



Segling St Vika - Järnavik juni 2003 (ca 270 M)

Måndag 9 juni

19.15 – 23.00

St Vika – Trosa

16 M

Tisdag 10 juni

10.20 – 20.15

Trosa – Arkösund

38 M

Onsdag 11 juni

07.30 – 12.00

Arkösund – Fyrudden 20 M

14.20 – 22.00

Fyrudden - Idösund 32 M

52 M

Torsdag 12 juni

09.30 – 18.00

Idösund – Oskarshamn

34 M

Fredag 13 juni

09.10 – 18.00

Oskarshamn – Kalmar

45 M

Lördag 14 juni

07.15 – 22.00

Kalmar – Karlskrona

55 M

Söndag 15 juni

Karlskrona – Järnavik

08.15 – 14.30

28 M

Inledning

Under vårvintern 2003 bestämde sig min arbetskamrat Kalle för att köpa segelbåt. Efter mycket funderande och tittande på mängder av båtar bestämde han sig slutligen för en Trisskryssare. Trots att den är konstruerad av Pelle Pettersson har den inte precis rykte om sig som snabbseglare, men priset var bra, och medföljande utrustning riklig. För Kalles behov föreföll det ändå vara ett bra val.

Båten fanns uppe i trakterna av Nynäshamn, och han skulle ha den nere i Blekinge, där han har sitt sommarställe. Problemet var alltså transporten. Kalle hade själv seglat jolle en gång i sin ungdom, men navigationskunskaperna var det skralt med.

Under vinterns väljande bland alla båtar som var till salu, hade jag fungerat som ständig konsult, och när köpet var ett faktum fick jag så erbjudandet att segla ner båten tillsammans med Kalle själv och hans båda söner – Pelle och Olof. De två hade för övrigt aldrig ens suttit i en segelbåt, så sjövanan i besättningen skulle således utan min medverkan vara tämligen begränsad...

Utän längre betänketid åtog jag mig uppdraget. Vi skulle ha en vecka på oss, och med ögynnsamma vindar kunde det förstås bli så att vi inte hann fram. Men då skulle Kalle och sönerna i alla fall ha hunnit lära känna båten och få viss sjövana – så att de själva senare i så fall kunde fortsätta från den punkt vi uppnått.

Måndagen den 9 juni 2003

Till båten

Efter bilresa från Eksjö ankommer vi tämligen exakt den avtalade tiden, 13.00, till småbåts- hamnen i St Vika väster om Nynäshamn, där förre ägaren till Kalles nyinköpta båt väntar med fru och tonårig son för att överlämna båten och motta slutlig likvid för densamma. Det blåser just då omkring 16 m/sek rakt in mot bryggan, så förutsättningarna för en utsegling därifrån förefaller inte precis idealiska. Båten har av vindpressen dragit akterförtöjningens boj under vattenytan, och vi får tajta upp för att inte stäven skall gå mot kajen.

Efter hälsningsceremonierna går nye båtägaren ombord på den anmärkningsvärt fräscha båten. Friboarden är så blanka och vattenlinjen så perfekt målad att man anar en professionellt utförd omlackering av skrovet. På den turkosblå överbyggnaden och däckets kan man däremot se att båten har några år bakom sig. Dock är inte heller här skicket dåligt med tanke på de trettio år som gått sedan första sjösättningen. Spontant känns det som om Kalle fått ganska mycket båt för pengarna. Detta intryck förstärks sedan vid den invändiga inspektionen och när man får klart för sig hur mycket i form av verktyg, reservdelar mm som medföljer. En handburen GPS-navigatör av det beprövade märket Garmin ingår t.ex. också i köpet, liksom en jolle med tvåhästars snurra. Det ekipaget vänds dock snart med botten



upp och motorn under vatten, när förre båtägarens hustru råkar kliva över den ganska höga kajkanten och försöker landa i jollen. Den kantrar alltså, och hon själv hamnar i vattnet – som så här tidigt på säsongen sannolikt inte har riktigt badvänlig temperatur. Hon hjälps förstås snart upp på det torra igen.



Sedan vi tömt bilen på den enorma mängd utrustning och proviant som medförts från Eksjö, tar den nya båtägarehustrun, Kalles fru Cissi, bilen och beger sig till kungliga huvudstaden för att hämta sönerna Pelle och Olof. Kalle och jag ägnar oss åt att inspektera båten, få information och instruktioner om dess handhavande av förre ägaren och efter hand bära ombord och installera kläder, utrustning och proviant.

Båten har en Faryman diesel med hydrauldrift, och så vitt man kan bedöma utifrån verkar den vara i bra skick. Mängden medföljande tågvirke är imponerande, även om end el är i dåligt skick. Diesel finns bl.a. i två rejäla jeepdunkar, och även motorolja, lysfotogen och T-sprit finns i rejäla kvantiteter. Till båten hör också en fårskinnspäls, vilken skulle ha platsat på en arktisk expedition och upptar hela ”garderobutrymmet” mellan pentryt och ruffskottet på babordssidan. Tyvärr är den så kompakt att den tar mycket stor plats oavsett hur den stuvas.

Ordinarie styrkompass av kupoltyp, på gängse sätt anbringad på ruffskottet om styrbord, är ganska ”grumlig”, varför man endast med svårighet kan se själva den invändiga kompassrosen. Dock ingår även en äldre modell av parallellstyrningskompass, som kan föras kardanskt upphängd på en tvärbalk anbringad i sittbrunnen. Den balken tar emellertid stor plats, och den ligger normalt stuvad i akterruffen. Eftersom vi har tillgång till GPS-navigatör, där man hela tiden kan se aktuell kurs (utan deviation och med ständig hänsyn tagen till avdrift!), så känns inte heller behovet av vanlig magnetisk kompass så stort. Det finns också redan monterat en sladd för strömförsörjning via båtens batteri till GPS:en, som ju annars är en batterislukare av stora mått, om man kör med vanliga små torrbatterier. Och när det är slut på strömmen, så har man förstås inte längre någon nytta av en GPS-navigatör.

Den dränkta utombordaren till jollen går inte så bra på blandningen av saltvatten och bensin, men lyckligtvis finns en båtgranne som yrkesmässigt sysslar med just detta motorärke, och han tar sig sakkunnigt an snurran och får den till sist att gå felritt. Med tanke på det begränsade utrymmet ombord, så väljer vi ändå att skicka med snurran i bilen med Cissi. När hon återkommit från Stockholm med sönerna, som förstås omedelbart mönstrar på, så blir det ytterligare en del utrustning att stuva i båten. Den kraftiga vinden har lyckligtvis efter hand mojnät avsevärt, även om den fortfarande blåser från ”fel” håll.

St Vika – Trosa (och båten får ett namn)

När klockan är 19.15 och vi har druckit kaffe ombord – framställt med hjälp av vatten som kokats på det tvålågiga fotogenköket, vilket kräver visst handlag för att tändas – kan vi så till sist kasta loss för omkring en veckas segling söderöver. Hur långt vi skall hinna



står ännu skrivet i stjärnorna. Några dagars sydlig kuling skulle kunna innebära mycket begränsad utseglad distans. Vi är annars kanske inte så beroende av vinden för framdrift, för vi har nog diesel ombord så att det skulle räcka hela vägen! Men naturligtvis vore det trevligast att få segla större delen av resan.

Vi startar i alla fall för motor med vinden rakt i nos. Någonstans på vägen

skålas nu i vederbörlig dryck, och båten får namnet ”**Karin**” – efter Kalles mor.

Efter en tid blir det riktigt otrevligt väder med regn och dålig sikt. Vi har tänkt gå så långt vi orkar och sedan ankra upp i en naturhamn, men när vi någon gång efter 22.00 på kvällen ligger i höjd med Fifong och jag berättar att man där girar styrbord hän för att gå in till Trosa, så tycker inte Kalle att det skulle vara helt fel att göra den lilla extra svängen för att komma in till en riktig gästhamn med dess faciliteter. Jag har definitivt inte heller några invändningar, så snart stävar vi alltså leden upp mot Trosaåns mynning, där det numera som bekant sedan några år finns en mycket bra gästhamn.

När klockan är tämligen exakt 23.00 tar vi boj och förtöjer i Trosa gästhamn. Jag får förtroendet att stå till rors vid denna första tilläggning. Själva serviceanläggningen är förstås stängd sedan länge, och vi kan alltså inte få någon kod för att ta oss in där. Lyckligtvis är handikapptoaletten i alla fall ledig, så den kan vi använda. Däremot har vi ingen möjlighet att få en varm dusch – vilket inte hade känts fel efter den synnerligen våta och kylslagna seglingen.

Kalle börjar snart skära upp och steka den medhavda oxfilén. Det är kanske onödigt påpeka, att maten smakar bra. Jag tror nästan att vi alla också känner oss ha gjort rätt för maten.

Tisdagen den 10 juni

Trosa - Arkösund

Efter att ha utnyttjat ordinarie hygienutrymmen på morgonen, då de öppnats, lyckas vi klara av gårdagens disk och dagens frukost och komma iväg från Trosa klockan 10.20. Tuffar för motor ut men hissar storen och den nya focken under vägen. Förhoppningsvis skall det nu bli segling. Faktiskt får vi också snart nordlig vind och kan segla större delen av dagen. Strax före det natursköna Sävsundet tar vi emellertid ner förseglet och startar motorn. Vinden är sedan så svag att vi fortsätter för motor resten av dagen. Vi lägger till i Arkösund klockan 20.25 på kvällen, vid en av Norrköpings Segelsällskaps





gästplatser. Även i dag är det jag som får äran att styra flytetyget vid tilläggnen, som är synnerligen odramatisk i obefintlig vind och med gott om plats.

Vi kommer inte heller här in i några lokaler och kan inte betala någon hamnavgift, men lyckligtvis har man faktiskt en dusch utomhus bakom ett plank, och där finns rinnande varmt och kallt vatten.

Pelle ordnar middag i form av kasseler och potatis. Det smakar alldeles utmärkt – och inte enbart därför att ”sjön suger” och ”hungern är bästa kryddan”, utan därför att kocken gjort ett bra jobb!

Onsdagen den 11 juni

Arkösund – Fyrudden - Idösund



Med tanke på den avsevärda sträcka som återstår till slutdestinationen i Blekinge, så har vi bestämt att försöka klara av en ansevärd sträcka denna dag. Vi stiger således upp redan klockan 06.00 på morgonen. Den originella gästhamnsduschen ute frekventeras av hela besättningen.

Redan 07.30 är vi klara och gör loss från brygga och boj. Nästan ingen vind, så det får bli motorgång. Efter ett tag blir det rejält

med regn. Klockan 12.00 lägger vi till vid Fyrudden. Kalle håller nu i rodet vid långsideställningen, som fungerar utmärkt och blir helt odramatisk (även om Kalle ser mycket koncentrerad ut!). För ovanlighetens skull på detta ställe är det faktiskt också gott om plats. Under semestertid brukar man ju annars ofta få cirkla runt en stund och vänta på att få komma intill för bunkring av vatten och diesel. Det här är enda tankstället på en ganska lång sträcka, och många sommarstugeägare i skärgården här utanför tycks ha just Fyrudden som sitt tanknings- och provianteringsställe. En anledning är förstås att det här också finns en matvaruaffär. Där passar vi på att köpa ett par litet djupfryst mjölk som extra kylklampar till vår rymliga kylväska.

Iförda regnställ besöker vi nu restaurangen som finns ovanför ställets skeppshandel, vägg i vägg





med matvaruaffären. Det känns oerhört lyxigt att sitta vid dukat bord och få maten serverad på vanliga porslinsallrikar. Om jag minns rätt, så tog Pelle stekt abborre, medan vi tre andra satsade på schnitzel. Som ett extra plus tittade solen nu också fram, och regnet upphörde!

Vi besöker också skeppshandeln, och Kalle gör en del nöd-

vändiga investeringar till sitt fartyg, bl.a. i form av anständiga tampar för förtöjning. Jag förärar kaptenen bl.a. ett taglingsset med en nål och taglingsgarn av olika dimensioner. Detta kommer senare att skapa en hel del sysselsättning för nämnde kapten, som härefter taglar alla ändrar han kan komma över – efter hand med riktigt bra resultat.

Sedan vi klarat av alla bestyr, inkl. toalett- och duschbesök i hamnens serviceanläggning i södra delen av kajområdet, kastar vi loss och fortsätter klockan 14.20. Fortsätter söderöver i farleden för motor. I höjd med Vindåsen, där vi går den yttre leden, börjar det blåsa ganska frisk nordvästlig vind, varför vi väljer att hissa segel och spara på diesel. Som bäst loggar vi sedan upp till 6,3 knop, och båten gör på denna undanvind faktiskt imponerande god fart.

Vi kämpar på och försöker uppfylla vår målsättning om en lång dagsetapp, och först klockan 22.00 lägger vi till vid gästgiveriet och gästhamnen på Idö, utanför Västervik. Den gamla nedlagda lotsstationen i Idösund har alltså numera förvandlats till restaurang och konferensanläggning. Det är den för många läsande seglare bekanta Airie Sjögren, som tillsammans med Bo Lennström tagit över den gamla lotsplatsen sedan några år. Airie seglade för ett tiotal år sedan med sin dåvarande man och sina två barn med en Najad 343 från Kalmar till Galapagosöarna och skrev en bok om detta äventyr ("Vi seglar till Galapagos"). Bo har ett mångårigt förflutet på just Najadvarvet.

Vi lägger till långsides vid pontonbryggan ganska långt in. Det blå sittbrunnstältet tas nu för första gången fram och sätts upp av pojkar. Det ger ett skyddat "extrarum" i sittbrunnen men är tyvärr inte tillräckligt tätt anslutet till skrovet för att det skall hindra myggen att komma in. Någon liten lagning behövs också.

Vi tar i omgångar de dryga trapporna upp till restaurangen högt uppe på berget ovanför hamnen, och där kan vi till vår glädje konstatera, att såväl duschar som toaletter är synnerligen fräscha och inbjudande. Särskilt fäster man sig vid att toaletterna på tvättstället har en liten vit porslinsaskål med en blommande syrenkvist i! Vid ett samtal med Airie Sjöberg senare på sommaren framkommer det att hon själv hade haft en liknande upplevelse på en ö i Västindien, där hon först hade sett något sådant – och omedelbart då beslutat sig för att om tillfälle bjöds själv ordna det på samma sätt! Man kan för övrigt läsa om detta i hennes bok.

Det är nu inte utan att de utseglade 52 distansminuterna känns i kroppen, även om vi gjorde en liten paus och ett uppskattat restaurangbesök i Fyrudden mitt på dagen. Vi somnar i alla fall ovaggade efter en sen middag ombord.

Torsdagen den 12 juni

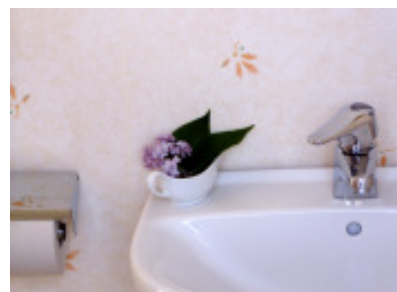
Idösund - Oskarshamn



På morgonen är vi klara att avgå från Idö klockan 09.30. Då har jag först lyckats laga fotogenköket med hjälp av en plåtremsa utklippt ur en gammal konservburk. Det lilla metallrör med inbyggd veke, som går från förvärmningskoppens och upp mot brännaren och skall ge en "pilotlåga" när man efter förvärmningen släpper fram fotogenen, lossnade nämligen och måste fästas på sin ursprungliga plats med något ej

brännbart material. Vi hittade ingen metalltråd (som dock senare visade sig finnas ombord!), utan fick improvisera på nämnda sätt.

Det blåser ganska rejält vid avseglingen, och nu är det revad stor och foca som gäller. Vinden är nordvästlig, vilket är nästan det bästa tänkbara för oss. Slör med sjölä från land om styrbord... Under dagen växlar sedan vinden mellan nordväst och väst och går slutligen över på sydväst. Farten mestadels god eller



mycket god. I höjd med Simpevarp tar vi ner segel och fortsätter för motor den snirkliga inomskärsleden förbi Figeholm och vidare söderut mot Oskarshamn.

Klockan 18.00 lägger vi till mellan ybommarna vid pontonbryggan inne i Oskarshamn. Pelle håller i rodet denna gång och sköter det med den äran.

Med undantag av första natten, då vi låg i Trosa, är detta nu första gången under seglingen vi befinner oss i en stad. Oskarshamns gästhamn ligger ju också

praktiskt taget "mitt i stan", så vi känner med ens att vi befinner oss i ganska så "civiliserade" trakter.

Den sedan tidigare för min egen del kände "hamnchefen" Emil är lika vänlig och serviceinriktad som vanligt och ger på icke helt felfri svenska de upplysningar han tror vi behöver. Vi får också två plastbrickor, vilka fungerar som nycklar till servicehuset, där dusch, toaletter och tvättmaskiner finns.



Fredagen den 13 juni

Oskarshamn - Kalmar



Vi lämnar Oskarshamn kl. 09.10. Behåller revet på storseglet och sätter lilla focken igen, eftersom vi nu har riktigt frisk västlig vind. Vi väljer att gå inomskärs mot Mönsterås i den synnerligen smala och snirkliga led som går där. Pelle är mestadels den som styr, och han får nu erfarenhet av det som kanske är litet av seglingens själva idé – detta att vid kryss försöka hålla så högt mot vinden som möjligt, utan att tappa fart, och att i en farled hålla upp mot ett märke för att kunna

ta det på rätt sida. Här inne i leden står de gröna resp. röda prickarna tätt, och ibland är utrymmet för kryss nästan obefintligt även för en så relativt sett liten båt som vår. Pelle tycks emellertid ligga särskilt väl till hos vindens gudar, för vid flera tillfällen kommer en extra vindpust just när vi närmar oss ett märke och tror att vi inte kan hålla upp mot det – varför vi till sist alltså ändå kan lova upp och gå på rätt sida. Även om det vid ett par tillfällen är med minsta möjliga marginal, och någon gång så nära att jollen törnar emot pricken ifråga...

Den auktoriserade navigatören ombord, vars namn min blygsamhet förbjuder mig att nämna, sköter sig väl hyfsat, men vid ett tillfälle lyckas jag här med konststycket att vid övergången från specialkortets tiotusendel till ordinarie korts femtiotusendel missa en krök i farleden, varför vi under ett kort ögonblick är på väg in i en ”blindtarm” av leden. Det hela reder dock ut sig utan någon grundstötning eller annan kalamitet av liknande slag, och snart är vi på rätt spår igen.

Vid ett tillfälle är vi helt säkra på att vi inte kommer att kunna sträcka genom en smal passage, där det saknas utrymme för kryss, så vi startar motorn och låter den gå på tomgång för att vara beredd. Märkligt nog har emellertid Pelle även här tumme med gudarna, så motorn kan snart stängas av, efter att vi passerat det kritiska stället för segel. Dock blir vi ändå i en annan smal passage med vinden absolut stick i stäv tvungna att använda motorn ett par hundra meter, innan vi sedan kan falla av och segla igen.

Under den fortsatta seglingen ner genom Kalmarsund gör vi i allmänhet mycket god fart, och enligt vår GPS är vi momentant denna dag uppe i hela 7,2 knop, vilket är en anmärkningsvärd fart för en Trisskryssare med revad stor och minsta förseglet – samt en jolle på släp. Sannolikt har vi väl kanske en medström på omkring en knop eller så, men ändå är det bra. Och farten över grund, alltså den fart med vilken vi faktiskt närmar oss målet, är ju trots allt vid just det tillfället 7,2 knop!

Redan klockan 17.55 lägger vi till inne i Kalmars välfyllda gästhamn. Vi hittar en ledig boj på vår babordssida. Olof är nu rorsman, men det är inte hans fel att jag missar bojen vid första försöket. Med en förlängning till Merxhaken (vilken vi egentligen skulle ha haft med oss från början) hade det inte varit några problem, men med endast egna extremiteter att nå ut från relingen med, måste man ju komma alldeles intill. Vi backar emellertid ut, får tag i bojen och kan förtöja utan vidare dramatik.



Trots att vi varit inne och kryssat i den snäva inomskärsleden söder om Oskarshamn, har vi denna dag seglat en avsevärd sträcka. Den närmaste vägen mellan Oskarshamn och Kalmar är ca 45 distansminuter, och vi kan säkert lägga till åtminstone fem – förutom den extra sträcka kryssandet innebar. Ganska bra på elva och trekvarts timmes segling!

I Kalmar har man sedan jag senast var där rest en helt ny och modern byggnad på hamnplanen. Där inryms tydligen Högskolans lokaler, men i en särskild utbyggd del finns såväl Turistbyrån som gästhamnens servicelokaler. De senare är supermoderna, nästan futuristiskt präglade. I herrarnas del är det åtminstone fem duschar, medan högst två personer samtidigt kan vistas i omklädningsrummet utanför! Och utrymmet vid varje dusch är så snålt tilltaget att man hela tiden står med duschdraperiet klistrat mot någon sida av kroppen.

I bastun är fördelningen av golvyta lika märklig. Endast två små lavar för bastubadande att sitta på – medan det är en stor öppen golvyta runt själva kaminen. Den som konstruerat bastun måste lida av missuppfattningen att man i huvudsak bastar stående!

Den tidiga tilläggnigen ger sedan möjligheter till en promenad genom staden. Kalle visar sig mycket väl hemmastadd i denna historiskt intressanta stad, och förklaringen visar sig vara, att hans hustru vid den tid de träffades faktiskt skaffade sig sin lärarutbildning just här. Naturligtvis kan man förmoda att Kalles bil under Cissis studietid gick som en spårvagn mellan Eksjö och Kalmar.

Nu har stadens gymnasium för ett par dagar sedan släppt ut ett antal nykläckta studenter, vilka åtminstone i de centralare delarna hörs och syns och uppenbarligen fortfarande firar sin examen.

Lördagen den 14 juni

Kalmar - Karlskrona

I medvetande om att vi denna dag har en avsevärd distans framför oss, innan vi förhoppningsvis kan runda Utlängan och slinka in i Blekinge skärgård, startar vi redan 07.15 på morgonen. Vinden är nu betydligt lugnare, och vi slår ut revet i storen. Sätter ändå focken även i dag. Till en början god fart i nu rakt västlig vind.

Redan omkring 09.00 upptäcker Olof plötsligt att jollen lossnat från bogserlinan och ligger och guppar på vågorna för sig själv en bit akter om oss! Efter litet trixigt manövrerande i den gungiga sjön lyckas vi till sist komma intill jollen, och efter några försök får jag tag i den och kan slita upp den på akterruffens tak. Det visar sig att den mässingsögla där bogserlinan varit fäst har gått av. Sannolikt helt enkelt en utmattningsskada. Utöver denna ögla finns inte ett enda beslag på jollen där en lina skulle kunna fästas. Efter viss tankemöda omkring det akuta problemet löser vi det hela genom att Kalle till sist hittar en reservvantskruv, vars ena gängade del kan skruvas loss. Den slår jag sedan genom jollens stäv och låser med bricka och mutter på skrovets insida. Linan kan sedan



fästas i vantskruvsöglan på utsidan, och det hela håller sedan hela vägen (och sannolikt fortfarande).

På eftermiddagen vrider vinden olyckligtvis mer på sydväst, varför det slutligen blir kryss sista biten ner mot Ut-längan. Vinden varierar också i styrka, så att vi på kort tid skiftar försegel flera gånger. För första gången under veckan gör sig sjösjukan också påmind. Det blir en skvalpig och såle-

des åtminstone inte för Pelle helt behaglig kryss ner mot det ”blekingska hörnet”, där vi till sist kan slinka in i skärgården efter en hel dags skvalpig segling på helt oskyddat vatten.

Vi försöker vid ett tillfälle förkorta lidandet genom att för motor gå kortaste vägen. Men när motorn startas börjar den snart ryka och lukta illa, varför den förstas måste stoppas och en återgång till framdrift med segel ske. Trots inspektion kan inget fel hittas t.ex. i form av lossade eller brustna kylvattenslangar, vilket är det första man tänker på. Vi kan alltså bara fortsätta för segel. Av en slump råkar jag sedan titta på det vred i sittbrunnen som reglerar kylvattenströmmen i motorn. I stället för att stå med den markerade pilen föröver står vredet tvärs – vilket sannolikt bör betyda att motorn inte får något kylvatten alls! När vredet nu ställs på rätt sätt och motorn startas, visar det sig glädjande nog också att denna snart återfår normal arbetstemperatur och fungerar på vanligt sätt. Vi förundras över att inte impellern bränts sönder under den tid den fick gå torr!

Den sista biten går vi nu för motor och stabiliserande fock i den fortfarande friska sydvästliga vinden. Sedan vi kommit i sjölä mellan skären i Karlskrona skärgård drar sig sjösjukan diskret tillbaka, och vår röda hink blir åter tillgänglig för ordinarie bruk som toalett för urinträngda besättningsmän.

Tanken på att lägga oss på svaj för ankare i en vik överges nu till förmån för destinationen Karlskrona gästhamn, eftersom Olof erbjuder sig att under gång laga middagen. Vi fortsätter alltså för motor på det nu inomskärs plana vattnet, medan lovande dofter sprider sig från pentryts domäner.

Som barnfödd bleking har Kalle här lokalkännedom och vet exakt var gästhamnen är belägen, och 22.05 lägger vi till mellan Y-bommarna där. Det är en något märklig känsla att i en gästhamn ha en brusande stor trafikled alldeles intill.



Den märkliga känslan förstärks något senare på kvällen, när vi får se ett kraftfullt fyrverkeri lysa upp himlen. Vi står länge och betraktar skådespelet och undrar om det verkligen kan vara så att Karlskrona kommun på detta överdådiga sätt vill celebrera vår ankomst. Vi känner oss inte helt övertygade om att detta är fallet. Efter följande dags upplevelse, då vi mycket påtagligt blir påmind om vår obetydlighet, känner vi oss helt övertygade om att det pyrotekniska skådespelet faktiskt inte var till vår ära!

Söndagen den 15 juni

Karlskrona - Järnavik

Redan 08.15 kastar vi loss och fortsätter mot vår slutliga destination, som vi nu börjar inse att vi faktiskt bör kunna uppnå inom den tid vi har på oss. Redan från början har vi tagit beslutet att gå för motor hela vägen för att förkorta gångtiden. För att göra transportsträckan så kort som möjligt väljer vi också att gå innanför Hasslö, där det finns en öppningsbar bro. Kalle har från anslagstavlan i Karlskrona hamn hämtat ett telefonnummer som man skall kunna ringa för broöppning.



När vi beräknar oss ha mindre än en halvtimme kvar till bron försöker Kalle ringa det angivna numret, men ingen svarar där trots ihärdigt ringande... Vi fortsätter i alla fall. Kalle har också tidigare för säkerhets skull kontaktat en bekant per telefon och fått upplysningen att det aldrig brukar vara några problem med broöppning här.

När vi så småningom är framme vid bron, stiger Kalle i land där det finns en skylt med en knapp att trycka på. Han trycker på knappen, och efter en stund hörs ett ”Hallå”! ur en högtalare. Kalle försöker förgäves hitta den mikrofon han förväntas tala i – men utan resultat. Ytterligare något ”hallå” hörs ur högtalaren. Därefter kommer efter en stund det lakoniska meddelandet, att ”På grund av tekniskt fel kan bron ej öppnas”!!

Inte utan vissa kraftuttryck vänder vi således, och jag börjar snabbt ta ut några waypoints för att kunna gå runt Hasslö på utsidan. Efter fem minuter möter vi på återvägen en annan, något större, båt för segel på väg mot samma bro. Dess rorsman bevärdigar oss inte med en blick. Annars hade vi förstås med åtbörder försökt få honom att förstå, att han borde vända, eftersom bron inte kunde öppnas.

Döm om vår förvåning när vi några minuter senare plötsligt akteröver ser att bomarna för vägtrafiken gått ner, det börjar bildas bilköer på båda sidor – OCH BRON ÖPPNAS!!

Vi överväger en kort sekund att vända igen, men risken att åter ligga utanför en stängd bro som inte öppnas vill vi inte utsätta oss för, så vi fortsätter vår kringgående rörelse med sammanbitna tänder – mumlande eder över den eller dem som sköter denna bro! Varför det vid ett tillfälle är ”tekniskt fel” och tio minuter senare går alldeles utmärkt att öppna bron (utan att synbarligen någon reparation skett) är fortfarande en gåta! Det verkar onekligen som om man helt enkelt väljer vilka man öppnar för.

Motorn fortsätter lyckligtvis att gå som en klocka, och redan klockan 14.30 kan vi

slutligen lägga till mellan Y-bommarna på det som skall bli båtens ordinarie tilläggsplats i Järnavik – mellan Ronneby och Karlshamn.

På mindre än en vecka har vi nu alltså avverkat uppemot 300 distansminuter, och det får väl anses vara klart godkänt med en båt som har lystalet 0,90 och en något obefaren besättning. Trots allt måste vi väl också erkänna, att vi haft ett visst ”flyt” med vindarna. Vi har inte behövt ligga stilla någon gång på grund av överfallsväder – med undantag av att avseglingen i starten blev något fördröjd. Inte heller har vi drabbats av några allvarigare haverier.

Det är – åtminstone för författaren - inte utan visst vemod detta leveransseglingsprojekt avslutas. Kaptenens hustru möter upp på bryggan, och efter en stund anträder vi återfärden med bil till Eksjö. Även den transporten går utan missöden.

Sven Erik Nordin

