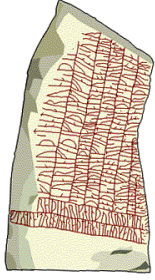


Wiking-Runan 157

Självständigt organ för Projekt Wiking  
Årgång 18



# Wiking-Runan

№  
157

mars 2008



## Omslagsbilden

Den 30 mars 2007

klockan 16.20 togs bilden på första sidan av en näselfjäril sittande på redaktionens yttervägg mot väster. Det känns uppmuntrande att tänka på att vi snart är framme vid detta datum igen...

Vårens första fjärilar är det något alldeles särskilt med.

Föga anade denna lilla krabat att han mindre

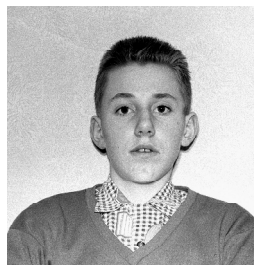
än ett år efter fotograferingen skulle

förekomma som omslagsbild på

den eminenta skriften

Wiking-Runans

förstasida!



*Redaktionen, 15 år gammal...*

## Innehåll

### **Wiking!..... sid 4**

Redaktionen beklagar sig här en smula över en förgiftning (via drickvatten), som om det vore något jämfört med flugsvamp! I övrigt sägs något om de skoterfärder som trots en bedrövlig vinter kunnat företagas, och en bild av redaktionen själv vid skotern finns med. Redaktionen börjar redan se fram emot sjösättning och kommande sommar och hyser vissa förhoppningar om att då möjligen få se sina wikingabröder ombord på Janita vid den hälsingska kusten.

Något omnämnes också Projekt Wikings miserabla sätt att förvalta sin ekonomi. Det är förstås svårt att veta, om man skall skratta eller gråta, men möjligen får man säga som den småländske gubben i en av Engströms historier: ”När det gäller den småländska fattigdomen, så är den inte så svår, för vi är så många att dela den..”

Som enskild privatsparare kanske man hade sett allvarligare på det dåliga utfallet av våra investeringar. Nu kan vi i alla fall dela förlusten på fyra. Men visst hade det varit roligare att dela på en vinst...

### **Beväringmönstring ..... sid 5**

Vår inte helt obekanta Hederswiking bidrar här som vanligt med en illustrerad teckning. Engström kan väl sägas kännetecknas av en tämligen osentimental stil i allt han skrivit. Här får man kanske säga att denna historia till och med är litet ”rå”, om uttrycket tillåtes... Men hos ett gäng hårdföra wikingar bör den väl trots allt kunna passera.

### **Nostalgiska tankar om en segling..... sid 6**

Efter nära tolv år har redaktionen åter läst loggboksanteckningarna från vår gotländska segling sensommaren 1996. Till yttermera visso har också negativerna från de bilder som togs under seglingen skannats, så att ett antal bilder i färg illustrerar den här repriserade berättelsen. Det alldeles osannolikt att mer än ett decennium redan förflutit sedan denna upplevelse!

### **Wikingasegling, augusti 1996..... sid 7**

Här kommer ovan presenterade loggboksanteckningar från Projekt Wikings ”genrep” inför ett tänkt Gotland Runt. Hos den som var med väcks sannolikt många associationer och minnen... Numera, när man kan sitta hemma i TV-soffan och se segelbåtar förflytta sig runt jorden i svindlande hastigheter i seglingar som t.ex. ”Volvo Ocean Race”, så kan en beskedlig segling i Östersjön möjligen te sig ganska odramatisk och ointressant, men så här i efterhand kan det ändå synas som en skaplig segling för vår del. Vi förflyttade oss faktiskt åtskilliga distansminuter på några dygn och fick se solen både gå upp ur och ned i havet.

## Wiking!

Tanken var att även denna upplaga, liksom februarinumret, skulle utkomma i början av månaden, men det är inte alltid det går som man tänkt sig - inte ens på en något underbemannad redaktion... Denna gång insjuknade sålunda redaktionen våldsamt – enligt vad vi nu vet på grund av att förorenat ytvatten trängt in i byns dricksvattenreservoar. Det visade sig nämligen, att fem personer insjuknade exakt samtidigt, och då måste en gemensam smittkälla föreligga. Annars, d.v.s. om man smittas från person till person, finns naturligtvis alltid en viss inkubationstid mellan varje sjukdomsfall. Redaktionen skall inte plåga läsaren med detaljer omkring sjukdomsförloppet, men fortfarande, nästan en vecka efter insjuknandet kan bara tanken på mat nästan upplevas plågsam... Usch och fy!

För att nämna något angenämare kan redaktionen i alla fall berätta, att ett antal skoterfärder har kunnat företagas på senare tid – trots den i allmänhet mycket bedrövliga vintern. Några abborrar har också kunnat luras upp ur sjön nedanför redaktionslokalerna, men så mycket fisk att det i någon större omfattning bidragit till hushållet handlar det inte om. Dock är det nu framöver som det fina vädret för vinterfiske borde komma, så hoppet är inte ute än...

Och när sedan isen försvinner, så är det som bekant snart aktuellt med sjösättning. Fast många tidsödande och arbetskrävande moment återstår förstås, innan vi är där. Det är knappt att en gammal pensionär orkar tänka på det!

Sedan förra utgåvan har ett jubileum firats i redaktionslokalerna... Den 2 mars var det exakt ett år sedan flyttningen hit upp till Hälsingland. Märkligt att det redan gått ett år... Och även om man hunnit göra en del, så är ändå fortfarande en massa o gjort. Huset är t.ex. ännu inte ommålat utvändigt, och inte ens den invändiga målningen och tapetseringen är riktigt fullbordad. Hallen nere återstår. Fast om inte tidigare nämnda hälsoproblem tillstött, så hade det varit klart... Förhoppningsvis skall det hela dock vara färdigt till påskhelgen.

Ett ständigt närvarande problem är förstås också detta med ved. Så länge man använder sig av vedeldning, så är man ju faktiskt piskad att se till att man har torr ved till varje vinter. På sommaren räcker det ju normalt med solvärmens. Under vintervintern har viss ytterligare avverkning på tomten skett, men kompletterande avverkning krävs för att få ihop tillräckligt med ved till vintern 2009-2010. Till kommande vinter bör den ved räcka, som redan ligger kapad, kluven och staplad på vedbacken.

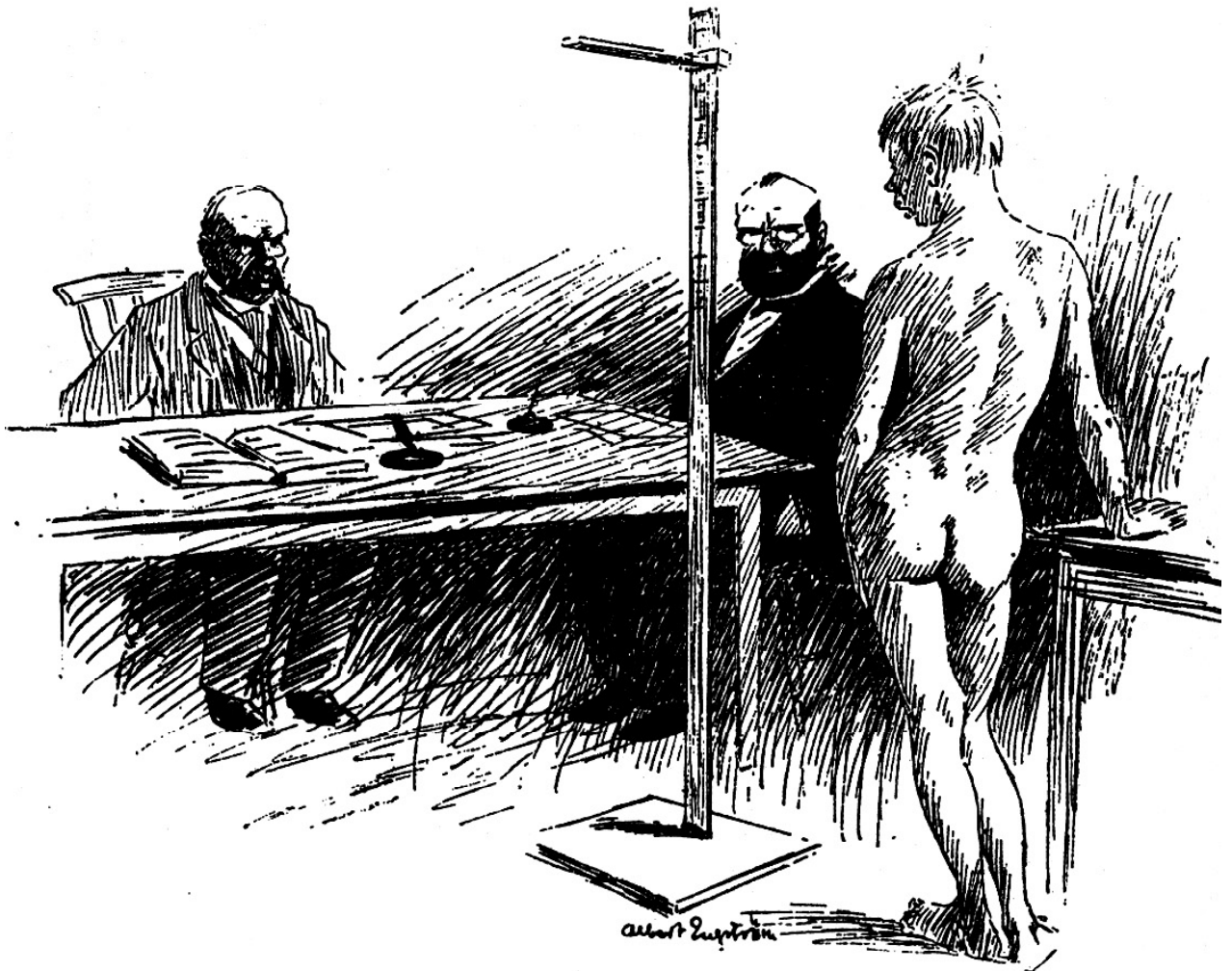
Som redaktionen redan tidigare nämnt, så vore för övrigt någon liten gemensam segling till sommaren en upplevelse att se fram emot. Kanske en liten tur till sagoön Gran eller något annat mål... En sådan går visserligen förstås inte upp mot en segling till Gotska Sandön eller längs Turkiets kust, men ändå kan det väl i sällskap av wikingar vara trevligt. Vi har ju också en hel del gamla minnen att prata om...

Något som kanske är mindre trevligt att nämna är förstås våra Ericssonaktier... Just nu ligger värdet på ca 10 kronor, vilket ju är rena skämtet. Men hela Projekt Wikings ekonomiska förvaltning är kanske mer eller mindre ett skämt. Och någon "aktiv förvaltning" är det ju inte precis. Men just nu kan vi väl säga precis som när vi en gång i tiden köpte de första aktierna för 48 kr - "nu kan de inte sjunka lägre"... Varje förändring måste nu bli uppåt!

Vi har förstås just nu inget akut behov av att sälja, men med den genomsnittsalder det börjar bli på oss wikingar, så finns det förstås en viss gräns för hur långsiktigt vårt aktiesparande kan bli.../Tvärilsk



Redaktionen på skotertur. Hustrun fotade vid fikapausen. Plåtskjulet bakom skotern är en moderniserad "kolmila", där en granne tillverkar grillkol.



### BEVÄRINGSMÖNSTRING.

- Se så, krångla inte nu! Inte är ni bröstsjuk! Har någon av edra bröder exercerat?
- Nääj!
- Ni har kanske inga bröder?
- Jo, ja hadde en bror, men han hadde ett skavank.
- Jaså, vad felades honom då?
- Han va döfödd.

## *Nostalgiska tankar om en segling*

Möjligen har i dessa spalter redan tidigare framskyttat något om det kända förhållandet att tiden flyr... Nu kommer ytterligare en handfast bekräftelse på att detta är fallet. När redaktionen här om veckan började titta i arkivet bland gamla bilder och negativ för att fortsätta det tämligen tidsödande arbetet med att skanna in alla egenproducerade fotografiska dokument, hittades bilderna från vår segling med den inhyrda Omega 42:an Lise-Lott sommaren 1996. Det var då med en viss häpnad jag konstaterade, att det nu snart är tolv år sedan aktuell segling ägde rum! Detta ger förstås också ett alldeles särskilt perspektiv på det "femåriga" Projekt Wiking... När sedan skanningen av negativen började och man tittade på bilderna, så är det förstås inte heller utan att man kan se att wikingarnas exteriörer förändrats något under de gångna åren.

Hur som helst så upplevde redaktionen en hel del av igenkännandets glädje vid genomläsningen av loggboksanteckningarna från den här seglingen. Detta gjorde att redaktionen bestämde sig för att köra en repris. Seglingen beskrevs nämligen redan i Wiking-Runan nr 45, oktoberupplagan 1996. Men de bilder som då fanns med var svartvita Xeroxkopior av de färdiga bilderna. Efter någon timmes idogt skannande av originalnegativen kan nu bilderna presenteras i färg.

När det sedan gäller själva texten, så kan så här i efterhand möjligen präntaren av densamma tycka att den är onödigt detaljrik och kanske inte särskilt spännande. Men för oss som var med på aktuell segling kan det hela trots allt möjligen ändå locka fram levande minnen från dessa augustidygn 1996. Här framgår också med all önskvärd tydlighet de väsentliga brister som onekligen fanns hos vår hyrda båt. När t.ex. storskotanordningen går sönder kunde lätt en allvarlig olycka ha inträffat. Eftersom vi också bitvis hade riktigt kraftig vind, så får vi nog skatta oss lyckliga att det hela gick som det gick.

Den pinsamma missen vid uttagningen av waypoints är förstås något som inte är särskilt smickrande för Tvärilsk. Men som bekant finns alltid den s.k. mänskliga faktorn med, hur sofistikerade elektroniska instrument man än förser sig med. Denna gång ledde ju misstaget dessbättre endast till att vi fick segla längre väg för att komma till målet. En annan gång kan förstås ett liknande misstag innebära att man plötsligt går på grund, när man tror sig vara på djupt vatten. Men efter mer än ett decennium borde kanske detta vara preskriberat nu...

Den minnesgode wikingen erinrar sig kanske att den här beskrivna seglingen egentligen var avsedd som ett "genrep" inför ett kommande Gotland Runt - som ju var den ursprungliga målsättningen då Projekt Wiking startade. Meningen var att vi skulle pröva på att segla dygnet runt med besättningen uppdelad på vakter enligt känd metod. Vi samlades en gång hemma hos Ulf Blotglade och konkretiserade vaktombytena genom att rent fysiskt förflytta oss runt i Blotglades sittmöbler. Så småningom utkristalliserades också ett rullande schema, som vi sedan använde.

Tanken att sedan faktiskt denna gång segla runt Gotland skrinlades p.g.a. hårt väder, så att vi i stället efter uppehållet i Visby seglade söderut längs gotska kusten och rundade Karlsöarna, för att sedan gå norrut direkt mot Gotska Sandön, runda ön och segla direkt mot Västervik.

Som bekant ändrades projektets målsättning sedermera från "Att genomföra ett Gotland Runt" till "Att ombord på egen eller hyrd segelbåt på något av världens hav, i sann wikingaanda vid lämplig tidpunkt tillsammans genomföra en spännande, intressant och njutbar segling, varom runor kan ristas och skerönor berättas".

Lika bekant är det, att vi hösten 2004 genomförde en sådan segling längs Turkiets södra kust. Men projektet lever ändå vidare...

*Tvärilsk*

# Wikingasegling

11 -14 augusti 1996

## Prolog

Båten rör sig rytmiskt gungande under mig, och det märks att vi gör god fart. Vi är på väg norrut längs Gotlands västra kust, efter att ha rundat Stora Karlsö. Mörkret tätnar efter hand, och man anar att vi redan är ett par veckor in i augusti. Jag har just gått ner för att avnjuta mitt ”fripass” och ligger avslappat på rygg i babords salongskoj. Från sittbrunnen hör jag hur Fredrik Brådgårve med omisskännlig entusiasm använder sin mobiltelefon för att informera sin flickvän och någon annan om sakernas tillstånd. Livet känns onekligen rätt uthärdligt, och för mig är det är en mycket behaglig känsla att kunna slappna av i full förvisning om att skutan är i goda händer. Vinden är frisk, och vi kan sträcka för ungefär halv vind till nästa waypoint. Klädblötes utsökta roullader fyller fortfarande magen efter middagen vid Stora Karlsö, så alla lekamliga behov är tillfredsställda.

Att glida fram över havet i en segelbåt är alltid en speciell upplevelse. Nu i ett fallande mörker och med kanske ett par dygns oavbruten seglats framför oss får upplevelsen en alldeles extra dimension. Båten är en liten autonom enhet i den stora vida världen. I viss utsträckning är man ”självförsörjande”. Vinden står för framdriften. Via motorn får man elektricitet, som i sin tur kan ordna såväl kyla till förvaringen av färskvaror som värme åt besättningen, om det skulle behövas.

Trots den tydliga isoleringen från omvärlden är den ändå bara skenbar. Via vår vanliga radio och VHF-radion har vi möjligheter till kontakt med civilisationen i land, och via vår GPS-navigatör har vi med satelliters hjälp hela tiden koll på vår position. Med just GPS-systemet har ju numera navigationen på öppet vatten blivit nästan löjligt enkel. Att beräkna avdrift och fart och använda sig av varje tillfälle till terrestra

observationer för positionsbestämning är numera i stort sett onödigt. Så länge den elektroniska utrustningen fungerar, så vet man alltid var man är. Och inte bara det... Man kan hela tiden se bäring och avstånd till en bestämd position (inprogrammerad waypoint), liksom korrekt fart och kurs över grund. Magnetisk missvisning och eventuell deviation kan man således också glömma. Naturligtvis kan dock all teknisk utrustning falla, strömmen kan ta slut o.s.v. - men nog känner vi oss rätt trygga med en fast installerad GPS ansluten till båtens elsystem och en handburen med vanliga torrbatterier. Risken att båda systemen skulle falla ur samtidigt torde vara ytterst minimal.....

När jag klockan 03.00 tillsammans med Ulf Blotglade skall överta ansvaret för skutan har jag inte sovit särskilt länge, men onekligen har jag vilat och mått ganska bra. Jag känner mig också riktigt ”fit for fight”, när jag lämnar min babordskoj, tar på mig flytvästen med inbyggd säkerhetssele och klättrar upp i sittbrunnen. Mörkret är nu ganska kompakt. Man ser fortfarande ljus från gotska kusten, men västerut är det helt mörkt. Inte en enda fartygslanterna i sikte. Vid den här tiden på säsongen är också fritidsbåtarna nästan försvunna från de öppna vattenvidderna.

Men för att nu börja från början.....

## Söndag

Äntligen dags. Den sedan länge planerade wikingaseglingen i gotländska farvatten står för dörren. Det är söndag den 11 augusti, och vi åker österut från Eksjö. I Klädblötes fyrhjulsdrivna fordon med hög markfrigång är vi nu först på väg mot Hjaltevad för att där hämta vännen Blotglade. Klockan tolv är vi inne på rätt gata. Redan på avstånd ser

vi hans väskor stå ute på trottoaren. Efter instuvning av packningen och välgångsönsknningar från Ulf Blotglades hustru fortsätter vi så mot Västervik och den väntande skutan - som denna gång inte är Tvärilks gamla Janita, utan en inhyrd Omega 42, som bättre skall motsvara våra wikingska förväntningar om optimal segling. Våra wikingabröder Brådgarve och Hårfagre skall senare från varsitt håll under eftermiddagen tillstöta i Västervik. Brådgarve kommer från sin dyrkansvärda kvinna i Skåne, och Hårfagre tjänstgör till 16.00, så han kommer i egen bil från Eksjö - d.v.s. samma väg som vi nu kör.

Bilresan går bra, och redan klockan 13.40 sitter vi i Janitas sittbrunn ute vid Notholmen och samlar oss inför uppgiften. Vår hyrbåt blir inte disponibel förrän klockan 17.00, så vi har ganska gott om tid för proviantering och planering. Vi har också redan hunnit åka en sväng ut till "Timmernabbens Marina" och konstaterat, att vårt fartyg ännu inte kommit in. Däremot såg vi då en Omega 42 komma in genom Blockholmshålet, lova upp och ta ner sina segel. Hon går sedan en sväng in till Västerviks Marina - antagligen för att tanka upp diesel innan båten återlämnas. Med hjälp av kikare kan vi nu också konstatera, att det faktiskt är "vår" Lise-Lott som är på ingående.

Efter att ha gått igenom vad som behöver inköpas inför kommande segling, beger vi oss nu till matvaruaffären "Rätt Livs" och verkställer sagda inköp. Det blir en tämligen välfylld kundvagn som till sist rullas ut genom kassan och vars innehåll sedan stuvas in i bilen. Strax före halv fem är vi ute vid båtuthyrningen och kan ta fartyget i besittning. Omegan är med sina nära tretton meters längd förstas tämligen imponerande - åtminstone för den som aldrig förr seglat större båt än den egna halvtonnaren. Däremot blir vi inte riktigt lika imponerade, när vi sedan börjar inspektera skutan..... Autopiloten bortplockad - bara beslagen på sittbrunnssarg och rorkult finns kvar. Inte heller finns det någon rorkultsförlängare, som skulle medge att man kunde sitta på sargen och styra. Därför får man antingen stå och styra, eller så sitta ner

på toften - det senare i så fall med något begränsad sikt föröver som följd.

Toaletten är en billig plasticsak av typ Porta-Potti. Lyckligtvis behöver man inte demontera den och bära ut för tömning, utan den kan tömmas i havet via en handdriven pump, när den blir full (vilket den nog kommer att bli rätt snart, för behållaren är inte särskilt stor). Enligt instruktionerna skall man efter varje användning fylla ½ liter färskvatten i överdelen. Bara idén att slösa färskvatten av den begränsade mängd man har ombord för spolning av toaletten, när man har hela havet att ta av, förefaller en smula märklig.

I pentryt sitter sedan saltvattenkranen över diskhon och färskvattenkranen över vasken. Man hade kanske gärna sett att det varit tvärt om. Saltvatten får man genom att via en gigantisk strömbrytare slå på en elektrisk pump, som med skrovet som resonansbotten ekar över hela Västerviks skärgård. Färskvattnet får man fram via en vanlig dubbelverkande fotpump nere vid durken.

När man slår på VHF-radion visar den i sin display kanal 16, vilket är gott och väl. Men nog vill man också ha tillgång till trafikkanalerna. Detta tycks vara ett okänt begrepp för uthyraren, som verkar leva kvar i en gammal PR-radio-värld. Han talar om kanalerna 16 och 11. Det senare skulle i så fall för övrigt ha varit 11 A, som var nödkanalerna på PR-radion. Lyckligtvis hittar vi förstas till sist även trafikkanalerna och kan ställa om till Västerviks kanal 23. Senare kommer det att bli kanalerna 25 och 28 på Gotland resp. Fårö.

När det gäller GPS-navigatören, som sitter fast monterad ovanför navigationsbordet inne i båten, förklarar uthyraren framt att han inte har någon aning om hur den fungerar. Den instruktionsbok vi sedermera hittar visar sig också vara av det kryptiska slaget. Man måste nog i princip nästan först kunna använda navigatören för att ha någon chans att begripa instruktionsboken. Att slå på apparaten går emellertid bra - liksom också att avläsa aktuell position, vilket ju förstas är en väsentlig grundfunktion hos en navigator. Därför kan vi förstas ha nytta av den i och för sig. Men att t.ex. programmera



in waypoints visar sig för oss vara en omöjlighet. Som tur är har vi ju emellertid vår egen handburna GPS-navigatör av märket Garmin med oss, vilken vi också behärskar hjälpligt, och vars handhavande faktiskt är tämligen logiskt och lättbegripligt. Med hjälp av det ”spår” till aktuell waypoint som visas i dess display är den också alldeles utmärkt att styra efter. Man ser hela tiden grafiskt hur man ligger till i förhållande till ”ideal-spåret” och ser åt vilket håll man skall gira för att hamna rätt.

Båtens kylbox har ett fungerande aggregat. Men att klä dess insida med värmeledande metall, som sedan också går en bra bit ut åt kanterna - och för säkerhets skull sedan också ha ett stort lock av metall ovanpå - det är verkligen att ta tillvara alla möjligheter att leda bort kylan (eller leda in värmen). Locket är hela tiden så kallt att det är fullt av dagg! Det där med isolerande material verkar ha varit främmande för konstruktören!

Nyckeln till tändningslåset består endast av en avbruten del av en nyckel. Man kan alltså efter start inte låta nyckeln sitta i, utan måste lägga undan den i ett av sittbrunnens fack. När man sedan har stoppat motorn måste man leta reda på nyckeln, fumla sig fram till tändningslåset och vrida av för att slippa det irriterande pipandet, som markerar att ”tändningen” är påslagen när motorn stannat. Ur säkerhetssynpunkt är konstruktionen förstås synnerligen tveksam. Om man plötsligt blir tvungen att använda motorn, så kan det vara bråttom. Att då redan ha nyckeln på plats kan förstås i så fall vara synnerligen väsentligt. Om det händer under nattsegling kan man kanske ha stora svårigheter både att först hitta nyckeln och att sedan få den på plats för att kunna starta motorn!

I stället för t.ex. snabbshackel med ”snäppblåsning” finns i fockskotet ett vanligt lyrschackel med gängad bult - vilket innebär att man hela tiden måste ha ett verktyg med sig, när man fäster och lossar skotet från fockens skothorn. Den självskotande focken visar sig dock sedermera fungera bra vad gäller själva skotanordningen. Däremot är seglet ”påsigt” nästan som en spinnaker och tillåter inte segling särskilt högt i vind.

Storseglet står emellertid fint, har genomgående lattor och förefaller vara ganska nytt.

Vid storskotanordningens infästning i skotskenan finns inget lekande, utan det hela är fäst via två vanliga schackel, varför skoträtten endast kan befinna sig i ett visst läge. Man kan alltså ta hem i storskotet endast från ett håll. Vid hemseglingen visar sig också den idiotiska konstruktionens svaghet, då ett av schacklen går upp - och skotanordningen far till väders i en fräsande läns i dryga tio sekundmeters vind. Lyckligtvis är också skotanordningen i övrigt av en original typ, där ingen av skotets båda ändar är fäst vid själva skotanordningen, utan ena ändan sitter över en winsch och en knipknapp på skotbalken (och den andra ändan är förstås haländan, som går via själva skoträtten och dess skotlås). Annars hade jag vid tillfället ifråga plötsligt bara stått med en enkel tamp från bomnocken i handen. Att hålla 42 kvadratmeter i näven på detta sätt i tio sekundmeter verkar inte vara någon bra metod! Nu kunde jag sno också haländan över winschtrumman och belägga på en knap. Men det var ingen behaglig upplevelse, det kan jag försäkra!

Uthyraren går i alla fall igenom det väsentligaste i båtens utrustning. Han plockar också fram en spinnaker med tillhörande gajar, samt en uppblåsbar gummibåt, som också är förpackad i en segelsäck (i icke uppblåst skick). En luftpump av blåsbälgs-typ för fotmanövrering får vi också med oss, liksom två f.d. delbara åror av trä. De senare är i sitt nu permanent ihopsatta skick så pass långa att de med nöd och näppe går att få ner i båtens stora stuvutrymme under akterdäck.

Efter genomgång av båten stuvlar vi så in våra saker. De nyinköpta färskvarorna, d.v.s. ett antal liter Kefir, litet smörgåspålägg och en hel massa ”mellanmålsvarmkorv” hamnar förstås i kylboxen. Kläder och annat placeras i övriga stuvutrymmen. Sjökort, flytvästar, säkerhetslinor och en del navigationsutrustning har vi hämtat från Janita och placerar nu ut på lämpliga ställen i båten.

Snart visar sig också Brådgårve på kajen och kommer ombord på Lise-Lott, som båten heter. Ytterligare något senare

kommer även Hårfagre i sin gamla Mercedes, och besättningen är så till sist fulltalig inför den förestående seglingen österut.

Efter avklarad stuvning promenerar Hårfagre och jag bort till Notholmen för att duscha. Sedan traskar vi samtliga in till stan och förtär i den fallande skymningen en måltid vid ett bord på en av stadens utserveringar. För min del blir det panerad spätta - med potatisar som skulle gå att använda som pingisbollar. Studsen är fullt godkänd! Trots potatisarnas motspänstiga yta är måltiden ganska smaklig och den går ner utan större problem. Mätta och belåtna vandrar vi sedan tillbaka ut till Lise-Lotte och kryper ner i våra kojor. Klädblöte och Bråddgarve tar babords- respektive styrbordskojen akterut, medan Blotglade och jag ockuperar styrbords- och babordskoj i salongen. Hårfagre får lyxen att ha hela förpiken för sig själv - även om han får dela platsen med spinnakersäcken.

Det går ganska bra att sova i båten, och samtliga förefaller överleva natten utan några större problem.

### Måndag

Efter frukost i sittbrunnen, bestående av Kefir med Müsli och té efteråt, startar vi så resan klockan 08.15 genom att för motor backa ut från bryggan. Vi plockar in fendrar och förtöjningsgods, medan vi tuffar utåt. Ute på Lucernafjärden hissar vi sedan den med genomgående lattor försedda, rejält tilltagna storen, som visar sig kräva rejäla tag för att komma i topp. Om man inte står precis i vindögat är hissning över huvud taget knappast möjlig, trots att det finns lagrade "travare" vid varje latta, vilka tar upp trycket mot masten och via sina små rullar minskar friktionen. Med fallwinschens hjälp har vi till sist ändå seglet uppe. Den självskotande focken är betydligt lättare att hissa, och snart har vi därför de ordinarie 72,5 kvadratmeterna i krysstället uppe. Vinden är emellertid svag, och framfarten blir därför inte särskilt imponerande. Vi sticker rakt österut och får göra ett par slag mellan prickarna söder om Stångskär för att komma ut på öppnare vatten.

Vinden fortsätter att vara svag - och nästan stick i stäv. Vi har programmerat in



*Claes Hårfagre slappnar av mot ruffskottet på babords sida i den alltför svaga vinden på väg mot Visby*



*...medan Isak sträcker ut sig på däck på styrbordsidan*

yttersta pirarmen vid Visby hamn som enda waypoint i navigatorn, men vi kan förstås inte gå i "spåret" dit, utan får kryssa i den ostliga vinden. På babordsslagen gör vi tidvis mindre än en knops fart mot målet, även om farten över grund ligger på två eller tre knop. Vädret är soligt och fint, men den dåliga framfarten i en småskvalpig sjö gör det hela till en så småningom ganska på-



*Fredrik vid akterpulpit*

frestande upplevelse. Efter förra sommarens översegling på tolv timmar med Janita och Gökungen har vi förstås med denna båt (LYS-tal 1,25!!) förväntat oss en snabb överfart. När klockan är någonstans omkring 16.00 släpper vi till sist focken i däck och startar motorn. Till en början kör vi med moderat varvtal, men efter en stund ökar Brådgårve vid rodet så att vi gör dryga 6 knops fart i motsjön. Under omkring fem timmars tid får vi sedan stå ut med vibrationerna och motorbullret, innan vi klockan 20.45 äntligen kan lägga till vid innersta pontonbryggan i Visby gästhamn. Endast två andra båtar i 40-fotsklassen ligger där, så vi har gott om plats. Lise-Lott är så lång att vi får akterbojen en bit in på skrovet, nästan i höjd med skotwinscherna. Vi tar för säkerhets skull en boj på varje

sida och tar tamparna just över winscherna till respektive knap.

På bryggan dyker två damer upp. Den ena visar sig vara en arbetskamrat till oss och har tillsammans med en kompis tillbringat några semesterdagar i närheten av Visby. De båda damerna embarkerar fartyget för besiktning och bjuds på smärre förfriskningar, medan vi inväntar Brådgårve, som försvunnit i land för att ringa privata samtal. Det är just Fredrik Brådgårve som skall stå för middagen denna kväll, och vi inväntar alltså med spänning och stigande hunger hans återkomst ombord. Han anländer också snart och är strax i färd med att tillreda den efterlängtda måltiden. När den till sist serveras visar den sig vara väl värd att väntas på. Den är alldeles osannolikt god, och trots visst förtroende för Fredriks matlagningskonst anar vi ändå en kvinna bakom anrättningen, som består av en kryddig gryta, innehållande fantastiskt möra och smakliga bitar av något avlidet kreatur! Det hela serveras till kokt ris, och varje liten smula av både ris och kött försvinner ner i de tydligen tomma wikingamagarna.

När vi så småningom förtärt Brådgårves gourmegryta har vi för avsikt att duscha, innan vi besöker den jazzlokal som damerna rekommenderat, och som de själva då redan befinner sig på. Dessvärre visar det sig



*Omega 42:an Lise-Lott förtöjd i Visby hamn*



*Tvärilsk ombord på Lise-Lott i Visby hamn*

att i Visby gästhamn kan man inte duscha efter klockan 22.00! Vid detta klockslag stängs tydligen dörrarna till duschutrymmena! Vi är inte precis lyckliga över detta förhållande, eftersom vi redan ställt in oss på en tvägnings. Nu får vi alltså gå oduschade till nämnda lokal - där man som på en given signal tar en ganska lång paus precis vid vår ankomst. Efter hand kommer ändå musiken i gång igen, och den är av god klass. Faktiskt mycket njutbar, även om volymen är ca sjuttiofem procent för hög med tanke på själva lokalens volym. Risken för nikotinförgiftning för en ickerökare är också överhängande i den kolossalt dimmiga lokalen.

Vår kvinnliga arbetskamrat visar sig fylla jämna 40 år påföljande dag. Därför måste vi åtminstone stanna till över 24.00 - för att på det nya dygnet kunna gratulera henne. Ganska snart därefter drar vi oss tillbaka till vårt fartyg, där Blotglade och Brädgarve redan törnat in och njuter den oskyldigaste sömn. Det är inte utan att vi andra också känner oss en smula utseglade efter den långa dagen och längtar efter samma livgivande sömn. Snart genljuder alltså Lise-Lottes inre av samtliga fem wikingars snarkningar.

## **Tisdag**

Vi ligger ganska länge, äter frukost i sittbrunnen, duschar (nu har man öppnat!) och betalar hamnavgift (200 kr - taxa efter båtlängd) och traskar iväg upp mot stadens centrala delar i akt och mening att inhandla proviant för den fortsatta seglingen - d.v.s. Isak Klädblöte och jag tar på oss det senare uppdraget. Det är en något annorlunda stämning i Visby nu, jämfört med förra sommaren, då vi var här sista veckan i juli. Nu är det mitten av augusti, och det finns fortfarande en hel del turister här. Men det dominerande idiomat är ändå gotländska, vilket antyder att gotlänningarna åter är i majoritet i sin egen stad. Den medeltida stämningen är kanske just därför ännu mer påtaglig. Tråkigt för övrigt att vi är en vecka för sent ute för att få vara med om "medeltidsveckan" i Visby. Det hade annars sannolikt varit en upplevelse - vilket också bekräftas av de damer vi träffade föregående kväll. De berättade livligt om sina upplevelser i medeltidsmiljön.

Den trånga men ganska välsorterade ICA-butiken finns fortfarande kvar vid Stora Torget, och vi går in där för att komplettera vårt förråd. Efter en stund kommer vi ut med tre fyllda kassar. På nervägen mot hamnen stannar vi också till och köper några vykort, vilka senare skrivs och



*Ulf Blotglade och Isak Klädblöte diskuterar strategin för den fortsatta seglingen...*

postas nere vid hamnen, där en välkänd gul låda finns uppsatt.

De fortsatta färdplanerna diskuteras nu. En kombination av erfarenheterna vid seglingen Västervik - Visby och de väder- och vindprognoser vi avlyssnar på radion gör att planerna i någon mån revideras. Man lovar ostlig vind uppemot 12 meter per sekund - vilket kan innebära ganska skvalpig sjö på "utsidan" av Gotland, förutom det orosmoment det alltid innebär att ha land i lä. Att bli manöveroduglig och driva på land är förstås varje seglares mardröm.

Till sist kristalliseras den nya färdplanen fram. Vi kommer att gå söderut längs den gotländska kusten, runda Stora Karlsö, vända åter norrut, gå ända upp till Gotska

Sandön, runda den och sedan sträcka direkt till Västervik. Tillsammans kommer det i så fall att bli en sträcka som närmar sig den vi skulle ha seglat runt Gotland. Vi lägger in några strategiska waypoints - Stora Karlsö, en punkt utanför udden vid Stenkyrkehuk, en punkt mitt emellan Stenkyrkehuk och Gotska Sandön, två punkter vid Gotska Sandön, och sedan vid bojen Västerviks Angöring och fyren Västerbådan. Jag och Isak Klädblöte turas om att mäta positionerna på kortet resp. programmera navigatorn. Jag får emellertid ta på mig ansvaret för uttagningen av positionen för den waypoint halvvägs till Sandön, vilken vi kallar "Mellan". Den hamnar nämligen på longitud 18 grader och 19 minuter - i stället för 19 grader jämnt. Därför kom vi senare att styra rakt norrut från Stenkyrkehuk i stället för mer nordostligt. Det fick till följd att vi senare måste kryssa oss upp mot Gotska Sandön i stället för att kanske annars ha kunnat sträcka hela vägen. Uttryckt på annat sätt kan man säga, att Ulf Blotglade och jag själv mellan 03.00 och 06.00 onsdag morgon ägnade oss åt att släppa den höjd Isak Klädblöte och Klas Hårfagre timmarna innan kämpat för att hålla. I stället för att hålla upp mot vinden släckte vi alltså på skoten och gick norrut i halvvind. Fin seg-



*Ansegling från Visby med Isak vid rodet*

ling med god fart - men åt fel håll! Vi märkte felet, då kursen mot den nya waypointen vid Sandön visade sig innebära en kraftig gir styrbord hän - i stället för att det skulle ha varit nästan bara en fortsättning på föregående kurs. I praktiken hade vi alltså placerat vår waypoint 41 minuter för långt västerut, vilket i avstånd på denna latitud innebär ca 21 distansminuter!

Efter en liten improviserad lunch avseglar vi så omkring klockan 13.15. Jag har då skurit i en revlina i storseglet och kunnat konstatera, att det även där finns vissa brister i utrustningen på båten. I yttre delen av bommen finns några öglor att dra revlinan igenom, men föröver finns inget att sedan fästa linan vid, när man har revat och sträckt upp den. I underkant av bommen finns en winsch och för om den finns ett en enkel "cleat", men den är riktad åt fel håll och avsedd för bomuthalet. Den provisoriska lösningen får alltså bli att direkt från öglan akterut på bommen leda linan via ett ledigt block vid mastfoten och sedan till en likaledes ledig avlastare på rufftaket. När allt detta således är arrangerat går vi för motor ut från bryggan och tuffar ut mot yttre hamnbassängen. Vi har då beslutat oss för att där ute åtminstone testa revning av storseglet. När vi väl kommer ut något ur lä av land upptäcker vi också, att en revning nog kan vara befogad. Det piper i rätt ordentligt där ute.....

När vi just har lovat upp mot den norra kajen och börjat hissa storen, upptäcker vi också att temperaturvarningslampan till motorn lyser ilsket rött, varför vi snabbt får slå av motorn. Vi lyckas få upp och reva storen, så att det går att segla, och vi gör några slag fram och tillbaka, medan vi undersöker motorn. Ingen slang verkar ha lossnat, och vad man kan se utifrån har inte heller något annat hänt. Vi slår av och startar motorn ett par gånger, och till sist slocknar också lampan, och allt verkar fungera normalt igen.

Efter detta lilla intermezzo seglar vi således ut från hamnområdet innanför pirarna och styr söderut. Enligt den uppgjorda vaktordningen är det Ulf Blotglade och jag själv som har ansvaret, men nu mitt på dagen är naturligtvis alla uppe i sittbrunnen

och njuter av både utsikten och det vackra vädret. Vinden är frisk ostlig, och vi har sjölä från land, så det är perfekta förhållanden för segling söderut. Vi gör också ganska god fart, och trots minskad segelyta är det nu ett helt annat liv i skutan än vid seglingen från fastlandet dagen innan. I den "elektroniska loggboken" (en liten bandspelare) har jag kl. 15.25 noterat, att vi gör 5,6 knops fart, och att positionen är N 57 32,153 - O 18 05,449, vilket innebär att vi befinner oss vid Nyrevsudden utanför Tofta.

Två timmar senare går vi mellan Stora och Lilla Karlsö och gör dryga 7 knops fart med kryssfocken och den revade storen. Vi har då vinden in kranbalksvis om babord, solen skiner och det är lagom varmt i luften. Fredrik Brädgarve sköter rodret, Ulf Blotglade sitter i ruffnedgången, Isak Klädblöte ligger med svårartad huvudvärk i salongens styrbordskoj, och Klas Hårfagre vilar framme i förpiken.

En timme senare, omkring klockan 18.30, då vi nästan seglat runt hela Stora Karlsö medsols, faller vi det stora stockankaret från stäven på ca 15 meters djup, ganska nära under fyren på ön. Vi betittas med kikare utav en man där uppe på plattan långt ovanför oss. Landstigningsförbud råder ytterligare en dag, och han kanske tror att vi är på väg att landstiga. Annars befinner vi oss möjligen redan för nära land, även om det är ett par hundra meter in till klippan och de skrånande måsarna där inne (senare kontroll visar att 500 m från land är gränsen för ankring under den tid landstigningsförbud råder).

Trots sin huvudvärk börjar nu Isak Klädblöte tillagningen av middagen. Enligt vad han tidigare hela tiden hävdade skall det handla om kräftor, som han fått tag på billigt - med utgångsdatum för ett par år sedan! Men vi har inte riktigt trott på hans utsagor, och aktiviteterna vid spisen tyder nu också på att det kan handla om något betydligt "matigare". Aromatiska ångor sprider sig upp genom rufföppningen.

Hårfagre har fått för sig att han behöver svalkas av i det förmodligen ganska kyliga vattnet och har svårt att acceptera att han inte kan få införliva en sten från Stora



*För ankar vid Stora Karlsö*

Karlsö till sina samlingar. Endast den gemensamma auktoriteten hos övrig besättning kan hindra honom från att ge sig ner i vattnet - något som under rådande strömförhållanden i kombination med alltför kallt vatten kunnat bli ödesdigert. Med vinden in från ön ligger vi med ankaret i stäven ändå parallellt med stranden, vilket antyder en avsevärd nordgående ström. En titt ner i vattnet vid ankarlinan bekräftar också detta. Det porlar och strömmar runt linan som försvinner ner i djupet.

Efter hand kommer tallrikar, glas och bestick ut i sittbrunnen. Sedan följer också potatis och Klädblötes vid det här laget välkända roullader, som inte går av för hackor, och som i detta läge är betydligt mer välkomna än aldrig så fina kräftor. En festmåltid väntar! Att intaga denna kulinariskt överdådiga måltid med Stora Karlsö på ena sidan och öppna havet på den andra är verkligen en upplevelse utöver det vanliga. Uppe på platån ovanför de höga rasbranterna ser vi flera människor vandra längs nästan osynliga stigar, och vi undrar om vi för de fåtaliga invånarna kanske är åtminstone denna veckas stora händelse. Att någon båt stannar till, ja till och med ankrar upp precis nedanför fyrstället hör antagligen inte till vanligheterna - särskilt förstås inte under den tid ankring där är förbjuden!

Klockan 20.15 hissar vi det blytung stockankaret i fören. Blotglade står nere i ankarboxen längst förut och hivar större delen av de femton meter eller mer vi har ner till botten. Jag tar sedan den sista biten och lyfter ankaret upp på däck över mantåget. Efter vissa problem lyckas vi också få ner det föga stuvningsvänliga ankaret i utrymmet och kan stänga luckan. Vi hissar på och fortsätter. Behåller revet på storen inför den nattliga seglingen norrut. Vinden är fortfarande ostlig, och när vi kommer ut ur lä av den höga ön är vinden fortfarande också ganska frisk. Klockan 21.15 noterar jag dryga fem knop, bidevind för styrbords halsar, på väg norrut längs Gotlands västra kust. Ulf Blotglade sitter vid roret, och Brådgarve delar vakten med honom, medan vi andra obehindrat kan ägna oss åt att njuta av utsikten. Det börjar skymma något, och en del moln ligger ovanför Gotland.

När det sedan mörknat, upptäcker vi ett flytetyg med en mycket märklig lantern uppsättning. Höga vita lanternor i för och akter, sedan ett pärlband av vita ljus nära vattenlinjen och en akter som är upplyst av många lampor eller strålkastare. Vi misstänker att det är någon form av fiskebåt i det större formatet och håller väl ut från fartyget för att inte riskera att fastna i något redskap.

### Onsdag

Klockan 00.00 går Klädblöte och Hårfagre på vakten och löser av Ulf och Fredrik. De tre kanske mörkaste timmarna har de alltså ansvaret för skutan, medan vi andra kan vila. Nästa waypoint är en punkt utanför utgrundningarna ungefär mellan Västergarn och Gnisvärd - strax norr om den lilla ön Utholmen, där vi på seglingen ner mot Karlsöarna fascinerat betraktat ett ensamt majestätiskt träd, som gav ett imponerande intryck, när det avtecknade sig mot horisonten. Därefter kommer en punkt utanför Stenkyrkehuk, norr om Visby, och sedan "Mellan", den waypoint som så olyckligt hamnade hela 21 M för långt västerut. När jag tillsammans med Ulf Blotglade klockan 03.00 tar över skutan, så står vi alltså på för nästan halv vind rakt norrut med släckta skot. Kanske borde vi ha haft en minnesbild av den gotska ön som gjort att vi anat oråd, men den elektroniska navigatören ger ett orubbligt förtroendeingivande intryck, och man glömmer gärna att den liksom alla tekniska apparater är beroende av rätt programmering, alltså den s.k. mänskliga faktorn, för att fungera korrekt.

Det är en märklig och nästan litet skrämmande känsla att styra båten med sittbrunnen nödortfört upplyst av ströljus från akterlanteran och ett kompakt mörker utanför relingen. Man stirrar på den svagt

rödaktiga kompasskupolen för att hålla anbefalld kurs, d.v.s. hålla styrstrecket mot rätt gradtal på kompassrosen, samtidigt som man kastar ett öga på den likaledes svagt upplysta displayen på GPS-navigatören, som vi tejpats fast på ruffnedgångens styrbordsida. Endast vid något tillfälle syns lanternorna och de upplysta ventilerna på något avlägset lastfartyg. Till en början ser vi också ljusen från Gotland på styrbords läring, men de försvinner efter hand akteröver.

Klockan 03.35 noterar jag (utan en tanke!) kurs 0 grader (rakt nordlig), fart 5,64 knop, skaplig vind och lagom temperatur. Syns då också redan att det börjar ljusna en aning i NO. Jag har redan slagit av lanternorna, som vi naturligtvis reglementsenligt fört under nattens mörkaste timmar. Kylboxen har varit avstängd långt tidigare, eftersom batterikapaciteten inte tycks vara tillräcklig. Spänningen på förbrukningskretsen ligger nu ändå redan nere på 10,5 volt, så det vore egentligen dags att köra litet motor snart för att ladda batterierna.

Klockan 05.10 stiger solen blodröd och något deformerad upp ur havet över styrbords reling. Ett tjuusigt skådespel som åtminstone jag själv inte upplevt så ofta. Det är sällan man befinner sig vid en "ren" horisont, när solen går upp. För övrigt är det väl också sällan man över huvud taget är vaken vid solens uppgång vid denna tid på



*Lise-Lott för ankar vid Gotska Sandön*



året. Vi gör 5,5 knops fart. Både vind och sjö har nu antagit ganska beskedliga proportioner, och vi gungar alltså fram i ganska lugn takt för halv vind.

När vi till sist passerar waypoint "Mellan" och lägger ut kursen mot Gotska Sandön, upptäcker vi (Klädblöte) att den nya kursen innebär en styrbordsgir på sådär 79 eller 80 grader! Om det varit korrekt skulle vi i stället i stort sett ha fortsatt den kurs vi redan går på. Uppkollning av "Mellan" visar som redan nämnts ett synnerligen stort longitudfel. En Tvärilsksk tavla att tolka grader som minuter på longitudskalan!! Nu blir det således rena "bondkryssen" upp mot Gotska Sandön i ostnordost i en ganska skvalpig motsjö. Först vid 11-tiden i slutet av min och Härfagres vakt kan vi sikta Sandön. Då går vi ett långt ben för babords halsar och siktar följaktligen ön om babord. Liksom förra året upptar Sandön på detta avstånd en förvånansvärt stor del av horisonten. Ju närmare man kommer, desto mindre utsträckning förefaller den sedan att få, hur märkligt det än kan låta. Däremot växer ön förstas på höjden. Precis som förra året friskar motvinden också just när vi närmar oss ön, och vi får en kort och krabb oregelbunden sjö. Dock märks den förstas mindre i denna ganska långa båt än i Janita.

Omkring 14.30 ankrar vi upp strax norr om Hamnudden på öns västra sida, där vi

får skapligt lä för den fortfarande ostliga vinden. Då har vi gått ett par hundra meter längs stranden i omedelbar närhet av det vattendjup som överensstämmer med båtens djupgående. Vi måste till och med gå ut något tiotal meter för att få en smula vatten under kölen, innan vi fäller ankaret.

Nu blir det Tvärilsksk tur att på enklaste sätt tillreda middagen, som denna gång består av köttbullar och spaghetti, vilket naturligtvis inte på något sätt är att jämföra med tidigare gastronomiska sensationer, men kanske ändå i någon mån åtminstone fyller kaloribehovet för några timmar framöver. Att tillreda maten och diska efteråt är ett påfrestande arbete i den svinga som trots sjölä ändå söker sig runt ön. Jag tänker osökt på Göran Schildts berättelse om hur han för många år sedan nästan desperat lättade ankar härifrån och länsade undan till lä i Färösund, eftersom han höll på att bli galen av båtens överhalningar i svingan vid Sandön. Han kom således aldrig att landstiga på ön, vilket var avsikten, då han avseglade från Landsort. Det gör nu inte vi heller, men för oss är detta ju inte riktigt lika dramatiskt, eftersom vi faktiskt utforskade ön ganska grundligt till fots föregående sommar.

Tallrikar och annat kanar nu omkring vid pentryt, när båten häftigt gungar från den ena sidan till den andra. Inte svårt att bli



*Besättningen pustar ut i sittbrunnen efter en jobbig segling från Visby till Gotska Sandön - via Stora Karlsö*

sjösjuk under sådana förhållanden, men jag klarar mig lyckligtvis från den åkomsten. Samma tur har tyvärr inte Blotglade haft. Under den just avklarade etappen mådde han tidvis fruktansvärt dåligt, och sista delen vistades han oavbrutet uppe i sittbrunnen, sittande mot ruffskottet på lä sida. Ingen av oss andra avundades honom, och vi kunde förstå, att Gotska Sandön för Ulfs del tedde sig nästan ouppnåelig, när navigatören fortfarande visade många timmar fram dit. Som tur är kvicknar han nu till, när vi kommit i lä under ön, och han kan trots gungandet till och med peta i sig litet mat, även om det kanske är med en viss självövervinnelse.

Klockan 17.10 är måltid och efterarbete avklarat, och vi lättar ankar. Den här gången är detta snart gjort, då vi legat på knappa tre meters djup och följaktligen inte har många meter ankarlina ute.

Nu slår vi också ut revet i storseglet, då vinden tycks ha avtagit betydligt. Därefter går vi runt ön motsols. Vi passerar alltså Hamnudden med stranden på vår babordsida, går längs Höga Land och Vinbukten, förbi Tärnudden, längs Franska Bukten på öns sydöstra sida, rundar Kyrkudden och närmar oss med spänning Säludden, som vi vid förra årets besök endast såg på avstånd från land. Nu har vi också sedan någon timme gått för motor - dels därför att vinden nästan mojnat helt, och dels därför att batterierna är i stort behov av laddning före den kommande nattens segling med tända lanternor.

Redan på ganska stort avstånd från Säludden upptäcker vi sälur i vattnet. Däremot är de svarta silhuetter vi ser i land troligen skarvar, som sitter uppradade som ett svart pärlband. Vi slår av motorn och glider för segel närmare sälarna. En hel flock finns innanför oss, men en dyker också upp alldeles utanför båten på vår styrbordssida och tittar på oss med sina stora svarta ögon. En fantastisk upplevelse att se så många "vilda" sälur samtidigt i deras rätta element. Det är nästan med viss saknad vi lämnar dessa charmiga och nästan mänskliga djur efter oss, när vi fortsätter längs den långa "plajan" vid Las Palmas (stranden döpt efter ett fartyg med det namnet, vilket förläste

just här för många år sedan). Vi känner nu igen den strand vi själva fotvandrade på förra året, och i våra kikare kan vi även se vägvisare och andra välkända detaljer i land. Detta är förvisso ett betydligt bekvämare sätt att färdas runt ön än till fots i sanden, som förra sommaren. Den gången också utan både mat och dryck!

Efter hand är vi framme vid öns nordvästra udde. Skymningen börjar då redan falla, men vi ser ändå tydligt den stora röda byggnad som ligger en bit ovanför vattnet mitt emot själva fyrbyn. Det finns också människor nere vid stranden, och en större motorbåt ligger uppankrad en bit ut på läsidan av udden. Den såg vi för övrigt redan när vi kom fram till ön på andra sidan. Av människorna på stranden är det åtminstone en som roar sig med att bada i det långgrunda vattnet. Med hjälp av vårt navigatoriska hjälpmedel kikaren kan vi också konstatera, att hon inte brytt sig om att använda baddräkt. Ulf Blotglade och jag själv, som har vakten vid tillfället, medan de andra dragit sig tillbaka för att smälta maten, har senare svårt att övertyga övriga wikingar om sanningshalten i vårt påstående om nakenbadare. De vill snarast göra gällande att det handlar om någon form av hallucination, framkallad av det celibat som är en naturlig följd av den enkönade besättningen ombord!

Omkring klockan 20.00 har vi på tillräckligt avstånd rundat Bredsandsudde och sätter kursen mot Västerviks Angöring, som alltså är nästa waypoint. Kursen dit är 238 grader, men den innebär precis platt läns, varför vi håller något närmare väst för att inte riskera en ofrivillig gipp, när vi slingrar oss fram i sjöarna med nu åter ganska frisk vind i våra segel. Farten är omkring sex knop.

### **Torsdag**

Klockan 00.00 går jag på vakten tillsammans med Härfaqre och får ta över en skuta som stormar fram med god fart i rejäl östlig vind. Farten är nu hela tiden över sju knop, och det är inte helt lätt att styra med enbart kompassens hjälp, utan några som helst referenspunkter utanför båten. Det är verkligen mörkt - och en ganska egendom-



Isak och Klas har vakten - med säkerhetslinorna ordentligt fästa i flytvästarnas selar.

lig känsla att styra en båt över ett nattsvart hav på detta sätt. Man får en litet sugande känsla i magtrakten i medvetandet om att man far fram genom vattnet utan minsta aning om vad som kan dölja sig i mörkret framför stäven. Några isberg behöver vi i alla fall inte frukta, och farten är förstås också betydligt beskedligare än de 20 - 25 knop som t.ex. Whitbreadseglarna forsar fram med farligt nära Antarktis - i nollgradigt vatten och med isberg överallt lurande i dimmorna!

Trots tämligen odramatiska förutsättningar jämfört med nämnda "jordenrunkappseglare" känner vi oss även under nuvarande förhållanden ganska små och utsatta, och säkerhetslinorna till tampen längs babordssidan känns verkligen välmotiverade. Att tappa någon överbord skulle vara katastrof. Innan man ens hunnit lova upp och få stopp på båten hade man säkert gått flera båtlängder. Och att i mörkret se ett litet guppande huvud i vattnet, när det går rätt hög sjö, det är naturligtvis omöjligt. Enda chansen är att den kvarvarande i sittbrunnen haft sinnesnärvaro att blixtnabbt kasta ut livbojen med tillhörande livbojsljus, som automatiskt tänds, när det hamnar i vattnet. Förhoppningsvis skall vi emellertid lyckas hålla oss kvar ombord och inte behöva testa några "man över bord-manövrer" under så här realistiska förhållanden.

Någon gång under natten ser vi ett övermåttan upplyst fartyg, som vi att döma av kursen tror vara färjan från Nynäshamn till Visby. Den är på så långt avstånd att vi inte ens hör motorbullret, så risken för kollision är förstås inte överhängande.

Klockan 03.00 är det Fredrik och Ulf som övertar ansvaret. Vi gör fortfarande ganska god fart, och man kan nästan ana en liten ljusning. Det är inte riktigt lika becksvalt som det var bara för en timme sedan.

Klockan sex är det dags för Isak Klädblöte och Klas Härfaqre igen. Nu tar vinden i rejält, och i surfarna kanar vi iväg riktigt ordentligt. Klädblöte riggar upp en preventergaj från bommen och vidare för om masten till skotwischen på babords sida - för att förhindra ofrivillig gipp. Loggen observeras med spänning, och till sist är vi i en "surf" uppe över tio knop. Rekordet kommer i slutet av passet, då Härfaqre sitter vid rodret. Momentant noteras då i 11,75 knop, vilket blir ett rekord som står sig, eftersom vinden nu också mojnär efter hand.

När Ulf Blotglade och jag själv tar över vakten klockan 09.00 länsar vi undan i en något svagare vind, men fortfarande ligger farten mestadels mellan sju och åtta knop, och risken för någon form av haveri vid en ofrivillig gipp känns inte helt borta. Vid några tillfällen når vi upp till någon decimal över tio knop, när det stämmer särskilt bra



*Blotglade mår under en period så dåligt att han inte kan gå ner under däck för att vila. Han ligger kvar på toften i sittbrunn...*

med sjöarna. Med fullt dagsljus är upplevelsen dock något mindre dramatisk, och man kan hela tiden se att det inte finns något i vägen. Att törna emot en stor tung stock eller något annat större föremål i tio knops fart är ju ingen tilltalande tanke. Visserligen har vi en gummibåt med oss, men den ligger fortfarande ihopvikt under akterdäck, så skulle Lise-Lott sjunka under oss, blir det kanske en stunds badande, innan vi får något att flyta på.

Klockan 11.08 passerar vi bojen Västerviks Angöring, som vi med hjälp av navigatören ”spikar” nästan på metern när. En alldeles osannolikt exakt navigationshjälp dessa satellitnavigatorer! Trots amerikanernas inlagda slumpmässiga fel, som fortfarande finns med i signalerna (numera borttagna; red:s anm.), så förefaller positionen oftast ligga på en nivå som är mer exakt än man kan mäta i kortet. Även med ganska tät dimma skulle vi ha hittat Västerviks Angöring.

När vi kommit litet längre in möter en orangefärgad ”Pilot”, d.v.s. en lotsbåt, som tydligen är på väg ut för att assistera ett större lastfartyg, som kommer in akter om oss. Lotsbåten häver våldsamt i den grova sjön. Besättningen vinkar åt oss. När vi om en stund ser akteröver är lotsarna redan på väg in igen, vilket bara kan betyda att fartyget avböjt lotshjälp. Nu ser vi den orangefärgade, knubbigt kosterbetonade båten ta

farleden ner mot Idösund. Kanske är den fortfarande stationerad vid den gamla lotsstationen på södra Idö, även om denna i princip lär vara bortrationaliserad och personalen omdisponerad till Oskarshamn. En i sanning dyster utveckling detta med avfolkningen av skärgården och indragningen av allt fler arbetsstillfällen. En lots i Oskarshamn kan naturligtvis inte heller ersätta ett vakande mänskligt öga på Idö. Ett stort antal liv har kunnat räddats under årens lopp just av lotsarna på Idö - när de i tid observerat förlisningar och nödställda i de grunduppfyllda farvattnen där utanför. Men vad betyder människoliv gentemot ekonomi!

Innan vi mötte lotsbåten skulle vi ta hem maximalt på storskotet för att göra en kontrollerad gipp. Det var då hela storskot-anordningen lossnade och for iväg upp emot bomnocken - som tidigare beskrivits. I den första paniken beordrade jag sovande vakt upp, och tanken var att så snart som möjligt lova upp för att kunna fästa det hela med en ny schackel. Vid närmare eftertanke finner vi, att det kanske trots allt är fördelaktigare att bara stå på - och sedan ordna det hela inomskärs, i lä och med mindre sjö innanför öarna. Så gör vi också, varför de ganska trötta wikingarna Klädblöte och Brådgarve kan ta av sig flytvästarna och törna in igen.

Resten av inseglingen blir odramatisk i en något mojnande vind. Strax efter klockan 12.00 har vi passerat genom Blockholms-hålet, lovar upp emot Norrlandet och tar ner seglen, beslår storen, stuvar undan focken och går för motor in mot Västerviks Marina för att fylla diesel inför återlämnandet av båten. Där visar det sig att vi förbrukat 21 liter, vilket är betydligt mindre än vi räknat med, eftersom vi ändå kört motor en hel del, bland annat för att hålla batterierna vid liv.

Nu går vi sedan in till Notholmen och lägger till långsides på utsidan av pontonbryggan mitt emot Janita. Detta dels för att så enkelt som möjligt återbördä den utrustning vi tagit med från Janita, och dels för att vi skall ha nära till dusch och bastu i klubbhuset.

Till vår förfäran får vi sedan se en stor mobilkran inne vid lilla pontonbryggan. Tydligt har en segelbåt sjunkit vid bryggan och lyfts nu upp till ytan för att läns-pumpas och åter kunna flyta för egen kraft. Vi känner starkt för båtens ägare. Att få sin egen kära båt indränkta med saltvatten är inte någon dröm precis. Snarare en mar-dröm! Hur ofta har man inte ansatts av den synen vid bilresan mot Västervik - endast Janitas mast stickande upp ur vattnet. Stängde jag verkligen alla bordgenom-föringar? En sprucken slang till en självläns eller kylvattenintag kan betyda katastrof, om man glömt stänga!

Efter bastu och dusch (på gungande golv efter ett par dygns oavbruten vistelse på havet!) känner vi oss ganska så civiliserade igen. Klädblöte och Hårfagre har gått runt viken och hämtat sina fordon, så vi kan stuva in all vår personliga utrustning i bilarna, innan vi sedan kör över Omegan till uthyrningsbryggan. Vi ringer också uthyraren, som förefaller något chockad över att återfå båten nästan tre dygn tidigare än beräknat. Han kommer emellertid snart ner, inspekterar och godkänner skutan. Då har vi också fyllt upp vatten och städad både inombords och på däck, så båten är säkert renare än när vi tog över den.

Med trots allt en viss saknad lämnar vi Lise-Lott och återvänder med landburna fordon mot Småländska Högländet - åtskilliga erfarenheter och minnen rikare efter de gångna dyggen. Hårfagre har redan kommande Byxelkroken-segling i tankarna och lämpade av den middagsmat han skulle ha stått för - i form av konserver - i Janita före avfärden. Som en sorts besvärjelse för att inte säsongen ännu skall vara slut.....

När jag är lyckligt och väl hemma i Eksjö fram emot 21.00 på kvällen kan jag inte förneka, att en skön (och stillastående) säng känns mycket lockande. Min kära hustru får inte veta mycket om den avverkade seglingen, innan jag sover den uttröttades tunga sömn.....

*Svenne Tvärilsk*



*Fyren på Stora Karlsö*