskapen och kunde sedan utan större problem hålla upp mot udden, bakom vilken Bäckсандs fiskeläge dölde sig. På säkert mindre än en femtedel av den tid det hade tagit åt andra hållet var vi framme och kunde glida in under land och lova upp mot den väntande bojen och göra fast. När jag tog loss rodret för att ta med det hem och ändra till en mer hållbar konstruktion, såg jag hur "styrlinorna" hade nött av färgen på akterdäck, där de legat an mot detta vid knaparna. Även de fernissade knaparna av teak hade fått "skavsår" av linan. Men med tanke på vad vi kunnat råka ut för, så var detta synnerligen blygsamma skador på en i övrigt välbehållen båt - med välbehållen besättning.

När vi avsevärt nedstänkta och blöta debarkerade farkosten och vadade i land, tänk-

te jag att detta sannolikt var sista gången Sven Erik satte sin för i en segelbåt - åtminstone i mitt sällskap. Men det första han sa, när vi kom i land, var:

- När skall du ut nästa gång? Har man nå'n chans att hänga med?

Jag tittade förvånat på honom och trodde knappt mina öron. Även om han inte till fullo uppfattat situationens allvar, så hade jag inte väntat mig en sådan inställning!

Följande sommar följde Sven Erik med mig på flera turer. Bland annat var han med ut till ön Gran, som i avsaknad av skärgård blev något av standardmålet för helseglatserna, när jag sedan flyttade båten någon mil sydvart till Sörfjärden, där den låg tryggt vid boj en bit upp i Gnarpån, oåtkomlig för storm och sjö utifrån det vidsträckta Bottenhavet.

Den nya roderkonstruktionen blev stark nog för att inte mer förorsaka problem liknande de nyss beskrivna, och båten användes de kommande somrarna för åtskilliga seglatser längs Hälsingekusten. När jag sedermera flyttade söderut och skaffade mig ny båt med Västervik som hemmahamn, kom denna lilla segeljolle att bli liggande på land (inomhus) i flera år, innan jag sålde den till en kollega nere i Småland, där den tyvärr kom att gå ett dystert öde tillmötes i avsaknad av tillräcklig grad av omsorg och underhåll.

Under alla de år jag sedan seglat på olika vatten, tror jag knappt att jag varit med om något mer dramatiskt än det just beskrivna, och jag kan än i dag mycket väl påminna mig olika detaljer i äventyret - vilket nedskrivande av dessa rader mer än trettio år senare kanske i någon mån bevisar.

## MIDSOMMARSEGLINGEN

Förutom just beskrivna dramatiska segling kan jag fortfarande utan svårighet erinra mig åtskilliga andra färder med min lilla skuta. Så minns jag t.ex. hur jag tillsammans med tidigare nämnde Lennart, lillebror till den Sven Erik som var min besättning vid roderhaveriet, en midsommarvecka - det måste ha varit 1968 - stack iväg på segelsemester, medförande tält och sovsäck. Sådan lyx som sjökort och kompass medfördes inte. Vi räknade med att hålla oss intill kusten och dra upp centerbordet, om vi kom in på alltför grunt vatten. Jag minns givetvis inte alla detaljer från denna segling. Dock har jag ett mycket tydligt minne av, att vi någonstans söder om Stocka råkade ut för synnerligen kraftig pålandsvind, som gjorde att vi endast med största svårighet kunde hålla ut från kusten. Hängande ut så långt vi förmådde i lovert på båten och spillande vind ur ett ilsket smattrande storsegel var vi flera gånger svindlande nära att kapsejsa. På grundval av senare erfarenheter, kan jag kanske bedöma att det blåste åtminstone mer än tio meter per sekund - vilket ju är en avsevärd vindstyrka på öppna sjön för en liten centerbordsjolle med ett orevbart segel!

Till sist - efter att vid några tillfällen varit nära att kantra - gav vi upp, föll av med



*Min kompis Lennart sittande på durken i bekväm ställning mellan centerbordslådan och skarndäck.*

vinden och styrde in mot stranden. Beredda att helt enkelt segla rätt upp på land och bara hoppas att båten höll.

Som genom ett under öppnade sig nu ett litet hål i strandens svarta klippvägg, när vi kom närmare. Genom en smal kanal seglade vi in från ett inferno till smult vatten och lä i en liten skyddad hamnbassäng. Israels barn, på flykt genom ett hav som delade sig, kan inte ha varit tacksammare än vi var vid detta tillfälle! Vi gled längst in i hamnen - som visade sig vara Bergö, något norr om Hornslandet - och gick i land på darrande ben. Vi slog sedan upp vårt tält, och såvitt jag minns sov vi gott på natten.

Sedan kommer jag ihåg att vi vände kosan norröver igen. Möjligen litet skrämde av den här relaterade upplevelsen. Vad som så här efteråt får det att gå kalla kårar längs ryggraden är emellertid tanken på slutet av denna resa. Vi sträckseglade hemöver och befann oss, när skymningen började falla, fortfarande några distansminuter söder om hemmahamnen Sörfjärden.

Nu var vi emellertid helt inställda på att komma hem, så någon ”mellanlandning” blev det inte. Det var kallt ute på sjön, och vi frös alldeles förskräckligt. Till råga på allt blev det nu framåt kvällen (som var en ovanligt kall midsommarafton) sjöbris - dvs det blåste från land och ut mot havet. Sista biten in mot hamnen kämpade vi alltså mot en hård västlig vind i krabb sjö, och fick slitsam kryss inåt. Vinden var så pass kraftig att vi fick släcka på skoten och spilla vind ur seglen för att inte kränga alltför mycket, och vi vann inte många meter på varje slag. Vad som hänt om vi kapsejsat vill jag helst inte tänka på. I ett vatten med bara några plusgrader, i ett ganska kompakt mörker den mulna kvällen, med ”Finland nästa” österut och inga andra båtar ute. Vi hade helt enkelt inte haft en chans!

Men eftersom jag nu mer än trettio år senare kan skriva dessa rader, så gick det alltså bra. Mina föräldrar, som båda var ”funktionärer” vid Gnarpbadens festplats denna midsommarafton fick en påhälsning, innan vi fortfarande skakande av köld fortsatte till våra respektive hem. Mina föräldrar visade inte någon nämnvärd oro - vilket i och för sig förstås var skönt, men ändå kanske störde mig litet. Vi hade ju för bara en stund sedan faktiskt bokstavligen kämpat för livet i vårt lilla nötskal till båt ute i mörkret på det iskalla havet. Utgången var kanske inte alldeles given - och när vi sedan lyckas komma i land, så är det bara som om vi varit ute på en liten promenad!

Det blev i alla fall ett något ovanligt midsommarfirande. Jag själv kröp åtminstone omedelbart i säng vid hemkomsten. Möjligen drack jag något varmt innan. Även om jag inte kan påminna mig att vi sedan pratat om det, så är jag tämligen övertygad om att Lennart också tämligen snart intog sängläge.

## VATTENDUNKEN

Om jag inte minns fel, så var det också vid ovan beskrivna segling som jag smakade det hittills vidrigast jag upplevt i matväg. Vi hade tagit med varsin plastdunk med färskvatten hemifrån, som dryck och till matlagning. Någon fast monterad vattentank fanns givetvis inte i den lilla jollen.

Vid första natthamn, som bör ha varit någonstans strax söder om Mellanfjärden eller så, skulle vi äta kvällsvard. Det blev pulvermos och korv. Potatismospulvret skulle alltså röras ut i vatten. Vi bestämde att Lennarts plastdunk skulle användas först. Så gjorde vi alltså.

Första tuggan av moset hann knappt in i munnen, innan jag spottande och fräsande sökte befria mig från varje liten rest av detta vämjeliga! Det hade en outhärligt gräslig smak!

Eftersom jag inte trodde att själva pulvret kunde smaka så illa, så misstänkte jag genast vattnet, och jag frågade Lennart:

- Vad har det varit i den där dunken innan?
- Hallonsaft. Fast det är klart..... Vi har ju haft bensin i den också!

Ridå!



*Konstruktören vid rodet på sitt eget flytetyg*

## **DEN STORA NÖDEN PÅ ÖN GRAN**

En annan upplevelse erinrar jag mig också. Det var nog ett par år senare - alltså sannolikt sommaren 1970 - eftersom jag redan hade träffat min blivande fru, som också var med på denna segling. Det var hon och jag, samt min kompis och granne Sven Uno och hans fru Lena (Det var f.ö. på deras bröllop jag träffade min fru Eva - som är moster till Lena!).

Nu hade vi i alla fall seglat ut till Gran. Det var en härlig dag - troligen lördag eller söndag. Vi hade förtöjt båten och vandrade omkring på ön. Under ett utsiktstorn på en av de högsta punkterna av ön, något norr om fyren, hittade vi i mossan mogna hjortron. I en liten fuktig svacka i berget. Mycket märkligt, tyckte jag då. Senare har jag funnit hjortron på liknade ställen längs kusten ganska långt söderut, i närheten av Trosa t.ex. - och ända nere i Tjusts skärgård.

Emellertid vandrade vi, som sagt, över ön och tittade på allt som fanns att se. Drivved längs stranden, den redan då obemannade och automatiserade fyren med tillhörande byggnader, den lilla idylliska fiskehamnen på öns "frånlands-sida" med dess till sommarnöjen ombyggda fiskarstugor osv

Bäst vi gick där uppe i närheten av fyren angreps jag uppriktigt sagt av ett häftigt behov av en toalett. Just då råkade vi vara i närheten av ett litet fristående hus med ett omisskännligt utseende. Det måste bara vara ett utedass! En närmare besiktning visade också att så var fallet. Skönt, tänkte jag! Men se, på det lilla husets framsida hängde ett bastant hänglås - alldeles överdimensionerat för det beslag det satt på. Emellertid kvarstod faktum: Skithuset var låst!

Nu infann sig ett av undertecknads ytterst sällsynta vredesutbrott. Att låsa ett litet skit-hus ute på en nästan öde ö ute i havet tyckte jag var något så befängt att jag saknade ord. Kanske bidrog mitt tilltagande behov av sagda bekvämlighetsinrättning något till att jag s.a.s. "härsknade till". Jag tog helt sonika ett fast grepp om dörrens handtag och slet till. Det gav direkt önskat resultat. Dörren gick upp, och vad jag kunde se var det ett alldeles normalt utedass. Inga militära hemligheter eller annat dyrbart som kunde motivera det bastanta låset!

Mitt behov var nu akut. Jag gick in i den lilla byggnaden, stängde dörren om mig och begagnade inrättningen på det sätt den var avsedd för. Uno, Lena och Eva drog



sig diskret något avsides under mina övningar. Snart kunde jag emellertid höra röster, och till min förfäran lät det som om de kom närmare. Mycket snart kunde jag genom den breda dörrspringan se människor passera utanför - på ett avstånd mindre än en meter! En gick förbi.... En till.... En till.... Så plötsligt stannade den fjärde och siste i raden. På allra grövsta Gnarpiska tungomål hör jag:

- Hänn har 'e vare inbrött å! (Här har det varit inbrott också!)

Den som yttrat sig tog tag i dörrhandtaget och öppnade..... Något mer förvånat uttryck i en människas ansikte har jag svårt att föreställa mig! Han måste ha fått en chock! Förmodligen trodde man sig i det här sällskapet vara ensamma på ön - och när dörren till utedasset öppnas, så sitter där en livs levande människa!

Han fann sig emellertid snabbt.

- Jasså, hä va öpptaget! (Jaså, det var upptaget!)

Vad säger man? I den situationen, med byxorna nerdragna, är man inte så särskilt spirituell - eller styv i korken!

Näväl, samtliga inblandade överlevde ju. Men jag undrar vilka historier det sällskapet sedan kunde berätta bland vänner och bekanta!

Mina tre följeslagare hade haft svårt att behärska sina hysteriska skrattanfall, när de såg vad som var på väg att hända. Det passerande sällskapet hade dykt upp så snabbt att de inte hade en chans att varna mig. De var för långt ifrån. I stället hade de tagit betäckning och observerat händelseförloppet från säkert avstånd. Jag kunde själv efteråt se det roliga i det hela - och uttrycket i ansiktet på den som öppnade dörren glömmar jag aldrig!

För övrigt hoppas jag att detta nu är preskriberat - så att jag inte drabbas av någon påföljd för skadegörelse på Kronans egendom. Och fortfarande tycker jag nog det är befängd att läsa denna typ av byggnad på ett sådant ställe.

## TILL DANS

Förmodligen sommaren innan detta hände, alltså 1969, gav jag mig tillsammans med min namne - med endast en skiljande bokstav i efternamnet - iväg en lördag kväll med båten. D.v.s. vi startade nog ganska tidigt på dagen. Vår destination var Ragvaldsnäs, en bit nordvärt på kusten. Som vanligt hade vi inget sjökort utan räknade med att ta oss fram ”på känn”. Anledningen till att vi skulle just till Ragvaldsnäs var att det skulle bli dans där på den lilla utedansbanan.

Vi gav oss alltså iväg norröver. Vinden var ganska skral, så det gick långsamt. Till sist tyckte vi att vi hade seglat så länge att vi inte vågade fortsätta längre. Vi var rädda att segla ”värdshus förbi”. Alltså styrde vi in mot land - utan att egentligen ha den blekaste aning om var vi befann oss.....

Lyckligtvis kunde vi, när vi närmade oss stranden, urskilja en brygga litet längre bort, och vi ändrade kursen däråt. På bryggan lekte några barn. Vi låtsades oberörda och självsäkra - precis som om vi bara tänkte gå i land för att laga mat, vilket vi faktiskt också gjorde, kommer jag nu ihåg. Vi tog med oss vårt portabla spritkök ur båten, sedan vi förtöjt, och började anrätta vår måltid på bryggan.

Efter en stund frågade vi - som i förbigående - om barnen visste hur långt det var till Ragvaldsnäs. Barnen tittade något konfunderade på varandra, och sedan på oss. Som om de undrade om vi skämtade med dem. Så kom svaret, i lätt indignerat tonfall:

- Det är ju här!

Vår uppblåsta ”världsomseglar-image” sjönk ihop som en punkterad ballong! Vi tittade på varandra och hade svårt att hålla oss för skratt. Samtidigt som det var en smula generande, så var det ju skönt att vi var framme vid vår destination. Nu hade vi gott om tid på oss för att rekognosera och förbereda oss inför kvällens dans!

Vad jag minns, hade vi sedan trevligt på dansen. Vi fick skjuts hem med bil - och

kunde hämta båten dagen efter. Vid närmare eftertanke kunde vi också nästan känna oss stolta över den intuition - eller vad det nu var - som så osvikligt ledde oss rakt på vårt mål. Utan vare sig sjökort eller kompass eller andra nautiska hjälpmedel!

## BADBÅTEN

Ja, så var det också detta med badbåten - och dess sjösättning! Badbåten var mitt allra första egenhändigt konstruerade och byggda flytetyg, som jag knappt vill kalla "båt". Modellen var den sedvanliga för en badbåt, dvs en masonitskiva, uppböjd i ändarna och med sidor av trä. Vid själva premiärturen höll jag på ta livet av min kamrat Börje. Inte så att jag försökte dränka honom, eller något sådant.... Nej, han höll faktiskt nära nog på att **skratta** ihjäl sig!

Det var nämligen så, att jag hade missbedömt deplacementet en smula. Det här hände redan 1956 eller 1957, och jag var således tolv eller tretton år gammal. Jag var vid den tiden ganska kraftig, för att inte säga tjock, och vägde sannolikt omkring 70 kg eller i närheten därav. Men, om jag skall ta det från början....

När jag kom på idén att konstruera en badbåt, så gällde det naturligtvis först och främst att få tag i material till skapelsen. En planka av tillräcklig bredd och längd för att räckta till bordläggning, eller "sidor" hittade jag snart; på en gård ute på landet fanns det åtminstone på den tiden alltid sådant. Något svårare var det med masoniten. Men till sist hittade jag en liten skiva. Såvitt jag nu kan minnas bör den ha varit någonstans omkring 1,60 x 0,70 i meter räknat. Jag tyckte den verkade väldigt lagom och var glad över att slippa jobbet att såga till skivan.

Nu vidtog alltså i stället kapning av plankan till två lika långa bitar - och sedan rundning av dessa i båda ändar. Sedan spikades helt enkelt masonitskivan fast mot de två parallella plankstumparna, varvid man fick ett slags "tråg", som med litet god vilja och en smula fantasi kanske ändå kunde kallas båt.

Vi - alltså min kompis Börje och jag - lånade nu grannens mjölkkärra, och med gemensamma ansträngningar drog vi så båten längs landsvägen en bit västerut, svängde ner till vänster, förbi "Mellangår'n", utför den branta backen där och ner till ån. Strax ovanför bron över ån fanns alltid vid den här tiden en tvättbrygga, dvs två långa stänger över ån, med några bräder lagda över på ena sidan (det här var ju faktiskt så länge sedan, att tvättmaskin ännu inte var en självklar standard i varje hushåll!).

Båten lämpades nu av kärran och sattes ner i vattnet bredvid bryggan. Det var så pass kraftig ström, att en av oss måste stå och hålla i båten för att den inte skulle flyta iväg. För flöt gjorde den ju - än så länge.....

Nu tog jag den dubbelpaddel som jag tidigare förfärdigat av en av mormors gamla gardinstänger av trä och en påspikad masonitlapp i vardera änden - och embarkerade farkosten under Börjes överinseende. Tyvärr visade det sig nu, som jag tidigare antydde, att reservdeplacementet var något för snålt tilltaget! När jag hade satt mig ner på den bräda som var anbringad tvärs över båten, så var fribordet (avståndet mellan vattenytan och "kanten" på båten) endast en eller två centimeter, vilket innebar att jag måste sitta absolut stilla. Minsta lilla krängning gjorde ju att vattnet rann in "över kanten".

Självklart kan man inte sitta så stilla i en så liten båt - framför allt inte om man skall förflytta sig medelst paddling. Efter fem sekunder sjönk båten under mig, och jag befann mig stående i båten på åns botten! Det var inte mer än en knapp meter djupt, så någon akut drunkningsrisk förelåg inte. Men blöt blev jag ju!

Största faran löpte emellertid Börje, som tjutande av skratt rullade runt i gräset och höll sig för magen. Jag trodde ett ögonblick att han skulle storkna och dö, men han hämtade sig så småningom och började andas igen. Fast skrattparoxysmerna återkom med jämna mellanrum en god stund efteråt. Tårarna rann, och han var alldeles svettig

och röd i ansiktet. Själv hade jag något svårare att se det roliga i situationen. Dels hade jag ett visst besvär med att ta mig upp på bryggan - och samtidigt rädda båten, så att den inte flöt iväg med strömmen. Och dels grämde jag mig över det nedlagda arbetet. Vi hade ju jobbat en hel dag med detta projekt - och nu var resultatet tydligen oanvändbart!

Senare löste jag det problem, som manifesterade sig på här beskrivet sätt, genom att överge dubbelpaddeln och i stället förfärdiga två käppar, med vilka jag sittande i båten kunde staka mig fram. Med hjälp av de här käpparna kunde jag alltså dels förflytta mig framåt, och dels hålla balansen så att ingen onödig krängning uppstod (två graders krängning var ju detsamma som kapsejsning!). Fribordet blev ju också något högre, i och med att en del av min kroppsvikt med käpparnas hjälp vilade mot åns botten och ej belastade båten. Efter en viss träning fungerade den här metoden utmärkt, och jag företog färder åtminstone någon kilometer uppströms i ån. Nedströms, mot sjön, blev ån mer lugnflytande. Men också djupare, så där var stakningsmetoden inte tillämpbar.

Det här beskrivna sättet att färdas måste ha sett mycket märkligt ut för en betraktare. Det var ju ungefär som att ro och gå på kryckor samtidigt! Några nautiska stilpoäng för detta sätt att förflytta sig på vatten kan man nog inte räkna med. Fast jag lovar att det krävdes sjömanskap, skicklighet och starka armar för att hålla sig flytande!

## **SEA CAT "AURORA"**

När jag i samband med julhelgen 1970 flyttade exakt 100 mil söderöver från studieorten Umeå till Eksjö i Småland så var det förstas inte i första hand för seglingens skull. En liten småstad mitt uppe på Småländska Höglandet, så långt som möjligt från kusterna, var ju inte precis idealet, om man var seglingstokig! Anledningen var förstas i stället att jag fått arbete där - som "assistent" som det då hette, på dåvarande ungdomsvårdskolan Långanäs.

När jag en morgon höstterminen 1970 uppe i Umeå drabbades av insikten att man inte kan fortsätta att studera på heltid livet ut, så slog jag upp annonssidorna i dagens Nyheter och sökte efter jobb som kunde passa min beteendevetenskapliga fil kandexamen. Jag hittade två möjliga tjänster. Den ena fanns på en institution för vuxna med alkoholproblem uppe i Hälsingland - mitt "hemmalandskap". Den andra fanns just i Eksjö. Jag skickade in två ansökningar. Och det ena jobbet fick jag. Osannolikt nog blev jag sedan kvar i Eksjö - och på samma arbetsplats - i mer än trettio år.

En anledning till att Eksjö trots allt var intressant, var förstas att min hustru var småländska, född och uppvuxen i Västervik. Och sträckan Eksjö - Västervik var inte mer än drygt tolv mil. Onekligen var förstas Västervik också något av en seglarmetropol.

Den första sommaren - 1971 - gick hustrun och jag längs stränderna vid Västervik och såg alla sticka ut med sina båtar. Och vår lilla hembyggda jolle låg i "verkstan" uppe i Hälsingland, utom räckhåll. I stället för att tänka på att eventuellt transportera ner jollen började vi nu smida planer på att anskaffa en "riktig" båt, alltså en som i någon mån var beboelig, en ruffad segelbåt. Den glasfiberarmerade plasten hade nu på allvar slagit igenom som båtbyggnadsmaterial, och det kom allt fler modeller att välja på. I Västervik fanns företaget "Marin-Motor" (sedermera Västerviks Marina), som då hade en liten affär i centrala stan där man bland annat sålde båttillbehör. Man var också återförsäljare för Marieholms Bruk, som då tillverkade framför allt den kända IF-båten, plastversionen av den redan så framgångsrika Folkbåten, klinkbyggd i trä - men som sedermera också skulle komma att byggas i plast.



*Eva i Auroras sittbrunn, Notholmen Västervik, den 29 maj 1972.*

På våarna hade man en liten båtutställning i Restaurang Slottsholmens lokaler i Västervik, och våren 1972 var Eva och jag två av de mest intresserade besökarna där. Vi tittade länge på Stortriss, men trots att den onekligen var ruffad och sades ha fyra kojplatser, så var den inte just större än min egenhändigt byggda jolle, och vi tyckte ändå att vi ville ha något rejälare. Det var vid den här tiden Marieholm också lanserade sin MS 20, den lilla ”motorseglaren”, som på sex meters längd hade ruff med kojplatser för två, inombordsdiesel, samt så långa sittbrunnstoffer att två skulle kunna övernatta på dem under ett sittbrunnstält.

Vi studerade broschyrerna noga, drömde och funderade och tittade på vår (mycket begränsade) ekonomi. Till sist kontaktade jag Marieholms Bruk i Hillerstorp och bestämde ett möte med försäljningschefen själv där en helg. Vi åkte bil de dryga milen dit genom småländska skogar och över ändlösa mossar, innan vi slutligen var framme vid denna för ett småbåtsvarv alldeles osannolika plats. Mitt ute i skogen, så långt som möjligt från havet!

Efter samtal med försäljningschefen, då han närmare förhörde sig om vårt förhållande till båtar och segling, hade han snart övertygat oss om att det inte var en MS 20 vi skulle ha. I stället var självklart en Sea Cat vår båt! Enligt honom var MS 20 mer en ”gubb-båt”, medan Sea Cat var en ungdomlig och sportig seglare, som skulle passa oss precis.

Något konfunderade lämnade vi Hillerstorp och åkte hem med nya broschyrer. Innan dess hade vi också sett på själva fabriken - och imponerats av de mäktiga skroven till IF-båtarna som stod på produktionslinjen. Jag minns att jag tänkte, att om man någon gång i livet skulle få råd att skaffa sig en sådan båt, då skulle lyckan vara fullkomlig.....

Efter hand blev det i alla fall så att vi bestämde oss för en Sea Cat. En totallängd på 6,35 m, fyra kojplatser och 16 kvadratmeter segel. Affären gjordes upp med "Marin-Motor" i Västervik. Vi bestämde oss för "Sea Cat Special, d.v.s. med utrustningen sprayhood, pulpit och mantåg. I köpet ingick också en utombordsmotor, TOMOS 4 hk. Prissumman slutade på 22.325 kr. Då ingick transportvagg, transport till Västervik, samt sjösättning och riggning. En handpenning på 2.000 kr betalades redan den 18 mars -72. Ett lån hos Sparbanken i Eksjö på 18.000 kr löste finansieringsproblemet i övrigt. Med tanke på penningvärdet och våra löner 1972 rörde det sig om mycket pengar. Men vi hade låga boendekostnader på min arbetsplats - och ännu inga barn i familjen.

Det var ett stort ögonblick när vi sedan i maj månad först såg vår Sea Cat liggande i vattnet vid Restaurang Slottsholmen i Västervik. Vi hade lyckats få medlemskap och bryggplats i klubben WSSW (Westerviks Segelsällskap Vikingarna) på Notholmen. När vi med hjälp av den fyra hästkrafter starka TOMOS utombordaren skulle transportera över båten till bryggplatsen på andra sidan udden vid Notholmen blåste det riktigt friskt och var svinkallt. Vid tilläggningsmanövern blåste det till och med så hårt så att vi hamnade på bryggplatsen bredvid den vi skulle ha. Men den var också ledig, så det blev sedan den platsen vi fick behålla.

Nu var vi alltså stolta ägare till en "riktig" båt, ruffad och med motor till. Vi döpte den till "AURORA", svärmor Signes andranamn - och två år senare ett av vår då födda dotter Saras andranamn (Sara som "eget" namn, Ingrid efter farmor och Aurora efter mormor).

Invändigt i båten fanns ett litet tvålågigt ORIGO spritkök. Det satt normalt under babords toft, men när det skulle användas, kunde man dra det in i ruffen på skenor. Ruffens inredning bestod i övrigt endast av längsgående kojor bordwärts, tillräckligt långa för att man skulle kunna ligga två personer på varje sida. En minimal "golvyta" i mitten och inget skiljande skott. Det fanns också en rejäl durk, som täckte de uppstickande kölbultarna. Men då höjden inombords redan var mycket begränsad, tog jag snart bort den durken, sågade av den del av kölbultarna som stack upp ovanför muttrarna och lade in en bit heltäckningsmatta över den nakna plasten i stället. Då gick man miste om möjligheten att sätta upp det medföljande bordet, för i durken fanns två gängade hål, där man kunde gänga fast bordets stöttor. Men "ståhöjden" inombords ökade med en knapp decimeter, och eftersom man vid den normala monteringen av bordet i durken fick skivan någonstans uppe vid hakan, så var det ändå knappast troligt att bordet skulle komma att användas inne. I stället satte man stöttorna i de två hål som fanns i sittbrunnen och använde bordet ute.

Vid inköpet medföljde endast storsegel och kryssfock. Efter något år kompletterades segelgarderoben också med en genua. Vi kom att ha vår Sea Cat AURORA fyra somrar. Våren 1976 bytte vi upp oss till en IF, och en "IF-E", alltså "exportmodellen" med en tio hästars inombordsdiesel. Vi lämnade då vår Sea Cat i inbyte på Marin-Motor i Västervik. Den värderades nu till 23.000 och hade alltså nominellt ungefär bibehållit sitt värde de gångna fyra åren.

Med vår lilla Sea Cat upplevde jag bl.a. en fantastisk vecka i Kalmarsund sommaren 1973. Eva var då gravid med vår dotter Sara, och eftersom det tidigare hade varit en del medicinska bekymmer, så förbjöd läkaren henne att denna sommar delta i sådana äventyrliga sysselsättningar som segling.



*Uno och jag i Auroras sittbrunn, Kalmarsund,*

Jag hade tänkt segla en vecka tillsammans med kompisen Uno. Men precis innan vi skulle ge oss av från Eksjö kom Ingrid och Toli Fyrebo. Ingrid hade varit arbetskamrat med Eva på ett av apoteken i Umeå, och nu hade hon träffat och gift sig med Toli från Eskilstuna. De var nu på väg hem från sin semester och skulle båda börja jobba kommande vecka. Men när Toli fick höra att Uno och jag skulle ut och segla en vecka blev han alldeles galen! Detta med segling var något han hade drömt om hela sitt liv, och nu undrade han om inte han kunde "hänga med". Det hade Uno och jag inte något emot, men att Toli skulle kunna förlänga sin semester med ytterligare en vecka dagen innan han skulle börja jobba, det föreföll ganska osannolikt. Han ringde direkt för att få tag i sin chef, men lyckades inte, så därför fick han ändå tillsammans med hustrun Ingrid ge sig iväg hem till Eskilstuna. Men han lovade återkomma...

Uno och jag åkte nu tillsammans med våra hustrur till Västervik, där svärmor, svåger och svägerska som vanligt tog väl emot oss. Uno och jag förberedde oss på att segla bara vi två, som vi ursprungligen tänkt oss. Emellertid ringde snart telefonen. Toli hade ordnat ledigt den kommande veckan!

Lördagen den 7 juli 1973 avseglar vi med AURORA från WSSW:s klubbholme Notholmen i Västervik redan klockan 06.50 på morgonen. Besättningen är alltså förutom jag själv gamle grannen och skolkamraten Uno Åkebo, gift med min frus systerdotter Lena, samt Toli Fyrebo, som är partner till Ingrid, Evas f.d. arbetskamrat i Umeå.

Uno har tidigare vid några tillfällen seglat tillsammans med mig i min lilla egenhändertid förfärdigade jolle uppe längs Hälsingekusten, men han har aldrig seglat kölbåt tidigare och kan inte sägas besitta någon högre grad av navigatorisk kunskap eller erfarenhet. Toli säger sig vara totalt oerfaren vad gäller detta sätt att färdas. Men han är däremot synnerligen nyfiken och intresserad av att lära sig. Själv kan jag knappast heller påstå att jag är någon särskilt rutinerad saltvattenseglare, även om jag någorlunda behärskar grunderna. Förutom några somrars segling i redan omnämnd centerbordsjolle vid den helt öppna kusten utanför nordligaste Hälsingland (där sjö och vind kunde vara nog så besvärande men navigationsproblemen ringa) har jag endast en sommars erfarenhet av den båt vi nu seglar, och turerna har tidigare inte sträckt sig särskilt långt från hemmahamnen Västervik.

Nu är vi i alla fall tre frejdiga sjömän på väg ut för en veckas äventyr på havet och har nyss vinkats av på bryggan av våra respektive damer. Vi kör med den segelgarde-rob som finns ombord, d.v.s. stor och kryssfock. Vinden är ganska svag, så en genua hade behövts, och det tar en bra stund innan vi passerat Blockholmshålet och kommer ut på Lucernafjärden. Där tilltar vinden något, men dör sedan ut igen, så vi får ta till motorn i leden ut vid Stångskär.

Efter en stund kan vi emellertid sedan fälla upp snurran, vår pålitliga fyra hästars TOMOS och med vindkraft ta oss söderöver genom Idösund. Farten har inte någon gång varit imponerande, och vi passerar inte fyren på Idö förrän klockan tio på förmiddagen. Vi fortsätter nu sydvart i varierande och mestadels mycket svaga vindar mellan syd och ost.



*Uno och "Skipper" i sittbrunnen. Toli tar bilden inifrån ruffen.*

Klockan tolv ligger vi mellan östra och västra Eknö. Vid Vinö fortsätter vi sedan leden rakt ut mot Vinö Bredhäll, norra Kråkorna och Blackans ljud- och ljusboj. På vattnet mellan Vinökråkan och Vinö Bredhäll tar vi för övrigt samtliga ett bad i den totala stiltje vi där drabbas av. Men en i taget dock.... Vi vill ju inte att AURORA skall bli någon ny Marie Celeste och hittas drivande utan besättning!

Vattnet är säkert upp emot

25 grader varmt, men badet känns ändå uppfriskande, och vi njuter i fulla drag av tillvaron denna första dag på vår semestervecka.

Snart tröttnar vi emellertid på att ligga och driva i stiltjen och drar igång snurran, som vi sedan får använda av och till ganska mycket mellan vindpustarna, innan vi klockan 20.45 passerar det smala inloppet till Grankullaviken på Ölands norra udde. Det tar sedan häpnadsväckande nog ganska exakt en timme att med motorn nästan på tomgång smyga sig över den vidsträckta och grunda viken ända in till bryggan vid samhället Grankullavik. Trots att en av oss hela tiden står och spanar i fören, så lyckas vi också här åstadkomma en liten grundstötning, innan vi är riktigt framme. Det beror egentligen på att vi har ett oklart kommunikationssystem mellan utkik och rorsman. Den förstnämnde ser en sten något om styrbord och sträcker ut armen åt det hållet, varvid rorsman med osviklig precision girar styrbord hän och får in en fullträff på stenen ifråga. Farten är emellertid låg, och skadorna inskränker sig endast till ett obetydligt litet "sår" i förkant på den inplastade kölen.

Vid den ganska fallfärdiga bryggan i Grankullavik ligger ett ungt par i en Karlskrona-Viggen, samt ett något äldre danskt par med en tioårig dotter i en ca 9 m lång valdäckad havskryssare i plywood. Vi förtöjer och landstiger på Öland (premiär för min egen del), ringer våra hustrur, köper litet kaffebröd och läsk och intar detta i sittbrunnen, innan vi går till kojs. Trots en föga dramatisk segling så långt, känner vi oss ändå tämligen utseglade efter en lång första dag till sjöss!

Nästa dag kommer vi upp i god tid, badar vid den fina sandstranden alldeles intill bryggan och talar med vår danske granne. Han har av ortsbefolkningen fått inritad en led ut genom viken på sitt sjökort. Vi kopierar den på vårt eget kort. Eftersom hans båt sticker hela 179 cm och vår endast 110, så bör rimligtvis vi också kunna klara oss samma led.

Redan klockan 08.35 avseglar vi för en laber ostlig bris, som snart dör ut helt, så att vi tvingas använda motorn för att ta oss ut ur Grankullaviken. Den danske seglaren passerar oss på vägen ut. Glatt vinkande tillönskar han och hans hustru oss "God tur!". Klockan 09.35 passerar vi det smala inloppet och går ut i öppna sjön. Vinden tilltar sedan, och vi får bitvis mycket fin segling längs Ölands västra kust söderöver.

Det är soligt och fint hela dagen, och eftersom vi samtliga seglar iförda endast shorts eller badbyxor, så börjar våra lår snart anta en något rödaktig färgton och svida betänkligt.



*Uno och Toli studerar sjökortet.*

på någon sorts dans (rock-afton!) i ett gammalt träslott. Inte särskilt roligt eller underhållande. Det mest spännande som händer där är att en kopp kaffe spills ut över det bord där vi sitter!

Följande dag, som är måndagen den 9 juli, ligger vi rätt länge. Uno har kvällen innan också bitit av en tand, varför han omgående måste uppsöka en tandläkare. Under tiden köper resten av besättningen vykort och beser den lilla staden. Skepparen beslutar också att inte längre lita på det storskaliga Ölandskortet, utan slinker in i en bokhandel och köper båtsportkortet för den aktuella kuststräckan.

Strax före kl. 13.00 kommer Eva, Lena, svärmor Signe och chauffören Stefan, Evas systerson, från Västervik i Stefans bil. Vi fortsätter att titta på Borgholm tillsammans med dem. När vi efter en stund känner oss hungriga, får vi köa nära en timme för att få oss en bit mat på en uteservering.

Efter måltiden tar vi en tur per bil till den gamla borgruinen strax söder om staden. Ett synnerligen imponerande byggnadsverk! Vid den fortsatta seglingen söderöver skall det senare visa sig, att ruinen även långt ute till havs gör ett överväldigande intryck.

Så småningom blir Västerviksborna emellertid tvungna att återvända till fastlandet, och AURORA:s besättning tar sig ut till båten. Där ägnar vi oss sedan åt någon timmes spinnfiske på utsidan av vågbrytaren - och lyckas faktiskt få upp ett par små abborrar. Kvällen börjar emellertid bli sen, och AURORA:s besättning sover snart sött i sina kojor.



*Uno till rors*

Trots att vi endast har stora kortet över Öland och ingen special, så tar vi oss lyckligt in i Borgholms hamn kl.18.20 och lägger till en bit utanför själva gästhamnen vid en hög kaj, strax akter om en gammal gaffelriggad skuta från 1899. Det blåser nu ganska friskt, men vinden är ostlig, som den varit hela dagen, så vi har gott lä här.

Fram på kvällen vänder emellertid vinden, och det kommer en ordentlig köra-re från väst. Sjön stänker stundtals över vågbrytaren utanför, vidare över den ganska breda stenkajen och ner på oss, som ligger innanför den.

När vi just hade anlänt, gick vi direkt till närmaste telefon och ringde till Västervik. Vi kom då också överens om att Eva och Lena och svärmor Signe skall komma med bil och besöka oss följande dag. Nu tågar vi in till staden och utnyttjar gästhamnens möjligheter till dusch, rakning och andra lyxiga hygienssysselsättningar.

Senare på kvällen går Uno, Toli och jag





*Avslappad Toli till rors*

På tisdag avseglar vi sedan i god vind från Borgholms hamn kl. 08.35. Först kl. 15.25 passerar vi sedan under den imponerande Ölandsbron efter en ganska tröttsam kryss den sista biten. Tidvis i halvdålig vind. Söder om bron tilltar sedan vinden, så vi får frisk segling, och sjön går upp ordentligt. Uno och Toli försöker placera sin levande vikt så långt upp i lovert

som möjligt genom att slå en tamp runt mastfoten och hänga i den.

Vi anlöper Mörbylånga hamn kl. 18.20 i styv sydsydostlig bris. Läger oss längst in i ena hörnet av hamnbassängen, där djupet precis räcker till för oss. Vattnet i hamnen förefaller ha en tvivelaktig renhetsgrad!

På kvällen ”gör” vi Mörbylånga. Vi beser det lilla samhället och träffar en del intressanta människor. Bland annat har vi en givande diskussion med ett sällskap människor som firar någons födelsedag i en lägenhet ovanpå ortens bokhandel. Någon där uppe kastar också ner en trådrulle, och med trådens hjälp kan man sedan hissa upp vår hyllning till födelsedagsbarnet - d.v.s. några blommor ur rabatten strax intill!

Kvällen avslutas sedan med att vi bjuder över ett par grabbar från en annan, mindre segelbåt på kaffe (de avseglade strax före oss från Borgholm). Vi blir sittande uppe ganska sent och pratar med dem.

Efter denna kvälls ”utsvävningar” ligger vi följande dag kvar ganska länge i våra kojor. Vi lämnar sedan Mörbylånga kl. 11.50. Då har vi hunnit med att köpa vykort och provianterat litet färskvaror. Nu styr vi norrut, och 13.30 passerar vi åter under Ölandsbron, nu förstås från motsatt håll. Vinden är nu sydlig och riktigt frisk. Uppskattningsvis 10-12 m/sek. Vi tog in ett par varv på storens rullrev, innan vi lämnade Mörbylånga, men nu gör vi ändå mycket bra fart. När vi i den nästan platt akterliga vinden till sist lyckas spira ut focken och saxa seglen bär det iväg som själva den. Vid ett tillfälle får vi en surf som varar flera minuter. Den uppfällda snurrans propeller tar då i vattnet och drar upp en vattenkaskad som en riktig fontän akteröver. En fantastisk



*Aurora på väg in under Ölandsbron*

fartupplevelse! Det måste ha gått betydligt över tio knop, och det var inte utan att man hade litet fjärilar i magen! Synd att vi inte hade logg - eller någon annan båt i närheten, så att man kunde jämföra farten.

Trots upphetsningen över farten, så börjar vi snart känna att det är kaffedags. Tyvärr visar det sig då, att vi faktiskt glömt att komplettera vårt kaffeförråd i Mörbylånga. En titt på sjökortet ger nu vid handen att närmaste inköpsställe för kaffe sannolikt finns i Stora Rör - en ganska obetydlig liten hamn på Ölandssidan, som vi tidigare inte har haft någon tanke på att besöka. Nu girar vi emellertid omedelbart styrbord hän och är strax framme där. Nu gör vi årets uppvisning i sjömanskap! Det blåser fortfarande omkring 10 m/sek, och vi seglar in i hamnen - som visar sig vara ganska trång! Om styrbord, direkt innanför vågbrytaren, där vi först tänkt lägga till, visar det sig vara alldeles för grunt. Vi får alltså snabbt gippa och gå över mot andra sidan av hamnen. Där ligger ett antal små båtar med utombordsmotorer förtöjda vid en brygga. Eftersom utrymmet är synnerligen begränsat, så håller jag ner mot de här småbåtarna så långt det bara går, innan jag slår. Just i den vändningen bär det sig inte bättre än att det då helt utsläppta storskotet lägger sig precis runt snurran på den lilla båt som ligger närmast. Tvärstopp!

Toli erbjuder sig blixtnabbt att hoppa i med en tamp och simma över till andra sidan för att sedan dra oss över. Vi rafsar dock ner seglen snabbt, och till min stora förvåning och glädje startar sedan vår TOMOS på första rycket (enda gången denna sommar!), varför det hela ordnar sig utan simtur.

Vi förtöjer nu vid vågbrytaren, där djupet är tillräckligt, beslår nödtorftigt seglen och går i land för att köpa kaffe. Passar också på att samtidigt köpa ett par vykort.

Klockan är 16.35, när vi sedan lämnar Stora Rör. Lyckligtvis blir avseglingen en betydligt mindre dramatisk historia än tilläggningsen, men det är ändå nästan med en skammens rodnad på våra kinder vi lämnar denna hamn.

Vinden har nu friskat ytterligare, och innan vi ger oss iväg har vi revat storen nästan till första lattan. Vi får platt läns norröver.

Vid 19.30-tiden ankrar vi upp i en liten vik på fastlandssidan, utanför Pataholm. En liten insjöliknande vik innanför oss ser väldigt inbjudande ut. Den har en mycket smal förbindelse med havet, men tyvärr visar det sig att vi sticker kanske en decimeter



Dämmans gamla fyrvaktarboställe, mitt ute i Kalmarsund



*Författaren iförd regnställ i sittbrunnen på "AURORA" Kalmarsund, 11 juli 1973.*

för djupt för att ta oss in där, så vi får vackert lägga oss utanför. Dock kan vi ändå fiska i den lilla lagunen från stranden, och ett par små gäddor låter sig faktiskt fångas.

Följande dag, torsdag den 12 juli, lättar vi ankar kl. 12.30. Vi passerar sedan kl. 16.10 Dämmans gamla fyr och fyrvaktarboställe, som vi ivrigt be-tittar i våra kikare och även förevisar med kame-rans hjälp. Vinden avtar så småningom, och vi får slutligen gå för motor in genom den smala, tätt prickade farleden in till Figeholm. Mot slutet är det då så pass mörkt att vi får lysa oss fram från prick till prick. Det har då också mulnat på ordentligt och börjat regna, vilket förstås bidrar till den dåliga sikten. Kl. 21.40 lägger vi till. Vi tar sedan en titt på byn och ringer hem, innan vi kojor för kvällen.

Så är det fredag den 13 juli. Vi är uppe i ovan-ligt god tid och hoppas att inte detta magiska da-tum inte skall betyda otur för oss - denna sanno-likst sista dag på vår gemensamma segling. Vi avnjuter varsin portion pyttipanna på serveringen "Ankaret". Sedan avgår vi för motor i hållande regn och begränsad sikt kl. 10.10. Knappast någon vind alls. Går inomskärsleden hela vägen norrut mot Väs-tervik. Det regnar oavbrutet i stort sett hela dagen, och vår TOMOS får puttra och gå hela tiden. Åter gör vi under färd - bl.a. ärtsoppa. Skepparen blir också under färden ilurad någon ny och tidigare aldrig uppfunnen variant av kaffe.

Klockan 18.10 lägger vi slutligen till vid bryggan på Notholmen i Västervik. Vi är tillbaka till utgångspunkten. Uno och jag möts av våra hustrur, medan Tolis Ingrid kom-mer senare på kvällen uppifrån Eskilstuna och förenar sig med sällskapet.

Båt och besättning välbehållna efter en veckas äventyr på havet!

Det var ett av äventyren med AURORA sommaren 1973. Nästa sommar seglade jag bl.a. tillsammans med min kompis Uno över till Visby. Hela den nautiska utrustningen bestod den gången av en vanlig orienteringskompass, fasttejp på babords toft i sitt-brunnen, samt en nyligen installerad PR-radio, vars räckvidd inte var imponerande. När vi lämnade Västervik i mycket dålig vind och äntligen kom ut i ytterskärgården och skulle ta ut kursen till Visby, så visade det sig att vi hade kort över Gotland och kort över kuststräckan - men inget överseglingkort där resans båda ändpunkter fanns med! Vi hade alltså inget kort där vi kunde ta ut kursen!

Efter att ha letat igenom båtens hela förråd av böcker och båttidningar hittade jag emellertid en tid-ning med en annons för något fabrikat av PR-radio. Och i den annonsen fanns en kartbild där både Got-land och fastlandet fanns med. Där kunde vi alltså grovt uppskatta kursen till Visby! Inte riktigt att "seg-la efter ett vykort" - men näst intill! Emellertid hade vi gott väder med bra sikt, och när vi mitt i natten närmade oss Visby så kunde vi på långt håll se den fasadbelysta ringmuren. Vi behövde bara korrigera vår kurs några grader för att komma exakt rätt.





*Skipper i regnställ under bemseglingen*