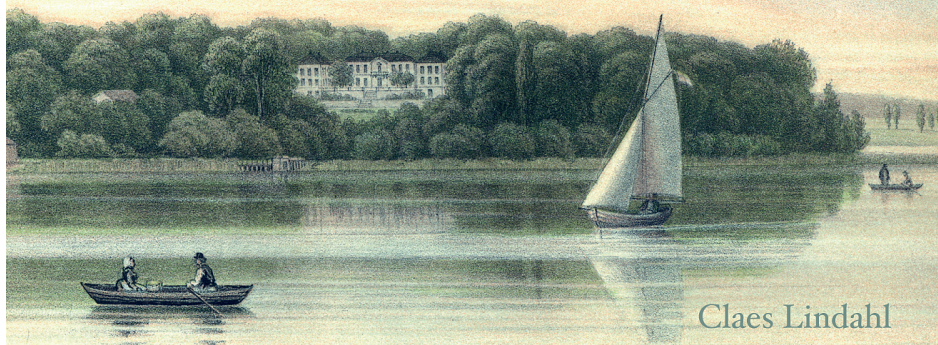


SEGLA MÄLAREN

Om upplevelser, historia, sevärdheter, författare, båtar, kartor, arkitekter, strandhugg, hamnar, båtklubbar och mycket mer



GRODHAVETS MYSTIK
Om Mälaren, och om Claes Lindahls nya bok.

Man kan roa sig med att jämföra Mälaren med Amazonflodens utlopp.

Vad är väl brasilianska Ilha Mexiana annat än en grotesk uppförstoring av Södermalm? Kungsholmen har sin topografiska dubbelgångare i Ilha Caviana de Fora i norr, och nog kröker också Amazonfloden strax därpå, som Mälaren i höjd med Slagsta.

Också till färg och stämning påminner vattensystemen om varandra. Vid stark vind reser sig Mälaren gråbrunt krabb, medan skogen skogen står vid sidan av och ryser, till fotknölarna i

vatten. Särskilt Amazonaslik blir Mälaren på den flackare norra sidan där lerjordarnas slam ger sin prägel åt sjön. Eller som Lars Gustafsson konstaterar i Svenska Turistföreningens årsskrift 1967: "Det är en essentiell egenskap hos det västmanländska vattnet att vara ogenomskinligt. Man ser ytterst sällan botten på större djup än en halv meter. Vattnet är så olikt havsvatten som något vatten kan vara. Det frasar kring bogen vid svalt väder men aldrig vid varmt."

Mälarens stränder är jämförelsevis glest bebyggda. Bitvis, som kring Granfjärden, ger de ett intryck av total ödemark.

Om detta vittnar Claes Lindahl i en nyligen utkommen

soffbordsbok, om Mälarens historia, sevärdheter, och segelleder. Segla Mälaren är titeln, och Senten heter förlaget. "I vasskanten lurar sjunktimmer och tuvor som brutit sig loss från stranden. En kärrfågel skriar. Det finns inga tecken på mänskliga boningar. I denna mörka oktoberkväll känns det som om vi är på väg in i ett ändlöst träskland med aktersnurran som vår ända trygghet."

Men så följer upplösningen, ankomsten till Enköping, i en passage som också fångar tjusningen med att segla på rikets tredje sjö: "Så ser vi staden över vassen: hamnens silo och fabriksfasader återför oss till nuet."

Om Stockholms skärgård är en "genial syntes av ödslighet och idyll" (Sven Barthel), är Mälaren en minst lika genial syntes av ödslighet och industri. Här är det inte kumlen eller fyrarna som är landmärkena, utan sådant som fabriksskorstenar eller vattentorn. Slagen av ett värmeåskväder, eller av åsynen av holme (Svavelgrundet) som förhärjats av från Östersjön inflyttade skarvar, har jag värmts av sådant som att plötsligt se värmeverket i Västerås förgyllas av solens sista strålar. Eller av att bakom en enslig vassrugg oväntat mötas av frejdig

polsk ångare som går från Köping med cement.

Ett annat mäktigt bevis för mänsklighetens insteg i Mälardalen utgör den linbana för råmaterial till salpeterverken i Köping, 42 kilometer lång men numera ur drift, som korsar Arbogaån (och E20) strax före Kungsör, beläget invid Mälarens allra innersta flik, eller Galten som fjärden heter.

Claes Lindahl dröjer vid Kungsör i sin Mälarbok, och ser i staden ett typiskt exempel på vad uppgrundning och utdikning gjort med många av Mälarens städer. Liksom Enköping ligger Kungsör numera dolt bakom kilometervida vassar – "likt en grön matta ytterst i väster", skriver Carl Jonas Love Almqvist – och från sjön nås den forna hamnmetropolen blott genom en oglamourös muddrad förlängning av Arbogaån.

Historiskt har Kungsör förknippas med Karl XI som tycks ha använt stadens slott som sportstuga. Här levde han dålighetsliv och jagade björn och varg, och hit flydde han också av okänd anledning (blygsel?) från Ulrika Eleonora under bröllopsnatten 1680. "Den 18:e, som var tisdagen", skriver han i sin dagbok, "kom jag, Gudi lov och tack!, väl hit igen till Kungsör och åt frukost i Örebro."

Bland seglare är staden känd för sitt anrika varv, startat 1914 av Oscar Schelin. 1933 fick varvet äran att sjösätta den första Mälar 30:an, ett bygge i fur och mahogny som ännu stoltserar på fjärdarna med sin etta i seglet, under namnet "Yrhättan".

Under ett strandhugg i just Kungsör, efter en seglats över Hjälmarens och via Hjälmarens kanal in i Arbogaån, satt jag för övrigt på en pizzeria och trodde att jag skulle dö. Detta efter några dagars oförklarlig och därför skrämmande feber.

Året måste ha varit 1979, för på radion nere i ruffen på min kompis farsas Albin 57:a vevades Janne Önners ödesmättade låt om Tommy som dog av en överdos, om och om igen. "Och jag minns det än i dag Tommy, vårt första bloss i smyg. Och när du och jag var bäst Tommy, i skolans hockeylag."

Inte vad man ville höra som dödssjuk precis.

Men där på pizzerian, förmodligen Kungsörs enda vid tidpunkten, var det något som stack till och liksom sprack på min ena axel. Det var en vattkoppa! Jag led inte av någon obotlig tropisk farsot, utan av prosaiska vattkoppor!

Lättad och i någon sorts strindbergsk extas såg jag

sedan fjärden Galten i vad man eventuellt skulle kunna beskriva som ett förklarat ljus. Över våra huvuden fångade ett kopparblänkande jetplan det sista av solen, men långt långt borta i öster flimrade redan lyktorna över Kvicksundsbron.

Det var min första upplevelse av att färdas i segelbåt på Grodhavet, som Mälaren lite föraktfullt kallas ibland av skärgårdsseglarna (som inte sällan har sin hemmahamn i städer som Strängnäs eller Västerås).

Jag greps omedelbart av sjöns säregna mystik, som nog mycket kommer sig av att den bevarat karaktären av gömställe hemligen inlindat mitt en av Sveriges mest tätbefolkade och exploaterade regioner. Det är en mystik som Sigfrid Siwerts gör ett stort nummer av i Mälarpirater, och som kanske också förklarar varför boken blev en sådan framgång medan uppföljaren Östersjöpirater floppade.

Fångar som rymmer från Hall ska inte springa omkring och åka fast bland herresätena på Södertörn, som Tony Olsson. De ska lämpligen sno en fritidsbåt och slussa in i Mälaren via Södertälje.

Petter Lindgren