



Mød
JANITA

till
Ulvön

sommaren 2012

Segling norrut – igen...

För två år sedan seglade hustrun och jag med Janita norrut, upp till Höga Kusten, och upplevde den dramatiska och storslagna naturen där. Vi passerade också under den imponerande Höga Kusten-bron, och ett antal bilder från seglingen förekom i Wiking-Runan. Den gången – sommaren 2010 – vände vi emellertid i Häggvik, men nu hade vi föresatt oss att åtminstone komma upp till den kända surströmmingsmetropolen Ulvön, strax söder om Örnsköldsvik.

Tisdagen den 3 juli lämnade vi Väster-Grängsjö, efter att ha ordnat med tillsyn av katt och vattning av tomatplantor och en del annat. Vi hade också kommit ihåg att i god tid beställa magasinering av posten under ett par veckor. Nu åkte vi alltså ner till Mellanfjärden och installerade oss i Janitas ombonade utrymmen. Nytt för i år var där solcellspanelen på rufftaket och den kylbox på 25 liter som förhoppningsvis med nämnda panels hjälp skulle kunna hålla våra färskvaror kalla. För säkerhets skull hade vi också investerat i ett marinbatteri på 80 Ah – alltså något mer kraftfullt än det tidigare förbrukningsbatteriet på 60 Ah, av vanlig ”bilbatterimodell”. Batteriet för motorstart av den modellen behöll vi.

Det kändes väldigt lyxigt att ha tillgång till ”kylskåp” ombord och inte längre behöva tänka på att med jämna mellanrum förse oss med frusen mjölk som kylklampar till båtens ordinarie isolerade kylbox vid pentryt. Det skulle också komma att visa sig, att solpanelen trots inte alltför intensivt solsken laddade batteriet tillräckligt för att hålla kylboxen med ström hela tiden. Fast i ärlighetens namn måste jag erkänna, att vi vid flera tillfällen i gästhamnarna anslöt oss till landström och körde boxen på 220 volt över natten.

Tisdag förmiddag, den 4 juli, kl. 10.10 kastade vi loss från bryggan i Mellanfjärden och styrde norrut. Det var då soligt och klart, men ganska svalt i luften och nästan ingen vind. Därför fick vi börja med att använda gamle Yanmars krafter och gå för



motor. Inte förrän efter lunch kunde vi låta motorn vila, rulla ut genuan och börja använda vinden som drivkraft. Särskilt under motorgången är det nu skönt att ha vår nya autopilot som styr. Den är något kraftigare än vår gamla och klarar av båtar med större displacement än Janita, så vi känner oss trygga med den och tror att den klarar av styrningen, även om vinden skulle friska i rejält.

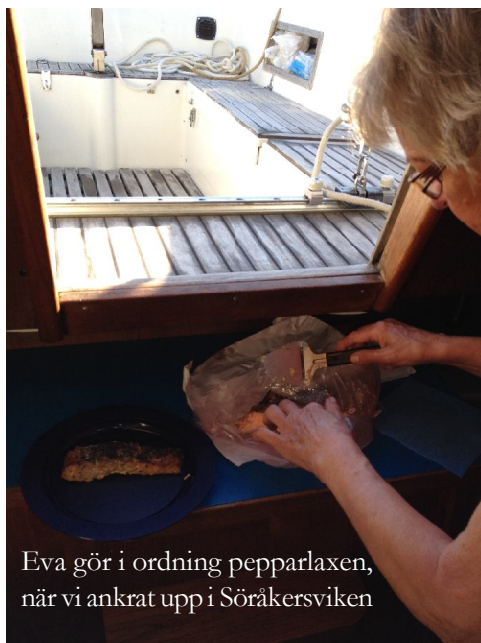
För övrigt har vi ytterligare en teknisk modernitet med oss denna gång. Vi bytte i vintras ut en av våra mobiltelefoner till en ”smartphone” av typ I-phone, och där har vi nu tillgång till den fantastiska ”appen” ”Sea Pilot” med sjökort för hela Sveriges kust. När man tar fram aktuellt kort för de vatten man befinner sig på, så ser man den egna båtens placering i kortet som en symbol med en pil som pekar i den riktning man går – och pilens längd ökar med den fart man gör. Eftersom man kan reglera skalan steglöst, så kan man gå ner på detaljnivå i kortet och utan sikt, t.ex. i dimma eller kraftigt regn, segla runt stenar och grund med visst säkerhetsavstånd. Förutom dessa egenskaper har man också koll på hela det handelstonnage som rör sig i svenska farvatten, liksom lotsbåtar och sjöräddningsfartyg och en hel den större fritidsbåtar – d.v.s. alla fartyg och båtar som har s.k. AIS-transpondrar. Fascinerande att se ett fartyg vid horisonten, trycka till med fingret på dess symbol i kortet och omedelbart få upp en sida med fartygets längd och bredd, dess fart över grund och dess kurs – samt destinationen. Rena trolleriet!

Tillsammans med den gamla vanliga, fasta GPS:en med många inlagda "waypoints" längs den kuststräcka vi ämnar segla på, tycker vi oss nu bra rustade, när det gäller navigationshjälpmedel.

Efter att ha kunnat segla några distansminuter får vi ta till motorn igen. Vi behåller emellertid storseglet uppe och får trots allt en smula hjälp av detta under motorgången i den nu nordvästliga vinden. Efter att ha passerat sundet mellan Brämön och fastlandet gippar vi och kan sedan faktiskt segla för styrbords halsar uppemot Söråkersviken på Åstöns yttre del. Vi behöver sedan inte göra något krysslag men får snart pina i vind och gör bitvis ganska dålig framfart. Först kl. 18.15 ankrar vi upp ganska långt in i den djupa Söråkersviken, där det redan ligger två större seglare för ankar. En Allegro 27 med svart skrov, som gick något efter oss från Mellanfjärden, kommer in strax efter oss och förtöjer mot land på styrbordssidan av viken, där det skall finnas bergöglor och är tillräckligt djupt mot klipporna.

Efter 38 utseglade distansminuter smakar nu vår pepparlax, inköpt i fiskaffären i Mellanfjärden, närmast gudomligt, men temperaturen är sådan att vi väljer att inta måltiden nere i salongen.

Följande dag lättar vi ankar kl. 11.00, går



Eva gör i ordning pepparlaxen, när vi ankrat upp i Söråkersviken

för motor ut ur viken och fortsätter norrut. Nu är det soligt och fint, men fortfarande ganska svalt i luften. Och naturligtvis också fortfarande nordostlig vind. Som man kan se på kartan eller sjökortet, så sträcker sig här kustlinjen just mot nordost, så vi har alltså vinden precis emot. Vi hissar i alla fall full stor och rullar ut $\frac{3}{4}$ av genuan och kan sedan gå nästan nordlig kurs över Åvikebukten för styrbords halsar, för att sedan göra ett långt babordsslag ut mot öppet hav. Men innan vi slår, rullar vi in genuan och lägger oss litet i lä av udden vid Barsviken för att i lugn och ro kunna äta ett par kokta ägg med tillbehör och ta en kopp kaffe efteråt.

När vi sedan gjort ett styrbordsslag in mot kusten kommer vi in i höjd med Svenskäret och får göra ytterligare ett slag, innan vi kan sträcka upp mot Härnösand vid Storholmen. Då är klockan redan 15.50, och när vi ringer får vi veta att broöppning i Härnösand blir kl. 18.30. Vi har alltså väldigt gott om tid för att ta oss de ca 4 distansminuterna upp till första bron. I stället för att ankra upp innanför Storholmen eller stå på för fullt upp till Härnösand och lägga oss vid väntbryggan där, så väljer vi att ta ner storen och i sakta mak glida uppåt med bara en liten flik av genuan utrullad. Här går man ju genom något som snarast är att betrakta som en "kanal", och man har hela tiden något att titta på vid stränderna på båda sidor. Här och där ligger det små sommarstugor, och när man börjar närma sig staden, så blir det om styrbord – alltså på Härnön – ett antal riktiga "lyxvillor" med enorma anläggningar av stenvägar och gräsmattor omkring. Man kan ana, att detta är något av en "gräddhylla" för välbeställda Härnösandsbor...

Vinden avtar efter hand, och mot slutet kör vi motor en bit för att inte riskera att missa broöppningen. Av erfarenhet vet vi, att tidsangivelserna inte är riktigt att lita på, vilket vi senare kommer att få bevis för vid återseglingen...

När vi närmar oss bryggorna vid den södra hamnen, som vid vårt besök 2010 var under reparation och skulle vara klar till säsongen 2011, visar det sig att hamnen ännu

inte är klar, så det finns även nu bara några platser vid yttersta bryggan för dem som väntar på broöppning. Vid en av dessa platser ligger Vindön "Easy Lady" från Mellanfjärden, med makarna Danielsson ombord. Eftersom vi vet att de avseglat därifrån redan för någon vecka sedan, så tror vi att de möjligen hade gått igenom broarna föregående kväll och nu är på väg tillbaka, söderöver. Men när vi anropar dem visar det sig att de fortfarande är på väg norrut och liksom vi skall genom de öppningsbara broarna.

Broöppningen blir nu ganska exakt den utlovade tiden, och vi passerar under den första uppfällda bron, över den lilla fjärden mitt i stan, där man först får gå tvärs över till motsatta stranden och sedan stryka längs land fram till den norra bron. Om det inte vore för de röda och gröna prickar-



na, så skulle vägen te sig fullkomligt ologisk. Vi är fem båtar som passerar denna gång, med Easy Lady sist i raden. Danielssons går sedan in mot bryggan på babords sida efter bropassagen, tydligen för att tanka, medan vi fortsätter för att komma upp till den utomordentligt trevliga klubbhamnen "Lustholmen", bara någon distansminut norröver. Vi går för motor i sakta mak, och bara

några minuter efter oss kommer Easy Lady, som använt högre motorvarv än vi efter bunkringen. Klockan 19.20 har vi lagt till vid Lustholmens pontonbrygga, i lä för alla vindar, och snar kan vi utnyttja såväl hamnens dusch som eluttag för att spara på våra batterier – samt vid behov använda vår varmluftsfläkt...



Lustholmen, Härnösands Segelsällskaps klubbholme - och en alldeles utmärkt gästhamn, endast någon distansminut norr om staden. Janita närmast i bild.

Segling norrut (del II)

Efter att ha njutit av faciliteterna vid den fina gästhamnen Lustholmen, strax norr om Härnösand, kastar vi loss fredagen den 6 juli och fortsätter norröver. Vi hissar fullt ställ och får kryss i sundet mellan Hemsön och Lungön i den nu ostliga vinden. Dock avtar vinden snart, så vi rullar in genuan och fortsätter för motor med storen uppe. Motorgång alltså längs hela yttersidan av Hemsön (inte att förväxla med Strindbergs Hemsö, i Hemsöborna; det handlade om Kymmendö, utanför Nynäshamn). Vi går innanför Storön och vidare norrut ända in till lilla idylliska och maximalt skyddade hamnen i Häggvik. Soligt och fint hela vägen, om än ganska svalt i luften. Fantastiskt storlagen natur, men vi hade förstås gärna seglat och sluppit motorbuller och vibrationer. Vi är ändå glada att Yanmar troget tuffar på och för oss framåt med ca 4,5 knops fart. Vi möter bara någon enstaka båt på hela denna sträcka, och den fotograferar vi, varför den sedan blir omslagsbild på *Wiking-Runan*.



Janita - i mitten - förtöjd i den lilla idylliska gästhamnen Häggvik

Klockan 17.05 lägger vi så till i Häggviks lilla gästhamn, och vi tas emot av skipper på Scanmar 35:an "JOY", som är hjälpsam och trär i förtamparna genom bryggans förtöjningsringar, utan att fördäcksgasten Eva behöver lämna båten...

När nämnda fördäcksgast sedan skall städa båten och dammsuga invändigt, så fungerar inte vår lilla dammsugare. Jag konstaterar snart, att en tråd har gått av vid lödningen i dess kontakt. Märkligt nog har jag för första gången i historien nu en lödkolv med ombord, liksom flussmedel och lödtenn. Anledningen är att jag vid monteringen av nytt cigarettändaruttag på elpane-

len i våras, då vi skulle koppla in nya kylboxen, hade tänkt löda elanslutningen till detta. Men av olika anledningar har detta inte blivit av, och elledningarna sitter fortfarande bara provisoriskt fastvidna vid uttagets bleck. Nu kopplar vi in landström, och jag kan både fixa dammsugarkontakten och löda fast ledningarna till cigarettändaruttaget. Ibland har man s.k. "flyt" (vilket förstås är särskilt viktigt på en båt)! Besättningen tycks full av beundran över min praktiska färdighet med lödkolven – vilket förstås stärker självkänslan en del...

Hamnavgiften på 150 kr inkl. el läggs i ett nummerat kuvert, där det ligger ett vitt plastband. Man stoppar kuvertet med pengarna i en liten "brevlåda" – och fäster plastbandet i förpulpit som bevis på att vi betalt. Det är olika färger på plastbanden i varje kuvert, så hamnvakten kan på så sätt kolla vilka som verkligen har betalt. Naturligtvis är detta system kanske möjligt att kringgå – men hur mycket besvär vill någon göra sig för 150 kronor? Och med tanke på de fina duscherna, det fina pentryt med spis, kylskåp, TV och flera bord med stolar att sitta vid, så tycker vi avgiften är högst rimlig.

Efter maten – som vi på grund av temperaturen även nu föredrar att inta i Janitas salong, och inte ute i sittbrunnen – tar vi en promenad genom "byn", naturligtvis medförande kamera. Till vår förvåning upptäcker vi nu, att den lilla ångbåten "STJÄRN" står på land och inte verkar ha varit i vattnet än i år. När vi var här sommaren 2010, kunde man göra en tur i farvattnen med denna tystgående, vedeldade farkost.





Besättningen och skuggan av en underbemannad redaktion

Båtar som står på land mitt i sommaren ger alltid en litet vemodig känsla. Så upplever vi det nu också, och vi undrar, om kanske skepparen har tröttnat, blivit sjuk eller drabbats av andra problem...

Följande morgon, lördag, lämnar vi Häggvik kl. 10.20, efter att ha bunkrat vatten. När vi gått över den stora fjärden utanför Häggvik, Gaviksfjärden, och precis skall gå in i sundet öster om Germundsön för att komma ut på fritt vatten för fortsatt segling norröver, upptäcker vi en seglare komma på andra sidan ön, med uppenbar kurs mot Häggvik. Med hjälp av kikaren konstaterar vi trots avståndet snart att det är en Vindö, och masten med vindgeneratortorn i aktern visar att det med största sannolikhet är familjen Danielssons "EASY LADY", som efter att ha legat i Lövvik nu är på väg till den hamn vi just lämnat...

Vi kryssar nu vidare mot nordost. Får en del regnstänk på oss, men det är nu ganska varmt i luften, så regnet känns inte så besvärande. Till en början tittar också solen fram glimtvis, men snart blir molnen mer heltäckande, och solen försvinner för gott. Vi får i alla fall en fin kryss i den nordliga vinden. Gör ett par långa slag ut mot öppna havet och ligger hela tiden på omkring fem knops fart med behaglig krängning. Men strax efter kända Högbondens fyr – som

ligger väldigt högt på sin lilla ö – har vinden avtagit, så att farten är nere i under två knop, varför vi tar till Yanmar igen, som troget tuffar igång, när jag trycker på startknappen...

Högbonden är Sveriges näst högst belägna fyr (Kullens fyr i Skåne är högst). Själva fyrtornet är bara 14 meter högt, men ljuskäglan kastas ut från 75 meters höjd över vattnet, eftersom fyren står så högt, ovanför öns branta bergssida. I kikaren betraktar vi det runda fyrtornet med den intilliggande fyrvaktarbostaden, och ett antal röda sidobyggnader.

Fyren med sin fyrvaktarbostad, byggdes 1906–1909 och ligger alltså på öns östra sida där ön stupar rakt ner i havet. Utöver fyranläggningen byggdes också en hamn, och det konstruerades en materiellinbana mellan fyrvaktarbostaden och hamnen, så att man slapp gå och bära allt som behövde transporteras upp till fyren.



Högbondens fyr

Som mest bodde här 21 personer. År 1952 sköttes dock fyren av fyrmästaren ensam, och 1963 automatiserades fyren. Ön var därefter öde, från 1964 och fram till 1986, då länsstyrelsen beslutade renoвера och rusta upp huset och hyra ut det. Fyrvaktarbostaden är idag vandrarhem, och ett café är öppet på sommaren. I källaren har föreståndaren Kajsa G. Åberg satt samman en utställning om fyrens historia. Till ön kommer man sommartid med vandrarhemmets båt, som avgår efter tidtabell från Bönhamn eller Barsta – om man inte tar sig dit med egen båt.. Vi har emellertid siktet inställt på Ulvön och fortsätter förbi den berömda fyren. Tar bara några bilder med Fujicans längsta brännvidd



De fantastiskt ljusa och trevliga lokalerna i Häggvik, vilka man alltså har fri tillgång till när man betalt den blygsamma hamnavgiften.

Klockan 17.00 ganska precis har vi tagit oss över den ca 10 distansminuter långa sträckan över öppet oskyddat vatten, gått längs södra Ulvöns västra strand och girat in i sundet mellan de två Ulvöarna, och vi lägger till i den första hamnen på babords sida, intill en holländska båt, vars kapten tar emot vår förtamp. Det är nu ganska varmt i luften, men ingen sol. Över hela nejden hörs högljudd musik från det uppankrade fartyget "POSEIDON", där stora plakat på styrbords sida upplyser om att man ombord firar "120-årsjubileum". Antagligen två makar som tillsammans fyller så mycket – 60-60, 58-62 eller någon annan kombination som ger summan 120...

Vi vandrar runt på ön och njuter av den fantastiska och originella miljön. Hela sträckan från vår förtöjningsplats och till det numera kraftfullt utbyggda hotellet är litet av ett levande museum. Man kan ana sig till

hur livet en gång gestaltade sig för de människor som bodde permanent här ute för några generationer sedan. Det var nog inte alltid den idyll vi nu tycker oss se.

Att det finns riktiga vägar och alldeles vanliga bilar här ute kommer som en överraskning, trots att vi ju ser att den lilla färjan "Ulvön" uppenbarligen kan ta bilar ombord... Parkeringen nedanför den lilla kyrkan är fylld av bilar. Att kyrkan visar sig vara byggd samma år som min svärfar föddes – 1894 – är kanske mindre förvånande.

Den gigantiska träbryggan vid hotellet, på åtskilliga hundra kvadratmeter, är en märklig upplevelse. Ett anslag uppger, att den delvis bekostats av EU-medel. De båtar som ligger förtöjda där, precis nedanför hotellet, är de allra flesta i en prisklass som ligger långt bortom det uppnåbara för Janitas ägare. Litet som ett norrländskt Sandhamn känns det som, ett intryck som ju också accentueras av skrålet från partybåten på "redden" där utanför. Möjligen har den turistiska utbyggnaden i någon mån tonat ner just detta att Ulvön är surströmmingens centrum i världen... Men detta intryck repareras till viss del, när vi på vår promenad hittar en soffa med mycket karakteristisk bakgrund. Jag placerar omedelbart besättningen på soffan och tar en bild. Det blir för övrigt en väldig massa bilder tagna här. Måleriska motiv av gamla sjöbodas, gistvallar och bebodda, pietetsfullt bevarade hus dyker upp för varje meter man går längs strandpromenaden...



Besättningen och Ulvöns största surströmming...

Segling norrut – del III



Den enorma träbryggan nedanför Ulvö Hotell.

Söndagen den 8 juli, kl. 11.20, kastar vi loss från bryggan i Ulvösund, tar upp ankaret från en lerig botten och går för motor ut genom sundet. Men detta sker först efter att vi gjort nästan desperata försök att få betala vår hamnavgift. Redan när vi kom dagen innan, försökte vi. Eva gick då upp till den lilla ICA-butiken alldeles intill vår tilläggsplats, men där förklarade man att man inte hade något med gästhamnsverksamheten att göra, och man hänvisade till ett hus längre upp på den intilliggande kullen, där också viss affärsverksamhet bedrevs. Det uppgavs också, att den kvinna som förestod den affären under kvällen skulle komma och ta upp avgiften. Så blev det emellertid inte, varför hamnavgiften nu fort-



Färjan "ULVÖN" hade sin tilläggsplats bara några tiotal meter ifrån Janita.

farande var obetald, när vi skulle avgå. Jag gick därför upp till huset på kullen, där loppisförsäljning var arrangerad utanför själva huset, men ingen människa fanns där, och huset var låst, så jag kunde inte få kontakt med någon. I det här läget tyckte jag att vi faktiskt hade gjort vad vi kunnat för att få göra rätt för oss. Vi ville inte heller gärna ligga kvar i hamnen längre bara för att få betala hamnavgiften – och lämnade nu vår plats utan större samvetsbetänkligheter. Fast vi hade ju gärna velat ha ett kvitto att klistra in i loggboken. Sådana kvitton från gästhamnarna vi besökt under alla år har vi sparat i loggböckerna sedan 1976, och man kan konstatera, att priserna har stigit med flera hundra procent fram till i dag... I sanningens namn skall dock också



Anslagstavlan önskade oss välkomna till Ulvön.

erkännas, att de flesta gästhamnars standard under de gångna åren höjts en del. Men visst är det litet skillnad mellan 10 kr för en natt i Arkösunds gästhamn 1978 – till 170 kr för en natt i den skvalpiga norra hamnen i Härnösand 2012.

Nåväl, vi lämnar alltså Ulvön, hissar full stor och rullar ut hela genuan och har för avsikt att gå nästan rakt västvärt in genom Ullångersfjärden för att ta oss in till Docksta, som ligger alldeles vid E4:an. Eva ringer upp gästhamnen där, d.v.s. det nummer som står i gästhamnsförteckningen. Hon hamnar då i en ICA-affär, som inte tycks ha något med gästhamnen att göra. Men hon får ett annat telefonnummer, där emellertid den som svarar knappt pratar begriplig svenska och inte ens kan ge besked om hur många platser det finns, eller ens om det finns någon plats ledig för en båt av vår storlek.

Eftersom det är en avsevärd transportsträcka in till Docksta (nästan 10 distansminuter), så vill vi inte gå hela den vägen för att komma till ett ställe där vi inte vet vilken service som erbjuds – eller om vi alls får plats... Vi ändrar därför färdplanen och seglar söderöver, vilket innebär slör och läns, eftersom vinden fortfarande är nordlig. Vinden är ganska frisk, och vi har tidvis besvär med fladdrande försegel i lä av storren. Ibland kan vi saxa seglen och få båda att fylla utan fladder, och då gör vi förstås god fart. Men långa stunder är det påfresande segling med svårigheter att få genuan att fylla. Om det varit för tio år sedan hade jag sannolikt gjort mig besväret att spira ut genuan med spinnakerbommen, men numera drar man sig för aktiviteter på däck i öppen sjö. Man blir ju inte precis vigare och smidigare med åren, och om jag gick över bord skulle situationen bli ohanterlig för besättningen. Även om jag hängde kvar i min säkerhetslina vore risken stor för skador innan jag i bästa fall lyckats ta mig ombord igen.

I den nu ganska grova sjön beslutar jag mig för att gå innanför Högbondens fyr för att få litet sjölä där. Norr om ön Högbonden med den berömda fyren som har samma namn, ligger öarna Höglosmen, Furan och Navarn. Den senaste närmast

land. Det innersta sundet, mellan Navarn och Furan är bredast och djupast och det man förstås normalt skall välja, men sundet mellan Furan och Höglosmen är nästan lika brett, och när man kommer utifrån öppet vatten är det inte helt lätt att se vilket som är vilket. I alla fall inte om det blåser bra, sjön är grov och man är fullt upptagen med att få seglen att stå vettigt. När jag redan var för nära för att kunna urskilja de olika öarna, och jag snabbt måste välja i vilket sund jag skulle gå in, så tog jag förstås upp min I-phone för att via appen "Sea Pilot" direkt kunna se var jag befann mig. Med den möjligheten hela tiden till hands blir man möjligen också litet mer slarvig med den "manuella" navigationen...

Nu inträffar naturligtvis för första gången att Sea Pilot inte fungerar! Den enda kartbild jag får upp är den över Ulvösund, där jag senast använde appen. Det var helt enkelt omöjligt att få fram sjökortsbilden över det vatten där jag befann mig. Att i den här situationen lova upp och börja kryssa upp mot vind och vågor kändes inte som något tilltalande alternativ, så trots att jag ser djupangivelsen 2 m i sundet mellan Höglosmen och Furan, så fortsätter jag utan att veta om det är i det sundet jag går in... Med normalt vattenstånd skall vi ju med vårt djupgående på 160 cm kunna gå fria



Utsikt över viken vid Lövvik. Hamnen längst in i viken, till vänster, utanför bild.



Janita i Lövvik - en liten "intim" hamn, men med det nödvändigaste i servic väg, trivsamt och helt "orkansäker". Janita närmaste båt...

över grund, men i vågdalarna kommer det inte att finnas någon marginal, och kanske finns det någon enstaka sten som sticker upp över de två meterna... Vi dansar in i sundet med sex knops fart, och jag tittar oroligt i vattnet för att ev. upptäcka botten. Men det är svårt att se i den gropiga sjön och motljuset, när vi nu går sydvart. Efter bara några minuter ser jag klotmärket söder om Furan, och jag ser det om styrbord – vilket betyder att vi ligger i fel sund. Men då har vi redan passerat den grundaste delen, så faran är egentligen redan över. Pulsen är snart nere på normal nivå, och besättningens puls har varit normal hela tiden, eftersom jag inte informerat om situatio-

nen...

Vi fortsätter nu längs fastlandet söderöver, går utanför Barstaön och Fågelskär och kan snart köra på waypointen "Käringbergsudden" - i GPS:en "KBSUDD", eftersom dess display bara rymmer 6 bokstäver. Gråmulet nu hela tiden, men ändå hyfsad temperatur, och medvinden gör ju också sitt till för att vi skall slippa frysa.

Efter Vålsudden (Waypointen VALSUD) girar vi nästan 90 grader styrbord hän och får bidevind för styrbords halsar efter ett par timmars behaglig slör. Efter ytterligare en halv distansminut, när vi rundar Vårsön, får vi vinden stick i stäv, så vi tar ner seglen och går för motor rakt mot norr de sista kabellängderna (en kabellängd = 1/10 distansminut = 185,2 m), och klockan 16.20 – efter ganska exakt fem timmars segling – lägger vi sedan till i den lilla gästhamnen i Lövvik. Här är det lika skyddat som i Häggvik, men hamnen är något mindre och kanske inte riktigt i klass med Häggvik, när det gäller utrymmen och bekvämligheter. Hela anläggningen verkar på något sätt mer personlig - på gott och ont. Men, som sagt, man ligger tryggt här med sin båt i alla vindar. En fördel är också den lilla sommarbutik, som är inrymd i den spåtiosa Folkets Hus-byggnaden i byn. Dit går vi nu också, och till skillnad mot förra besöket, 2010, kan vi nu köpa färskvaror utan att oroa oss för hållbarheten ombord, och vi behöver inte be att få mjölk infrusen för avhämtning följande dag. Vår kompressor-drivna kylbox ombord är verkligen guld värd!



Lövvik. Folkets Hus med sommarbutiken ligger ovanför grå huset till höger i bild.

Segling norrut – del IV



Janita i norra hamnen, Härnösand, den 9 juli.

På väg söderöver från vändpunkten Ulvön avgår vi från lilla Lövvik måndagen den 9 juli, kl. 10.40. Det har kommit ett par regnskurar under natten, och läckaget i däck på styrbords sida ger sig tillkänna igen. Blött i skåpen och i elcentralen på den sidan. Mycket irriterande! Efter att ha upplevt detta under några somrar nu, börjar tankarna på någon form av mer radikal åtgärd bli allt mer frekventa. Men att börja riva av ett teakdäck är inget man gärna ger sig i kast med – om det finns någon annan lösning...

När vi nu kastar loss från bryggan i Lövvik lyser i alla fall solen en smula, och det är uppehåll. Totalt vindstilla också, varför gamle Yanmars tolv hästar får göra tjänst. Stortseglet hissas, som stagesegel och hjälp med framdriften, om förlig vind möjligen kommer så småningom. Det är ju en viss procedur med att sätta storen, så det är skönt att redan ha det gjort, om vinden kommer. Genuan sitter ju uppe hela tiden, upprullad på förstaget, så det är bara att släppa på revlinan och dra ut seglet med skotet – vilket allt görs enkelt från sittbrunnen.

Det är varmt i luften, så varmt att man nu nästan känner att det faktiskt är sommar

– vilket verkligen inte alltid varit fallet tidigare under resan. När vi kommer ut på fritt vatten, låter vi autopiloten styra. Först mot St Snättsundet, mellan Åbordsön på norra sidan och den stora Hemsön i söder. Därefter girar vi babord hän och följer Hemsöns västra sida söderöver mot Härnön och Härnösand, vår nästa natthamn. Sträckan är inte längre än ca 11 distansminuter, och färden tar exakt tre timmar, vilket visar att medelfarten för motor denna dag endast är litet över tre knop. Just när vi är på väg in i Härnösands hamnområde ringer vår dotter Sara. Hon och hennes man Isaac sitter då vid Fiskartorget i Västervik – en plats som vi i ”Projekt Wiking” har en del minnen av, bl.a. från förberedelserna till alla våra Byxelkrokenseglingar, då vi ofta avslutade fredagskvällens skepparmöte med en måltid på en av de krogar som finns i närheten. För redaktionen är platsen förstas också förknippad med andra minnen, eftersom Västervik är hustruns hemstad. Jag har t.o.m. minnen av fiskinköp vid några av torgets stånd en och annan lördagsmorgon alldeles i början av 1970-talet tillsammans med min svärfar Gerhard, legendarisk polis i Västervik (Född 1894 – död 1972).

Roligt förstås att höra, att Sara och Isaac har det bra på sin småländska resa. Efter hemkomsten skall de också ut och segla med sin Amigo 27:a "Kehaar". Vi hoppas att det då även blir någon form av samsegling med Janita. Och så blir det sedan också. Vi seglar tillsammans norrut från Mellanfjärden den 17 juli. Janita vänder då efter Skatan, medan Sara och Isaac fortsätter själva ytterligare ett par dagsetapper norrut, innan de vänder.

Men nu är det bara den 10 juli, och klockan 13.40 tar vi boj i Härnösand. Vi lägger oss ganska nära den norra bron på sundets östra sida, alltså på sidan mot Härnön. För att fortsätta söderöver måste man passera under denna öppningsbara bro, och ytterligare en för att komma ut på fritt vatten igen. Det betyder att man i princip går med båten genom centrala Härnösand – förbi det jättestora flöte i rött och vitt som ligger i sundets vidaste del.

Alternativet är förstås att runda hela Härnön utomskärs, men det blir en avsevärd omväg och kan vara jobbigt i hårt väder. Och väljer man den rutten på väg norrut kan det bli riktigt tufft, om man får nordlig vind. Då får man dels förstås kryssa mot vinden, och dels riskerar man också kraftig motström vid Härnösands norra spets, då Ångermanälvens vatten tar sig ut där.

Vid den plats vi nu ligger, som är en av Härnösands tre officiella gästhamnar, finns stolpar med eluttag och en vattenkran (utan slang). Övrig service saknas. Efter att ha förtöjt ger vi oss därför till fots iväg till den mer centrala gästhamnen. Den ligger mellan de två öppningsbara broarna, så om man ligger där är man alltså "instängd" och helt beroende av att någon bro öppnas, för att man skall komma vidare. Alldeles intill den hamnen ligger också en restaurang, varför nattron kan störas av en del högljudda restauranggäster fram på småtimmarna. Men vi är förstås på jakt efter dusch, och här finns också hygienutrymmen för gästbåtar. Dörrarna till dessa lokaler är låsta, men vi har tur och träffar ett par i vår egen ålder, som är från Ronneby långt nere i Blekinge. Av dem får vi koden till lokalerna och kan alltså utnyttja de fina duscharna. Märkligt nog visar sig paret också segla en



Najad 360 med namnet "JANITA af Gö" och hemmabörande i Ronneby...

Najad 360 med namnet "JANITA af Gö". De ligger bara ett par platser från vår båt, och vi träffar dem senare där och hinner prata en hel del med dem. Trots att Evas syster Gun med familj bott under många år i Ronneby och vi också besökt dem där åtskilliga gånger under åren, så lyckas vi nu vid vårt samtal inte hitta några gemensamma bekanta där nere.

Vädret visar tendenser till försämring på kvällen, och vi är ganska nöjda med att ligga tryggt i hamn. Vi passar förstås också på att proviantera. Vår kompressordrivna kylbox är numera en kraftigt bidragande orsak till Janitas komfort, och vi behöver inte längre vara rädda för inköp av färskvaror som måste förvaras svalt.

När vi också skall fylla den stora dunken med diesel går locket sönder, och vi vandrar sedan runt långa sträckor, innan vi slutligen får tag i en ny tiolitersdunk och kan hålla över den nyinköpta dieseln i den. Det har ju blivit en del motorgång, och det kanske kommer att bli mer, så det känns tryggt att ha rikligt med diesel i reserv.

Följande dag väljer vi att ligga kvar i Härnösand. Prognosen lovar vindar på 10 – 13 m/sek och fortsatt regn, vilket inte låter så lockande. Vi betalar i stället ytterligare en dygnsavgift på 170 kr (inkl. el) och kan ha det varmt och skönt i båten med

Härnö Marina AB			
GÄSTHAMNSAVGIFTER / HUSBILSPARKERING			
Regnr / namn	Janita		
FR O M	10 / 7	2012	073-808 21 98
T O M	11 / 7	2012	
BETALT KR	170	SIGN	40
		NORRA	X
		NATT
		HUSBIL

Årets kvitto för en natt i Härnösands norra hamn

hjälp av varmluftsfläkten som går på 220 volt. Under dagen utnyttjar vi förstås också den centrala hamnens duschar än en gång. Regnet fortsätter hela dagen...

På kvällen kommer ett par i en Aphrodite 33 med namnet "ISSI" och lägger sig på platsen närmast utanför oss. Det visar sig att båten hör hemma i vår gamla klubb WSSW i Västervik, och att besättningen mycket väl känner till Janita genom de berättelser om våra seglingar jag skrivit i klubbtidningen "Wiking-Nytt", där jag för övrigt en tid också var redaktör. De två ombord verkar ganska "utseg-lade" när båten lägger till, och då vi sedan pratar med dem får vi veta, att de kommer söderifrån och just drabbats av det tidigare beskrivna fenomenet med hård nordlig vind och stark motström, när de rundade Härnös norra udde. De hade inte riktigt förstått att passagen genom Härnösand var tillräcklig för en båt av deras storlek. Därför hade de gått hela vägen utanför Härnön, kämpat i motvinden och den grova sjön där ute – och som lök på laxen alltså fått motström, när de äntligen var uppe vid öns nordspets och kunde falla av västerut, norr om den. Vi förstår dem till fullo, när de släcker och lägger sig tidigt på kvällen...

Under dagen pratar vi också med båda våra barn och får veta, att de har det bra. Ringer också till vår "kattvakt" och får besked om att allt är OK med huset och katten...

Eftersom vi har dåliga erfarenheter när det gäller uppgifter om tider för broöppning, så ringer jag på kvällen det i sjökortet angivna numret. Jag får då beskedet att återkomma efter kl. 07.00 nästa morgon. När jag således följande morgon försöker ringa, så hamnar jag efter ett antal överkopplingar till sist hos en telefonsvarare, som uppger att den person jag söker "HAR GÅTT PÅ SEMESTER" –

och utan någon hänvisning till en ersättare eller ett annat nummer jag kan ringa! Det här fungerar som vanligt alltså!

Efter ytterligare krångel via telefon, kan jag slutligen ändå få beskedet (efter lång väntan), att broöppning kommer att ske vid norra bron (där vi alltså ligger) klockan 09.45. Vi förbereder oss för avgång i god tid (tycker vi!), men redan kl. 09.15 hör vi plötsligt klockorna ringa och ser vägbommarna gå ner vid bron – som nu alltså börjar öppnas en halvtimme före angivet klockslag! Vi får i all hast slita ur elkabeln, lossa förtöjningarna och starta motorn. Lyck-



Det jättestora flötet, mitt i Härnösand.. Och över flötet syns domkyrkans torn... Här är vi på väg söderut och befinner oss mitt emellan de två öppningsbara broarna.

ligtvis krånglar inget, så vi hinner i alla fall fram till bron, innan den börjar sänkas igen. Fast det beror kanske mest på att vi vinkar åt brovakten, så att han skall förstå, att vi också vill igenom...

Organisationen runt detta med gästhamnar och broöppningar i Härnösand trotsar nästan all beskrivning! Tråkigt – för det är ju en trevlig liten stad, och den har ju i hög grad sjöfartstraditioner...

Nu går vi alltså för motor genom Härnösand, förbi den inre hamnen med duscharna, förbi det gigantiska flötet om babord i farleden och sedan genom den södra av de öppningsbara broarna. Passerar småbåts-hamnen strax söder om bron, där man fortfarande alltså inte har någon fungerande gästhamn, trots att man 2010, när vi var här senast, utlovade en färdig hamn till säsongen 2011...

Det blir nu en ganska tråkig transportsträcka över öppet hav ner till Sundsvall. Det ständiga diset förtätas då och då till riktigt regn, och vinden ger ingen hjälp, så det blir motorgång ända ner till Alnös sydspets, där vi alltså girar styrbord hän in mot Sundsvalls gästhamn,



Janita i Sundsvalls hamn den 11 juli, klockan 21.00 på kvällen. Regnskyddet över sittbrunnen skvallrar om väderlekstypen, men här kan man ju faktiskt se litet blå himmel... Närmaste båt innanför oss är tyska "Thyra", som vi under flera dagar följt via Sea Pilot i min I-phone...

som ligger mycket centralt, bara något hundratal meter från stans imponerande Casino Cosmopol, och obetydligt längre från Claes Olssons stora varuhus. Först nu kommer också litet vind, så att vi faktiskt kan segla härifrån och ända in till hamnen. När vi är inne på Sundsvallsfjärden och kan ta sikte på det höga kyrktornet – som ligger precis i linje med infarten till nya gästhamnen – så upptäcker vi snart massor av pinnar i olika färger på fjärden, och vi vet inte hur vi skall förhålla oss till dem. Men vi kommer snart på, att det är utmärkning med anledning av den gigantiska bro som skall byggas över fjärden, för att leda E4:ans trafik utanför staden. Nu håller man uppenbarligen på att muddra och gjuta fundament för de enorma bropelare som skall bära upp konstruktionen. Det är alltså fritt fram att passera mellan dessa pinnar, och snart lägger vi till i Sundsvalls nya och fräscha gästhamn, efter drygt sju timmars gång från Härnösand. Den utseglade sträckan är knappt 30 distansminuter.

Här betalar vi nu 150 kr för ett dygn – inkl. el, duschar och tvättmaskin... Hamnen är långt ifrån fullbelagd. Närmast innanför oss ligger den tyska båten "Thyra",

som vi sett vid flera tillfällen norröver. Båten har också AIS-transponder ombord, så även när vi inte har sett den, så har vi kunnat följa den via "Sea Pilot" på min I-phone. Vi har haft fullständig koll på dess kurs och fart vid varje tillfälle. Det medelålders par som är besättning hejar nu också på oss med ett leende som antyder att de också känner igen oss från tidigare hamnar. Men uppenbarligen har de fått fel på sin AIS – eller också har de helt enkelt kopplat ur den. Vi får i alla fall på vår I-phone inte längre någon signal märkt "Thyra"...

Sedan vi betalt hamnavgiften utnyttjar vi förstas duscharna – och kan konstatera, att de fortfarande har samma funktion. Man trycker in en knapp för att få fram vatten i duschen, och efter högst fyra sekunder tar vattnet slut! Man får med andra ord nästan stå med ena handen på den här knappen hela tiden för att kunna duscha. Vi trodde att det var ett tillfälligt justeringsfel, något som snart skulle åtgärdas, när vi var här första gången sommaren 2007. Men fem år senare fungerar det alltså på samma sätt. Visserligen förstår vi, att det kan vara angeläget att spara på varmvattnet – men fyra sekunder! Det måste vara fler än vi som



När vi tog en kvälspromenad i de inre delarna av Sundsvalls hamn hittade vi denna Hallberg-Rassy 342 med namnet ERNA. Den verkade lika välvårdad som den gamla kajen just här var vanvårdad, och den hörde hemma i Oskarshamn. Enligt SXX:s matrikel heter ägaren Jan Sikland

har blivit irriterade över detta. Och det är verkligen bara fyra sekunder (högst!). Nog kunde man väl ha låtit vattnet rinna i åtminstone tio sekunder!

Men trots att man nästan har kramp i ”knaptryckartummen” så är det förstås som vanligt väldigt skönt att ha fått duscha. Vi tar sedan en promenad upp i centrala Sundsvall, köper litet färskvaror och tillbringar en skön kväll ombord. Dock är vädret fortfarande sådant att någon middag i sittbrunnen inte är att tänka på. Det blir att sitta inne i ”salongen”...

Följande dag, som är torsdagen den 12 juli, avgår vi från Sundsvall kl. 12.15, efter att ha tagit sovmorgon. Nu känner vi att vi inte har så lång distans kvar hem till Mellanfjärden, så vi behöver inte stressa. Det är fortfarande regn och dis, och sikten är bedrövligen dålig. Går för motor ut ur fjärden och hissar sedan storen. Efter ett par timmars gång rullar vi ut hela genuan, slår av motorn och börjar segla söderöver. Men efter bara någon halvtimme blir framfarten så dålig att vi rullar in genuan igen och fortsätter för motor. Och då inträffar det

som under vår uppsegling från Västervik sommaren 2006 var ett ofta förekommande problem. Motorn dör bara med en suck! Nu är vi dock på fritt vatten med endast svag vind, så det finns ingen anledning till panik på något sätt. Det är förstås värre om motorn lägger av precis när man håller på att lägga till i en hamn – och om det då kanske blåser 10 m/sek.

Nu tillgriper jag den metod som jag upptäckte 2006. Jag hoppar ner i båten, tar loss fronten till motorrummet, plockar fram spärrnyckeln av rätt storlek (som numera alltid ligger tillgänglig i lådan längst ner under navigationsbordet) och lossar bränsleslangen från anslutningen till motorn, låter några centiliter diesel rinna ut – och ansluter slangen igen. Jag startar sedan motorn – som nu omedelbart går igång och sedan fungerar perfekt resten av säsongen!

Vid den fortsatta färden söderöver är det mestadels tät dimma, och ibland kommer ganska våldsamma regnskurar. När vi passerar genom sundet innanför Brämön ser vi knappt land på någon sida, trots att det är ett ganska smalt sund. När vi skall leta oss in mot Galtström och vår tilltänkta natthamn Lill-Lubban där innanför, är sikten så dålig att det skulle ha varit helt omöjligt att hitta den smala infarten utan vår GPS. En finsk seglare kommer ungefär samtidigt med oss rakt österifrån och söker sig också väldigt försiktigt in mot land. Han stannar dock och går in i hamnen vid Galtström, medan vi fortsätter genom den smala öppningen in till fjärden där Svenska Kryssarklubbens lilla uthamn Lill-Lubban ligger på ön med samma namn. Vi förtöjer



Dimma mellan Sundsvall och Lill-Lubban. Sikten omkring 50 m! Autopiloten styr...



Janita i Lill-Lubban - inklämd mellan en Mamba 36 (ytterst) och en Diva 38 (närmast).

mot bryggan där med aktertampen till en av de rejäla bojarna. Då är klockan 17.50, och vi har gått 27 distansminuter från Sundsvall.

Endast en båt ligger här före oss. Det är en Mamba 36. Precis efter oss kommer sedan en Diva 38 och lägger sig på vår andra sida. Med andra ord känner vi oss ganska små med vår 30-fotare mellan dessa betydligt större båtar...

Det disiga och tråkiga vädret gör att vi endast går i land för att betala hamnavgiften genom att stoppa 50 kronor i en liten platt plastpåse och pilla ner den i den springa som finns i botten på den rostfria plåtlådan innanför bryggorna. Vi tar inte ens den traditionella promenaden bort till bastun, där vi flera gånger tidigare år utnyttjat förmånen med att vedeldad bastu ingår i avgiften.

Efter kvällsmaten sover vi i alla fall gott under natten, och vi känner oss utvilade, när vi nästa morgon avseglar kl. 09.30. Då är det fortfarande helmulet och mycket svalt i luften. När det så småningom kommer litet vind, så är den sydostlig och väldigt svag. Ingen segelvind precis, och det tråkiga vädret gör att vi nu vill hem så snart

som möjligt, varför vi kör motor söderöver. Inte förrän vi är i höjd med Sörfjärden tilltar vinden och vrider mer på ost, så vi kan rulla ut hela genuan och börja segla för babords halsar. Snart gör vi ca 5,5 knop, och solen visar sig också, så det blir en riktigt fin avslutande segling hem mot Mellanfjärden.

Klockan 13.25 lägger vi så till vid hemmabryggan. Då har den Mamba 36:a, som låg bredvid oss vid Lill-Lubban och startade där efter oss, precis hunnit segla förbi oss och lagt till vid gästhamnsbryggan några minuter innan vi förtöjer vid vår brygga.

Efter 10 dagar och 220 distansminuter är vi nu alltså hemma igen. Vi har inte gynnats av något perfekt "semesterväder", och vi låg en natt extra i Härnösand på grund av hård vind och regn. Men onekligen har både båt och besättning ändå klarat sig bra, och vi kom faktiskt upp till det bestämda färdmålet – Ulvön... Sammanfattningsvis får vi därför ändå vara nöjda med seglingen...

Sven Erik