

# Med Viggen till Haparanda

*I vinterkylan kan det kännas behagligt att låta tankarna gå tillbaka till sommarens upplevelser. Egna och andras. I den här rese-skildringen får vi följa med civ.-ing. Sven Lager på en segeltur med Viggen, Karlskrona—Haparanda. Läs vidare i nästa nummer av Varvet Runt. Den här gången kommer vi bara till Gävle.*

Avsikten med vår resa var att göra Viggen känd i Luleå-området, där under några hektiska sommarmånader med full dager dygnet runt i en fantastisk skärgård en livaktig seglingsaktivitet sedan gammalt förefinnes. På grund av de stora avstånden får endast ett fåtal övre norrlandsbor tillfälle att besöka de årliga båtutställningarna i Stockholm och Göteborg och Viggens spridning hade hittills begränsats till Gävle (3 st).

Lördagen den 3 juni 1967 startade Viggen nr 13 med skepparn och gästerna Åke och Hans i varmt och vackert högsommarväder för en laber sydväst från Karlskrona; vi tog inre vägen och slank ut genom "Stakettrännen" vid Långören och solbadade oss fram på respektfullt avstånd från smålandskusten, fylld av lömska rev som sticker kilometervis ut från kusten. S. Kalmarsund hör till de tråkigaste avsnitten av vår skärgård — det är en evighet mellan första och sista anblicken av Kristianopel och Bergkva-



ra. Framåt kvällen mojnade det och vi gick till Mörbylånga för natten.

En presentation av besättningen är kanske på sin plats. Åke är intendent i det militära, vilket torde erbjuda en viss garanti för det lekamliga ombord, kombinerat med en förhoppning om någon insikt i navigation. Han har finskt påbrå och följaktligen en dialekt som för tanken (icke förgäves) till brännvin och gurka, som ju är en väsentlig ingrediens i långsegling, men också till poukka — en sån där finsk förskärare med separat blodränna som de finska barnen får i faddergåva och som förlängde det finska vinterkriget med tre månader. Så länge Åke skar bröd kände jag mig någorlunda säker, men när han gav sig till att skiva kött, släppte jag honom aldrig med blicken; att vända ryggen till hade varit vansinnigt och kunde ju väcka den finska björn som sover. Och man skall inte fresta sin nästa. Mina farhågor visade sig dessbättre överdrivna, han var en



första klassens kompis, men hans handling med kniven var alltid lika fascinerande.

Hans är civilingenjör och gentleman. Honom känner jag sen gammalt, vi har golfat tillsammans och då avslöjas obönhörligt alla karaktärsegenskaper, så därvidlag var jag lugn.

Tidigt på söndagsmorgonen fortsatte vi till Kalmar och gick in i Segelsällskapets hamn för en avtalad provsegling. Den försiggick i hårda kastbyar i sundet och resulterade i en försäljning, trots att de medföljande fruarna borde blivit avskräckta i den krabba sjön. Vår honnör för Kalmars käcka amasoner.

Vi tog in flera rev och slörade norr ut och efter Skäggenäs surfade vi på vågtopparna ett femtiotal meter i taget för den alltmer friskande västan. Vid Däman blåste kuling, och vi beslöt att kryssa upp i lä om Runnö, där man lägger sig, om man inte har chans att nå Kråkelund före mörkret. Ner med seglen, ut med ankaret och lång lina, så att man inte draggar under natten och sen på med potatiskastrullen på gasolköket. Efter sill, sup och ett skrovsmål mår man som en gris; det fina med långsegling är kontrasten mellan en hel dags rusk och kyla och den efterkommande ombonade hemtrevliga ruffen med värme och en aptit (och törst) som man sällan väl-signas med på landbacken.

Tidigt i ottan sattes segel och för en alltmer ökande nordväst ställdes kursen öst om Finngrundet, och vi pressade oss upp mot Kråkelund, där den egentliga skärgården tar sin början. I smul sjö och sol vidtog sedan en frisk inomskärskryss, som i en hårdnande kuling avbröts vid Idö utanför Västervik, i vars lotshamn en behaglig liggplats i lä frestade till övernattning. I ett idylliskt fiskeläge på läsidan av ön inköptes färsk fisk och ål,

och de frusna livsandarna tinade upp vid en supé i kvällssolen utan blåst och sjöhävning.

Som väntat blåste kulingen av sig under natten, varför starten gick kl. 4 på morgonen för att ta igen liggtiden.

Vackert väder och lagom vind snett akterifrån och en underbar segling genom trånga sund i Sveriges vackraste skärgård gjorde tisdagen till en av våra längsta dagsetapper. På eftermiddagen avlämnades Hans programenligt i Arkösund, vinden avtog och för motor angjordes Oxelösund i mörkningen.

Nästa förmiddags inomskärsegling blev ungefär lika vacker som gårdagens men ovädret ökade, och väl ute på Krabbfjärden med Landsort i sikte rasade vind och sjö, och vi gick in i lä under Askö, där djupt inne i en vik i skydd av höga berg en brygga upptäcktes, där vi i lugn och ro åt och vilade middag, torkade kläder och njöt av en orörd natur.

Framåt 4-tiden på eftermiddagen lät-tade vinden något och vi fortsatte innanför Landsort runt Järflotta och sopades av en ilsket hård sydvind in i Nynäshamn sent på kvällen. Nynäshamn har en av vårt lands största och bäst anlagda båthamnar, och där fann vi Viggen "Sorry" (ett väl funnet namn för en båt som seglar om sina konkurrenter), förra årets Baltic Race segrare som även i år blev snabbaste båt i sin klass.

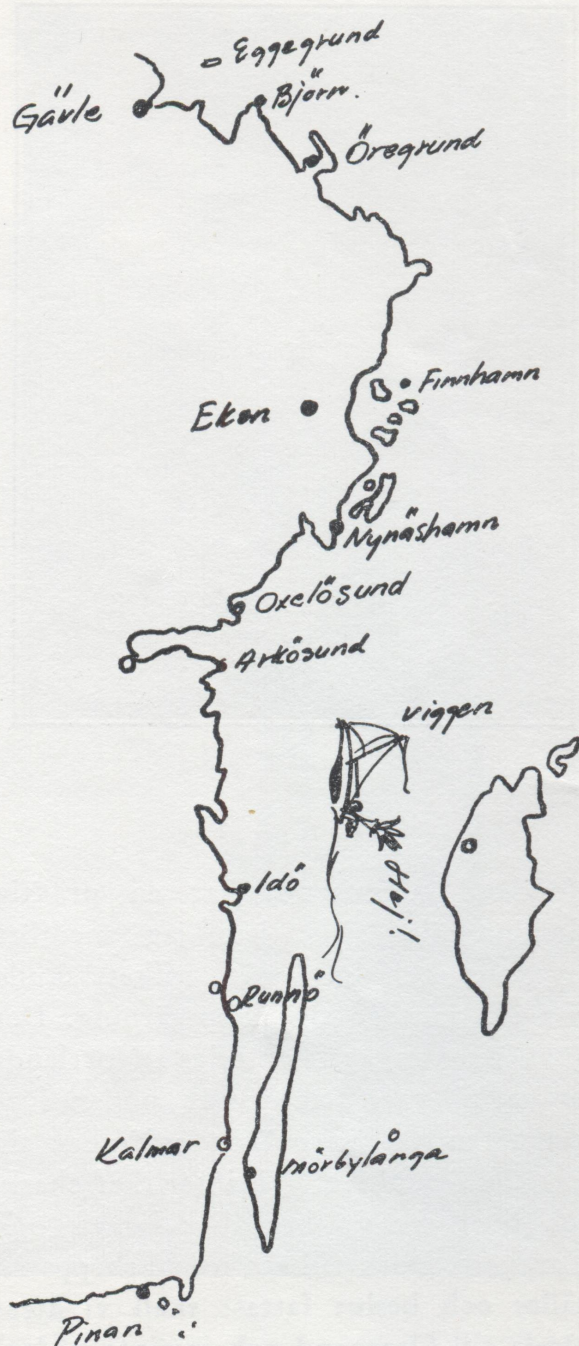
Nästa dagsetapp blev ett svep över Mysingen förbi Dalarö—Stafsnäs, över Kanholmsfjärden och sedan med kurs öster om Möja i en tjusig inomskärsled, där ankring för natten gjordes strax innan Finnhamn.

Tidig start nästa morgon och för en stadig nordväst upp genom Blidösund mot Tjockö vid Norrtäljevikens mynning. De närmaste framtidsutsikterna



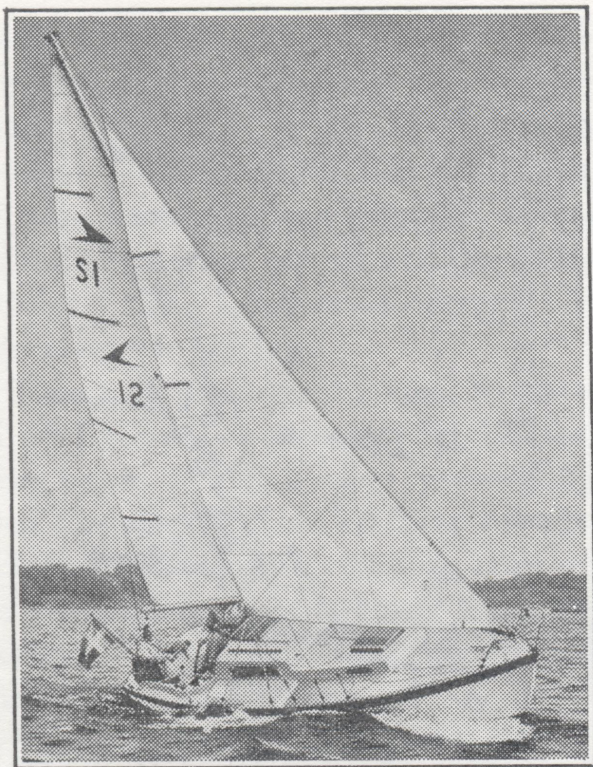
till en tröttsam och långtråkig kryssning genom Ålands hav upp till Gävle var inte precis uppmuntrande, men i rätta ögonblicket slog vinden helt om, och för en frisk sydost-vind länsade vi upp innanför Björkö och genom Vaddö kanal, där vänliga och påpassliga brovaktare i god tid öppnade de två broarna på våra signaler, och vidare genom Ortolaviken, som mynnar mitt för Albert Engströms Grisslehamn. Det började skymma, men den gynnsamma vinden måste utnyttjas, och efter skeppsråd (full demokrati råder alltid ombord) till ackompanjemang av ett par glas whisky beslöts fortsatt framryckning mot Öregrund. Tyvärr visade det sig att alla fyrar släckts för sommaren, himlen var mulen och sikten dålig, men lyckligtvis mojnade vinden, och då Viggen bland sina övriga många egenskaper visat sig väl lämpad att med en samtränad besättnings hjälp klara av lättare grundstötningar — det var alltid skepparen som fick hoppa i, vinterbadare och mest simkunnig — beslöt vi att fortsätta i mörkret med hjälp av sjökort och kompass. Sista timman gick vi för motor, och kl. 1 på natten lade vi till i Öregrund — den enda stad på ostkusten där solen går ner över havet i väst (nordväst). Öregrund är en tjugig idyll som måste beses, vilket var fort gjort, och efter proviantering stack vi ut kl. 10 i vackert väder men tyvärr åter nordlig vind, som skulle förfölja oss en stor del av resan.

Gävlebukten brukar med skäl kallas för Norrlands Biscaya och med tanke på alla de gånger man i större fartyg spytt sig över den riktiga Biscayan (dock enbart på utresa; på hemfart har man varit sjörullad och stöddig och sjösäker såväl i benen som magen och käften), så emotsåg man överfarten med vissa farhågor, som besannades. Efter att efter



ett par timmars kryss ha passerat Engelska grundets fyr började mistluren böla, och efter en stund kommer dimbanken norrifrån och sveper in oss i sin fuktiga kyla (+ 2°C). Vi kämpar vidare i relativt hård nordan ett par timmar, vi har en otrevlig kust i lä om BB, fylld med rev och annat djävlskap, och sikten är ca 20 m. Åke, som förut varit i





Norrland sommartid, har en präktig fårskinnspäls, själv har jag medfört myggolja och myggnät, vilket skulle visa sig vara en överloppsgärning. Det finns ingen mygga som trivs i Norrlands farvatten, vars temperatur under försommaren ytterst ogärna avlägsnar sig från noll-punkten. Vi intar kaffekask, och livet ter sig betydligt ljusare och ofarligare. Dock till sist måste skeppsråd hållas och beslut fattas: skall vi återvända till Öregrund och invänta väder? Då hörs plötsligt svagt föröver om BB fyren Björns mistlur, vi kollar signalen, tar det som en uppmuntrande vink från ovan och fortsätter, styrkta av whisky. Vi passerar med signalen om BB, sätter kompasskurs på Eggegrund, och så småningom dör Björns signaler bort akterut. Efter några kalla timmar uppfattar vi Eggegrunds mistlur förut, mycket svagt men alltmera tydligt, lättnaden är obесkrivlig (man har ju upplevt det mesta,

men livet är ändock kärt), gudskelov för kompassen, vi seglar och ljudet blir starkare, men var är fyren? Hur hög är fyren? Svar 27 m. Det kunde Du sagt förr, för där är den, säger jag och pekar snett upp, där den plötsligt framträder ur dimman alldeles inpå och över oss. Vi går in och lägger draggen i lä så nära stranden vi kan, beslår seglen, kryper ner i ruffen, sätter på köket och förbereder en härlig måltid och återvänder till livet.

Nästa morgon, söndag, är strålande klar, och för frisk nordlig vind sveper vi förbi Bönans lotsplats och lägger till vid Gävle SS brygga vid Engesberg, där vi har fint sällskap med ett par L 32:or och en OC 35, vilka förnämliga skapelser Karlskronavarvet nu övertagit tillverkningen av.

Åke mönstrade av, sörjd och saknad av mig, hans semester var slut, och för säkerhets skull var familjen nere och hämtade hem honom. "Skägget" mönstrade på, gammal beprövad seglarkompis som under ett par år på Viggen avancerat från jungman via kock och styrman till chief (övermaskinist). Han sköter vår Seagull och tillhör den del (större) av mänskligheten som enligt bruksanvisningen är "vän med sin motor". Skägget är i det civila folkskollärare, vilket har sin betydelse när vi talar med lärda män på latin, en stor del av seglarfolket är ju lärare som har hela sommaren på sig att segla. Som ett plus i protokollet må nämnas att han är golfspelare på fritid med 10 i hcp, som han försvaret till ständig förvåning blandad med avund och respekt från min sida. Han är lugn som en filbunke, har gott handlag med barn och fruntimmer och spelar på luta när transistorn strejkar, vilket ofta händer.

(forts. i nästa nr)