

Utö-Långholmen på 1 350 distansminuter

Det finns de, för vilka pensioneringen är lika med en världsomsegling, förverkligandet av den livslånga drömmen om att ankra i smaragdgröna laguner, hålla isbergsutkik i den chilenska arkipelagen, samla flygfisk på däck på Sydatlanten. För sådant är dock varken jag, familjen eller Shipman 28 Althea byggda, så frihetsseglingen sommaren 2009 blev i stället en lightversion med Atlanten utbytt mot Östersjöns E4-led, Kap Horn mot Smygehuk, Berings sund mot Oslofjorden och Panamakanalen mot Götadito.

Från sommarhamnen på Utö till hösthamnen på Långholmen blev det 1 349 sjömil på 44 seglingsdagar – plus 17 liggedagar för allt från busväder till sightseeing till besättningsbyten. Sammanlagt var vi 15 personer, som delade in oss i besättningar från 1 till 5 (inklusive en 1½-åring).

Några höjd- och lågpunkter:

- Shipman 28-an är en förträfflig båt för sådana här expeditioner – även om den kan kännas väldigt liten, både i oväder på Skagerrak och i KNS gästhamn i Oslo. Den nya motorn på 16 hk var en trygghetsfaktor, dessutom en välsignelse när vi knatade uppför Göta Älv (loggen visade 7 knop, GPS-en 3). Sonen, 194 cm, fann dock att livet i ruffen blev lite hoptryckt.
- En totalblekedag mellan Gustaf Dalén och Hävringe såg vi en båt med fulla segel men noll framfart. De sista entusiasterna, tänkte vi, tills vi noterade ett frenetiskt vinkande. Mycket riktigt, de hade fått motorhaveri och bad om bogsering



till Oxelösund. Två och en halv timme tog det att ta in den (tråhavskryssare, 60-tal). Återigen en tacksamhetens tanke till nya motorn. Och den byxade abborren på Oxelösunds hamnkrog var förträfflig – även om det inte hade varit dit vi hade tänkt segla.

- Längs ostkusten i slutet av juni var det fina, ibland friska, undanvindar. Från Oxelösund till Hanö var vinden i stort sett aldrig för om tvärs, alltså inte alls den motvind som rent statistiskt sett borde drabba oss, och som vi hade varnats för av rådgivare som tyckte vi borde segla moturs i stället för medurs.
- Andra rådgivare hade tipsat om malörten på Hanö. Inte blommorna, dem skördar man ju inte förrän på Bartolomeinatten den 24 augusti, men överallt på ängarna fanns malörtsbuskar med spåda blad. Dem kan man hacka och lägga i brännvin under natten och följande seglingsdag, sila i Melittafilter, och till middagen har man en vackert gröntonad aromatisk sillackompanjator, egenhändert sjörullad.
- Havets färor inkluderar numera inte bara storm och stiltje, utan även algblooming. Biljoner äckelgula trådar förpestade framför allt Blekinge skärgård och skånska sydkusten. Den cocktail av ruttna alger och ruttan tång som fyller Smygehuks hamn (som förresten inte är Smygehamn!) producerar en odör som vanligt tryckbart ordförråd inte kan ge någon rättvisa åt. Och där var vi till yttermera visso inblåsta i två dygn. Vi flydde till Lund.
- Men från Smygehuk seglade vi till Dragør utanför Köpenhamn, och då blir allt förlåtet. Lycklig den som för en kväll får byta ut sjölivets strapatser mot en vandring i en dansk småstadsideyll med höga stockrosor längs varje husvägg, och sedan en tre-rätters middag på Dragør Badehotel.
- För en f.d. helsingborgare är det en speciell utmaning att korsa färjeleden mellan Helsingborg och Helsingør. Man tycks vara ställd inför valet att bli nerseglad av Scandlines, HH-line eller Sundbussarna – men det går alltid bra. En sommar för nästan 50 år sedan var jag rorgångare på en av öresundsbatarna, så jag vet att det hela ser värre ut underifrån än ovanifrån.

- Att segla uppför Oslofjorden och in i Oslo med en liten båt är en ganska överväldigande upplevelse. Höga, branta, skogklädda stränder med antydning till lågfjäll inåt land. Så småningom allt tätare bebyggelse, och så runt hörnet, efter 50 sjömil, ligger stan. Den borde krönas av Holmenkollens väldiga hoppbacke, men den var borta, riven för att ersättas av en ny, ännu väldigare. Plats i KNS' (norska KSSS) gästhamn måste förbeställas, men då ligger man ståndsmässigt på Bygdøy med kongeskipet "Norge" i fonden.

Det kunde förresten noteras, att det nästan inte fanns några svenska båtar i Oslofjorden. Bohuslän är å andra sidan fullt av norrmän. En valutafråga?

- Sommaren 2009 bjöd på en hel del blåst, regn och åska. För oss som brukar dra gränsen för "nöjes"-segelats vid 10-11 m/s blev det, som sagt, liggedagar av och till. Den första riktigt intensiva åskregnbyn drabbades vi av utanför Horten i Oslofjorden. Efteråt kunde vi konstatera att skarndäcken inte bara läckte vid hård krängning, utan även vid vattenbombning. Men det blev bara en förövning till vad vi råkade ut för några dagar senare, den 30 juli.

Ur loggboken: *Ut från Strömstad kl 11.50, vind SO 10 m/s. Satte revad stor och länsade ut på Kosterfjorden. Där sattes fokken i bidevindssegling. Vindökning till ca 13 m/s. Batteriströmmen tog slut, och det hjälpte inte att köra motorn på frigång. När en svart molnvägg närmade sig från söder, bestämde vi oss för att gå in till Havstensund. Segel bärgades och motor startades. Vi kom in i intensiva regnbyar med 15-20 m/s vind och nästan ingen sikt. Jon*



(sonen) stod på fördäck och spanade in i vattenmuren, Katarina (äldsta dottern) styrde och Klas försökte navigera. Hedvig (yngsta dottern) tog hand om Atis (6-årigt barnbarn), som mest läste Kalle Anka i ruffen. Bristen på sikt och strömlösa lanterner och GPS gjorde det hela ganska otrevligt. Valde att gå till Sannäs snarare än Havstensund – lugnare. I fjorden mot Sannäs lättade vädret. Förtöjde kl 15.

Riktigt oväder under natten som fick båten att darra, riggen att tjuta. Båten hoppade i den krabba sjön och ryckte och slet i förtöjningarna, som dubblades. Vinden i hamnen gissningsvis 20 m/s. På morgonen hörde vi på radion om den norska lastbåten "Langeland", som under natten förlit på Kosterfjorden med man och allt. I land flaggade man på halv stång.

- Det visade sig att ostvart var rätt riktning genom Göta Kanal. Det knepiga är uppslussningarna, och sådana har man bara 20 från Väneren till sjön Viken, den högsta punkten. Därifrån till Mem vid Slätbaken är det 38 slussars nedförsluck. Förklaringen till denna matematiska självmotsägelse är att stigningen från västkusten till Väneren klarar man av med de sex stora slussarna i Göta Älv – Lilla Edet och Trollhättan. Där åker man upp 43 meter lätt som en plätt. Inga frustande vattenmassor, som på Göta Kanal-vis kastar sig över båten när slussluckorna öppnas.

Förra gången vi gick genom kanalen var 1985. Då bemannades slussarna av överlevare från kanalens skutepok, som hade en begränsad tolerans för folkbåtar med lynniga 3,5-hästarmotorer. Nu var slussvakterna sommarjobbade studenter från väst- och östgötska lärodomscentra, som gärna lade integralkalkylen eller hypofysens ämnesomsättning i gräset för att sträcka ut en arm och fånga en missriktad akterända och därmed avvärja en katastrof mot slussporten.

Går man ostvart genom kanalen i mitten av augusti är man dessutom nästan alltid ensam i slussarna, eftersom alla andra båtar tycks vara göteborgare, danskar, tyskar och holländare på hemgång.

Nu återstår bara att försöka få ordning på elektriciteten och täta skarndäcken, innan det är dags för 2010 års segling. Men den blir kortare.

Klas Helmersson