

Forts. från föregående avsnitt

Återseglingen blev emellertid den gången en dramatisk historia. Under de två dygn vi låg kvar blåste det uppe en rejäl nordvästlig vind, på gränsen till kuling. Och när vi mitt i natten lämnade Visby, så hörde vi att det visslade litet i riggarna på de båtar som låg i hamnen, men vi gav oss iväg ändå. Så fort vi kom utanför pirarna drabbades vi av den enorma sjögången. Båten försvann plötsligt bara under oss - och efter en stund bar det iväg uppåt igen.... Eftersom det var så mörkt att vi inte såg sjön, så kom varje våg som en överraskning. Efter endast några minuter var vi båda sjösjuka. Men när Uno blev så dålig att han började spy, så blev jag genast bra. Sedan klarade jag mig hela resan över. Uno däremot hade en plågsam översegling. Han tillbringade den till stor del stående i ruffluckan med slagpytsen framför sig. Till sist var han så utmattad att han mer eller mindre stod och sov.

Vinden var sådan att vi knappt kunde hålla upp mot Västervik för styrbords hal-sar, och vi misstänkte att avdriften skulle föra oss betydligt längre söderöver. Lyckligtvis var tydligen kompassens deviation ungefär lika stor som avdriften, för det visade sig sedan att vi kom ganska exakt rätt. Men det var många timmar senare.

Sjön var våldsamt. Det var inga vågor i vanlig mening, utan formliga grågröna berg av vatten som kom vältrande. När vi låg nere i en vågdal fladdrade seglen utan vind,



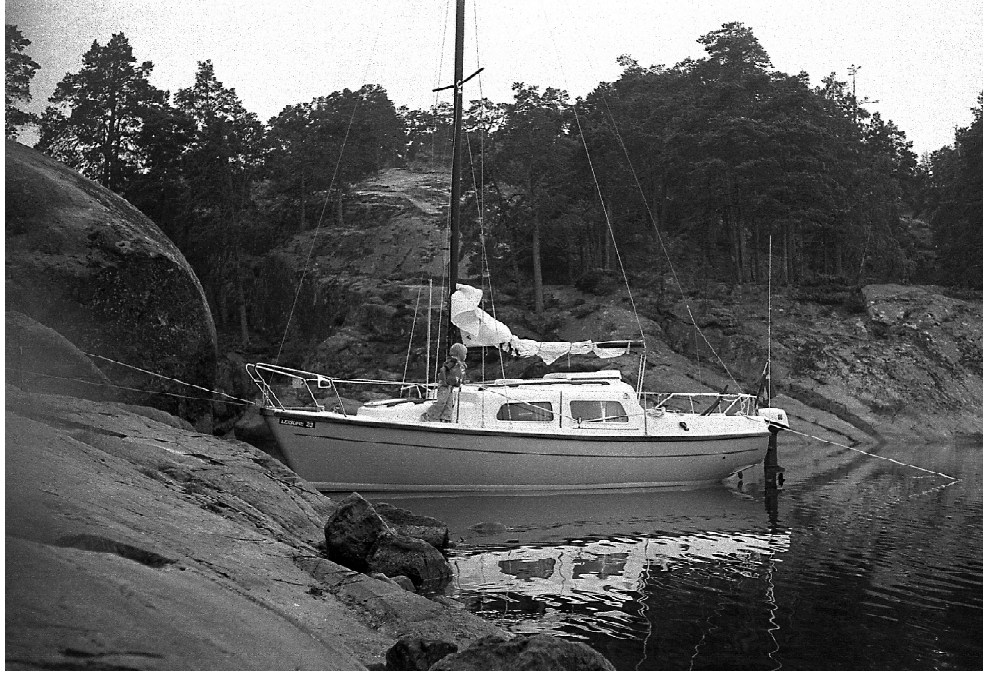
Vår IF, som vi endast seglade en sommar. Här vid Kålmålsö, på norra sidan av Hasselö, noe om Västervik den 6 juni 1976. Vännerna Ulf och Ulla i sittbrunnen.

och när vi kom upp över en vågkam tog vinden i så att båten krängdes ner till relingen. Skum och stänk från vågkammarna blåste hela tiden från styrbords bog och rakt i ansiktet på rorsman. Det var som att sitta i en ständig saltvattensdusch. Och vattnet trängde in över allt innanför kläderna, så trots regnstället var man till sist precis dyblöt rakt igenom, från topp till tå.

Det var den 9 juli 1974 vi avseglade vi från Visby klockan 00.15, och först åtta timmar senare kunde vi efter en påfrestande

IF-BÅTEN

När vi 1976 bytte vår lilla Sea Cat mot en IF, så kostade den hela 66.000 kr, vilket då var en så enorm kostnad att jag än i dag inte riktigt förstår hur vi vågade oss på affären. Det var en IF-E, ”exportmodellen med en 10 hk Volvo Penta inombordsdiesel). Och vi seglade den egentligen endast en säsong. Redan följande sommar, 1977, hämtade jag vår nästa båt i Norrköping.



*Sara på fördäck på vår Leisure 23 "NECESSE"
Här vid Spårö utanför Västervik lördagen den 27 augusti 1977*

Det var en engelsk tillverkad "Leisure 23", som fabriksny anlände med ett handelsfartyg till Norrköpings hamn. Då hade den endast delvis betalda IF:en lämnats som dellikvid till Wegert Marin i Västervik, som saluförde de engelska Leisure-båtarna.

Den 1 juli 1977 kunde jag med hjälp av min gamle vän Sven-Uno Åkebo (på vars bröllop jag träffade min fru - som är yngre syster till hans svärmor!) och arbetskamraten Evert Frisk segla hem den nya båten från Norrköping. Den var endast 6,90 m lång, men jämfört med IF:en oerhört rymlig. Dinett med två tvärställda säten på varsin sida om det stora bordet på styrbords sida, och ett rejält pentry mitt emot. En handmanövrerad vattenkran, som gav vatten från en 60 liters tank under dynorna i förpiken om babord, och fast diskho kändes som stor lyx. I förpiken om styrbord fanns en kemtoa.

Inombordsdieseln saknade man förstås, men utombordaren av märket Ducati på tio hästar var kraftfull - och mycket lättmanövrerad, eftersom både gas och backslagsreglage fanns i handtaget, s.k. "enspaksreglage".

När vi tog emot båten dagen innan var den förstås transportemballerad, med plast över klädseln invändigt och en hel del slipdamm i alla skrymslen och vrår. Vi hade ett styvt jobb med att få den i användbart och beboeligt skick. Masten med all stående och löpande rigg låg i ett paket för sig, och det krävdes att man noggrant studerade monteringsanvisningen för att få alla tillbehör rätt. Motorn var inte heller färdigmonterad. Åtminstone satt inte de två tändstiften på sina platser. Wegert Marin hade en man på plats för att hjälpa oss tillrätta, men han kopplade kablarna till stiften fel, så vi kunde inte få motorn att gå förrän vi till slut försökte med att skifta tändkablarna....

Ganska sent på kvällen hade vi till sist riggat båten och fått fart på motorn, så vi kunde tuffa iväg den inte alltför långa sträckan ut genom den muddrade Motala Ström, runt udden om styrbord och in i småbåtshamnen vid Lindö. Där övernattade vi alltså efter en ganska jobbig dag.

Hemseglingen var inte helt okomplicerad, med en alldeles ny och okänd båt och en ganska obefaren besättning. Vi drabbades också av både kuling, regn och åska innan vi slutligen var hemma i Västervik. Sträckan seglades i tre etapper med första övernatt-

ningen i Arkösund och den andra i Flatvarp. Där låg vi för övrigt och studsade mot kajens svarta bildäck hela natten i en rejäl nordlig kuling, så relingslisten av teak blev helt svart av gummi.

Klockan 14.00 den 3 juli 1977 lade vi sedan för första gången till vid bryggan på Notholmen med vår Leisure 23, som sedan döptes till "NECESSE" (Navigare Necesse Est!). Seglingen hade gått bra, och den knubbiga båtens seglingsegenskaper imponerade. Bland annat seglade vi lätt förbi en Amigo 27 i frisk vind. Senare skulle det visa sig, att Leisure 23:an var nästan oslagbar i extrem lättvind, om vi hissade maxgenuan. Likaså gick den otroligt bra i riktigt frisk vind, över tio m/sek. Det hände att halvtonnare då hade svårt att hänga med! Man trodde knappt det var sant..

Efter ankomsten till Västervik hämtade vi också ut den jolle som ingick i köpet. Till den hörde både åror och segel, och då förstås även roder och centerbord. Den gick faktiskt att segla, men mest användes förstås årorna, och sedermera inköptes också en 2,2 hk Mercury snurra för framdriften - vilket inte minst uppskattades av sonen Pär. Men det var långt senare, då vi redan hade bytt upp oss till halvtonnaren JANITA av typ ÅH 30.

Några av Leisureägarna i Sverige hade också bildat en "Leisure-klubb", där vi förstås blev medlemmar och bland annat medverkade i deras anspråklösa klubbtidning. Tyvärr fick vi aldrig tillfälle att delta i någon av klubbens eskaderseglingar eller andra

SEMESTERSEGLING SOMMAREN 1982

Luttrade efter 1981 års segelsemester - som var den kallaste och blötaste på över 100 år - sa vi denna sommar till varandra inför julisemestern, att hur det än blir, så måste det nästan bli bättre än förra året! Familjen Fyrebo, som i sin gamla franska halvtonnare Arpège skulle avsegla söderut från Strängnäs samtidigt som vi gick norrut från Västervik, försäkrade att de alltid hade tur med vädret på sjön. Så när vi nu hade samtidig semester, kunde även vi känna oss säkra på att vädrets makter skulle vara oss nådiga.

När vi midsommaraftons morgon stuvade de sista prylarna ombord och gav oss iväg norrut, var det således med de allra bästa förhoppningar om ett par veckors lagom vind och strålände sol. Efter så här många år är det förstås ingen som kommer ihåg hur veckan efter midsommar 1982 såg ut. Men det kan jag berätta: Regn, regn och åter regn! Dygnet runt regnade det. Inga skurar bara. Det formligen öste ner nästan oavbrutet!

Den 28 juni, precis vid infarten till Fyrudden, dit vi var på väg in för att bunkra, fick vi radiokontakt med våra vänner i Arpègen. De hade "stått på" ordentligt uppifrån Strängnäs och gått hela åttio distansminuter redan första dagen. Sedan vi efter ett par timmar fått varandra i sikte och sammanträffat, hade vi ett improviserat "skjeparmöte" inne i Fyruddens hamn och beslöt oss för att styra norrut. Efter den planliga bunkringen gick vi således farleden nordvärt och såg snart Fyruddens höga radiomaster försvinna akter om oss.

Under de kommande dagarna hann familjen Fyrebo på ett mycket påtagligt sätt erfaras, att vår otur med vädret vida översteg deras tur. Vi misstänkte att de följande somrar skulle komma att göra allt för att försöka få sin semester förlagd på annan tid än vår!

Nåväl, trots det dåliga vädret med regn och ibland kuling (nordlig - vad annars!), så hade vi det riktigt trevligt. Vi gjorde oftast god fart, när vi seglade, och när vi lade till för dagen kunde vi torka våra kläder i Fyrebos Arpège, som var försedd med en rejäl värmare, vilket vi nu denna säsong fortfarande saknade i vår båt. Ibland bytte vi delar av besättningen på dagarna, och för alla var det en ny upplevelse att se den egna



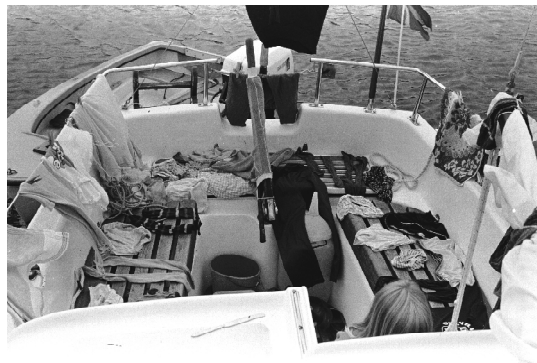
Familjen Fyrebos Arpège och vår Leisure 23 vid Ö. Sackholmen, fredagen den 2 juli 1982.

skutan på ett nytt sätt. För det mesta är det ju "sittbrunnsperspektiv" som gäller. Leisure 23:an såg för resten riktigt trevlig ut, när hon seglade. Den rejält knubbiga (och enormt rymliga) båten såg betydligt slankare ut, när man såg henne en bit från sidan.

Efter att ha besökt Oxelösund, där vi för övrigt träffade en Leisure 23 SL, som vi tidigare hade sett redan vid Fyrudden, skildes vi från våra vänner i Arpègen och fortsatte ensamma norrut mot Trosa. Efter att i ungefär en veckas tid oavbrutet ha suttit som i en gigantisk sötvattendusch, så kom vi alltså den 2 juli in i Trosa för att bland annat få duscha och fylla båtens färskvattentank. Poletter inköptes för 5 kr st, och hela familjen tågade glad i hågen mot hygienlokalerna för välbehövlig tvagning. Vid den här tiden fanns dessa också långt upp mot stan, och inte som nu i den nyanlagda gästhamnen nere vid bryggorna, så det var en bra bit att gå, om man låg långt ner i Trosaån - som vi gjorde!

Väl framkomna till duscharna gladdes vi först över att dessa (endast en dam- och en herrdusch fanns det då) var lediga, klädde snabbt av oss och stoppade en polett i därför avsedd springa. Kranen vreds på. Inte en droppe!!!

Efter en veckas oavbrutet regnande befanns det nu, att hela Trosa kommunala vattenledningsnät var snustorrt! De tankar som genomför ens huvud, när man i duschrummet åter fått ta på sig sina (skitiga!) kläder och vandrade tillbaka till båten låter sig möjligen anas! Formade till ord skulle de närmast vara otryckbara! Nåväl, vattnet kom sedan efter ett par timmar, så det ordnade sig till sist.



Nytvättade kläder på tork i Nesses sittbrunn, Trosa den 3 juli 1982.j

Efter en dag och två nätter i Trosa (hamnavgiften var beskedliga tio kronor per natt) vände vi och gick söderut. Då hade förstås också vinden vänt, så att kulingen nu stod från syd! Men så länge det över huvud taget finns vind, så går det ju att segla (till skillnad mot i stiltje), och kryssen är ju egentligen trevligast,

om det inte blir alltför tätt mellan slagen. På ”hemvägen” kom nu också äntligen det riktigt fina vädret, som sedan stod sig nästan hela sommaren ut och gjorde att segelsommaren 1982 trots allt på det hela taget blev en av de bättre.

När vi den 8 juli lade till vid hemmabryggan i Västervik var vi således trots den litet tråkiga inledningen på seglingen ändå ganska nöjda med vår semestersegling - som för övrigt inte var riktigt slut än. Vi strövade nämligen omkring ytterligare någon vecka i Västerviksarkipelagen, solade, badade, fiskade och njöt av ledigheten i det nu helt underbara sommarvädret.....

Efter avslutad segelsäsong brukar skipper roa sig med litet statistik för att bl.a. försöka utröna, om vi i ”svart på vitt” kan visa, att vi har rimligt utbyte av den avsevärda ekonomiska investering en segelbåt ändå utgör. Detta år kunde vi sålunda efteråt konstatera, att vi sammanlagt seglat 350 distansminuter och tillbringat hela 41 dygn ombord. Ingen imponerande distans kanske, men om man betänker att vi hade hela tolv landmil till bryggan och inte besväras av någon lång ”lärarsemester” så får väl åtminstone antalet övernattningar i båten anses som ”godkänt”.

Vill man ytterligare roa sig med statistik, så kan vi också se, att vi denna sommar i genomsnitt förflyttade oss ca 8,5 distansminuter per dag under den tid vi vistades i båten. I realiteten är förstås den sträcka vi seglat varje dag längre, eftersom statistiken påverkas av att vi också legat stilla vissa dagar. Innan vi sommaren 1977 bytte till vår Leisure 23:a seglade vi en säsong i en IF-båt, och när vi jämför loggboken från den sommaren (1977), så upptäcker vi, att vi i snitt seglade nästan exakt samma sträcka per dag då. Vi roade oss även med att jämföra några seglade sträckor den sommaren och detta år (1982), och då fann vi också, märkligt nog, att genomsnittsfarten i båda fallen var omkring 3,5 knop! Ett tämligen ovetenskapligt underlag till statistiken förstås, men i alla fall.... I rättvisans namn skall man kanske också påminna om, att IF:en var versionen med en tiohästars inombordsdiesel (IF-E), som alltså naturligt nog är något trögare än ”ordinarie” IF med en liten snurra på akterspegel. Som bekant kom ju sedan M 26:an och ersatte den här versionen. Inombordsmotorn kompletterades då med något högre fribord, sittbrunnen förskjutet akteröver och därmed en längre överbyggnad.

Denna redovisade form av statistik (som jag fortfarande roar mig med) är naturligtvis på ett sätt totalt ointressant. Man kan förstås inte mäta utbytet av investerade pengar i antalet dagar man tillbringat ombord eller i utseglad distans. Detsamma gäller jämförelsen av fart. Själva upplevelsen av att äga en båt är inte så lätt kvantifierbar, och hur mycket den är värd får naturligtvis var och en avgöra utifrån sin egen budget och sin egen ”båtgalenskap”. Ovanstående lek med siffror är emellertid ett sätt att ”suga på det gottaste” så länge som möjligt, att fortsätta att njuta av seglingen och båtägandet även under den tid båten står på land.

Lyckligtvis fungerade allt ombord väl även den här beskrivna sommaren. Det enda missöde vi råkade ut för var, att storen rasade i däck på en hård kryss strax norr om Flatvarp. Det visade sig sedan (då vi för enbart focken kryssat oss upp till bryggan vid Stora Källskär) att haken, med vilken storfallet fästes i storseglets fallhorn, helt enkelt hade rätats ut och ”släppt taget om” seglet. Genom att binda ihop båtshake och spinnspö och sälla mig på mastens spinnakerbomsbeslag kunde jag nå upp och dra ner fallet, som lyckligtvis hängde kvar uppe i masttoppen. Eftersom fallet var splitsat direkt på haken, utan någon schackel emellan, så måste vi fila av denna för att få loss den och ersätta den med en ny hake i rostfritt, vilken lyckligtvis fanns med i reservdelslådan. Sedan var det bara att hissa på och ge sig av igen.

Dessförinnan hade vi emellertid träffat på några ungdomar i en gammal motorsnipa, vilka var mer illa ute än vi. De kom nämligen in till bryggan och frågade oss var

de befann sig och åt vilket håll Valdemarsvik låg! Samtliga var frusna och blöta. Inga flytvästar, inga extra kläder och inget sjökort fanns med i båten! Eftersom farleden in mot Valdemarsvik viker av bara några kabellängder från Stora Källskär, så kunde vi ganska lätt visa dem på rätt väg. Hur länge de då irrat omkring utan att hitta rätt vet man förstås inte. Sannolikt kom de från ett förlängt (och förmodligen ganska ”blött”) midsommarfirande någonstans i skärgården. De föreföll samtliga i ett ganska dåligt skick, frusna och tunt klädda som de var. Förhoppningsvis kom de efter våra anvisningar ”på spåret” igen och tog sig tillbaka till sin hemmahamn.

SEMESTERSEGLING 1983

Detta år startade vi en vecka före midsommar, alltså den 20 juni, och kom som vanligt inte iväg förrän ganska sent på eftermiddagen. Bunkring och förberedelser för semesterseglingen tar ju alltid sin tid. När man som vi bor tolv mil från båten, så kan man ju inte heller använda kvällar och lediga stunder till sådant. En titt i loggboken visar, att vi kastade loss och lämnade hemmabryggan på Notholmen i Västervik klockan 17.20 på kvällen. Då hade litet extra tid också gått åt för att sätta öljetter i och montera vindskydd i mantåget på båda sidor av sittbrunnen. Dessa hade jag åstadkommit genom att ”sno” ett vanligt vitt underlakan ur husets förråd och låna hustruns symaskin. Köpte färg också och lyckade få till en kakiliknande nyans på det hela. Framme i september (när dessa anteckningar ursprungligen skrevs) kunde jag konstatera, att jag nog hade glömt en sak - impregnering! Vindskydden pryddes då nämligen utav otaliga jordslagsfläckar efter höstens regnande.

Nåväl, klockan 17.20 måndagen den 20 juni kastar vi alltså loss från bryggan, sätter stor och mellangenua och styr söderut. Känslan är den vanliga, som brukar infinna sig då man sticker ut och har hela semestern framför sig. Obeskrivligt härligt!

Vi går genom Spårösund, över Lindödjupet och sedan vidare söderut i farleden. Klockan 20.15 lägger vi till vid den lilla kajen i Händelöps fiskehamn - utan att använda motorn. Vinden är beskedlig och kommer från rätt håll. Före oss ligger där bara



Här har vi lagt till med Necesse vid Kråkelunds gamla lotsstation. Det typiska utsiktstornet syns i bakgrunden.

en större, tvåmastad tysk seglare, som för resten senare på kvällen får besök utav ett par uniformerade herrar från Tullverket. Tydligt har tyskarna sina papper (och plomberade spritförråd?) i ordning, för inga beslag görs - så vitt vi kan se. Och tullarna försvinner snart i sin svarta tjänstebil.

På tisdag morgon vaknar vi faktiskt till ljudet av regnmatter mot rufftaket. Trots föregående kvälls glada solskensutsikter på radions sjöväderrapport! Vinden visar sig också vara någonstans uppemot 10 m/sek, och sjön går ganska grov utanför hamnpi- ren. Lyckligtvis, med tanke på våra planer, är vinden nordlig.

När vi strax efter klockan elva ger oss iväg lyser solen igen, men vinden är fortfarande lika frisk, och det är ganska kallt i luften. Vi sätter stor och kryssfock och länsar undan söderöver. Mycket få andra båtar ute.

Efter åtta distansminuters segling med god fart lägger vi till nära en gul IF med två unga par ombord vid den lilla ön mellan Stora och Lilla Bergö precis i ”trevägskorsningen” mellan den ordinarie syd-nordgående leden och leden in mot Blankaholm. Här tillreder vi och intar en rejäl lunch. Efter måltiden solar hustrun och jag någon timme, medan barnen får härja i land. Vi hissar sedan på och fortsätter söderut. Vinden har nu mojnät något, men vi för fortfarande bara kryssfock. Efter hand vrider vinden också mera på ost, och vi kan hela tiden gå för babords halsar med mindre risk för gipp än tidigare, då vi nästan hade platt läns.

Klockan 17.30 lägger vi akterplätten och förtöjer mot den lilla ön vid Kråkelunds lotsplats. Perfekt lä för den nu rent ostliga vinden. Sara fångar räkor vid stranden med sin nya håv, medan mamma brassar käk och pappa går på upptäcktsfärd på ön med Pär. Hela familjen njuter i fulla drag av ledigheten och tycker för tillfället att livet är ganska uthärdligt.

Plötsligt störs emellertid friden av en stor Vertol-helikopter, som flyger över oss flera gånger på låg höjd. Lotsplatsens snabbgående räddningsbåt går också flera gånger in till bryggan och ut igen. Senare upptäcker vi, att lotsarna flaggar på halv stång, och vi anar att en olycka har hänt. Senare på kvällen iakttar vi också en livlig aktivitet ute i Kalmarsund, med många båtar och strålkastare som sökande sveper över vatt- net. Av någon anledning har vi inte heller på hela dagen lyssnat på några nyheter på radion, och vi går alltså till kojs utan att få veta vad som hänt.



Lille Pär iförd reglementsenslig flytväst är redan i land, och mamma är på väg - med sina skor i ena handen och Pärs lilla håv i den andra.

På onsdag morgon, då vi enligt våra planer skall gå från Kråkelund till Byxelkrok på Öland, slår vi så på radion och får vetskap om den tragiska olycka som utspelats dagen innan, då en av Sjövärnskårens fem J 17 på väg just från Kråkelund till Byxelkrok, har försvunnit. Tre av de fyra ombordvarande ungdomarna har man hittat döda, flytande i sina räddningsvästar. Båten och den fjärde besättningsmedlemmen saknas fortfarande.

Det är med viss olust vi sedan fullföljer våra färdplaner, sätter stor och kryssfock och styr 127 grader mot Byxelkrok i den nu sydliga vinden. Solen skiner, men det känns svalt både i luften och inombords. Klockan 15.25, efter dryga tre timmars segling, lägger vi till i Byxelkrok bland alla tyskar. De fyra blå J 17-båtarna från Sjövärnskårens tragiska eskadersegling ligger förtöjda längre in vid kajen, två och två i bredd. En av båtarna har ruffluckan öppen. Folk kommer i små grupper, tittar begrundande på båtarna och samtalar lågmält med varandra. Olyckan är givetvis det allmänna samtalsämnet i hamnen, och kritiken mot de ansvariga - framför allt befälhavarna i följbåtarna - är svidande. Trots att solen skiner över Byxelkroks hamn med alla dess båtar i olika glada färger, så känns stämningen minst sagt dystert, och tankarna går förstas till de förolyckade ungdomarna och deras anhöriga.

Vi konstaterar sedan att hamnavgiften är - som vi tycker - hutlösa 50 kr för vår "lyxbåt" (50 kr var ganska mycket pengar 1983). Vi blir dock litet mildare i våra omdömen, när vi får veta, att poletter till de sanitära anläggningarna ingår i priset. Efter visst besvär lyckas vi också hitta den sympatiska man som har till uppgift att inkassera hamnavgiften. När vi träffar honom vill han emellertid inte ha någon avgift (den tar han upp på kvällen eller på morgonen - och nu är det "mitt på dan"!)). Däremot ger han oss ändå poletter, så att vi kan duscha och tvätta kläder. Vi lyckas sedan också lokalisera ortens diminutiva postkontor, men öppningstiderna där är litet speciella, så vi får återvända därifrån med oförrättat ärende och återkomma dagen efter för att förstärka reskassan, vilket alltså var vårt syfte.

Torsdag klockan 11.30 lossar vi förtöjningarna, efter att ha bunkrat med bl.a. två djupfrysade mjölkliktrar, som skall hjälpa oss hålla färskvarorna svala i vår kylbox. Vi sätter stor och mellangenua och glider ut ur hamnen. Vinden är nu västlig, varför vi till att börja med inte kan hålla mot Oskarshamn, som planerat, utan får börja med ett



Sara och Pär i jollen vid Badholmen i Oskarshamn ("Min jolle har också en jolle!")



Necesse vid bron till Badholmen, Oskarshamn den 28 juni 1983 (på hemväg).

slag mot Simpevarps kärnkraftverks välkända och imponerande fasad (som fyller mig med viss olust!). Vinden går emellertid över mer på syd redan efter någon kvarts segling, och vi kan snart styra på kurs 225 grader, vilket om inte deviation, missvisning, ström, avdrift och andra gruvligheter alltför mycket inverkar på vår framfart, snart skall föra oss till Oskarshamn, som alltså är vår destination för dagen.

Efter fem timmars segling, under vilken vi får tillfälle att med kikare studera den sägenomspunna ön och nationalparken Blå Jungfrun ur olika bäringar, lägger vi till vid Badholmen, praktiskt taget mitt inne i Oskarshamn. Vi förtöjer med stäven mot gångbron mellan Badholmen och fastlandets hamnplan. På den lilla holmen finns såväl servering som dansbana, och eftersom det stundar till midsommarfestligheter, så håller man som bäst på att pryda nämnda bro med små grönlövade, friskt doftande ungbjörkar. Vinden är här inne nästan obefintlig, och solen gassar från en absolut molnfri himmel (vi ”drev” mer eller mindre in för bara storen utan att behöva använda motorn). Den promenad hela familjen sedan gör in till centrala staden för inköp av glass, vykort mm är faktiskt i svettigaste laget. Trots att klockan är omkring 18.00 på kvällen, så står luften alldeles stilla, och värmen dallrar mellan husväggarna. Glassen smälter nästan innan man hinner få den in i munnen.

På kvällen, när det börjat skymma, hör vi kraftfullt motorbuller och avnjuter ett imponerande skådespel, när den stora Gotlandsfärjan glider in till kaj på andra sidan Badholmen. Man får intrycket av ett upplyst höghus som kommer glidande och lägger sig till rätta bara något hundratal meter ifrån oss. En nästan spöklik upplevelse!

Efter tilläggnigen skramlar ett oräkneligt antal bilar ut ur färjans innandöme, ut på kajen och vidare in mot staden. Tidigare på kvällen såg vi en hel armada cykelcampare embarkera den betydligt blygsammare dimensionerade färjan till Öland. Att döma av ljudnivån hade en hel del av dem också redan påbörjat midsommarfirandet!

Fredag (midsommarafton) klockan 11.45 lämnar vi Badholmen och Oskarshamn. Vi glider sakta, sakta för enbart focken ut genom det ganska tråkiga varvs- och hamnområdet. När vi kommer ut på fritt vatten blåser en bris på omkring fem meter per sekund, men inne i lä av fartyg och torrdockor är vinden nästan omärklig.

Det är nu nu ren kryss sydostvart, och vi för stor och kryssfock. Utprickningen visar sig här vara ganska minimal, och vi har ett tag vissa problem med orienteringen.

Plötsligt, när vi är som mest upptagna med att söka referenspunkter inne i land, märker jag att det blir så konstigt tyst - och efter några sekunder kommer jag på, att det är "blasket" från vår släpjonle som har upphört. Mycket riktigt! När jag tittar akteröver, ser jag jollen ca hundra meter akter om oss, fridfullt guppande i sjön. Jag faller av och länsar tillbaka, gör loss båtshaken från babords grabbräcke på rufftaket, där den under segling alltid sitter säkrad med en stropp, och efter ett par misslyckade försök får jag till sist in båtshakens spets i jollens stävögla, kan dra den intill båten och hängande över akterspeglens fästa linan igen. Knopen hade helt enkelt glidit upp av de ständiga knyckarna i motsjön.

Till slut kan vi i alla fall bestämma vår position, rundar efter en stund Runnö och går in i farleden söder därom. I den lugnare sjön inomskärs kan Eva sedan sätta på en köttgryta på "spisen". Vi räknar med att den lagom skall hinna puttra färdigt innan vi lägger till för kvällen. Strax innan vi passerar den stora Mönsteråsfabriken innanför Vällö går jag i jollen och länsar den, medan Eva seglar i någon enda knop för bara storen. På den skvättiga kryssen utomskärs från Oskarshamn har jollen skeppat in åtskilliga liter vatten. Ett heltäckande kapell på jollen är ju egentligen obligatoriskt vid segling över öppet vatten, men vi har faktiskt ändå klarat oss hjälpligt utan ett sådant (och under många år därefter seglade vi omkring med samma jolle utan kapell - tills jollen blev stulen runt midsommar år 2000. Den återfanns ett par år senare vid klubbhuset i Västervik!).

När vi efter ytterligare en stunds segling rundar Gåsö Kläpp innanför Dämmans fyr, stryker vi focken igen och går för motor in mot land med vinden precis stick i stäv. Klockan 20.25 ankrar vi på svaj vid St. Vindholmen intill leden in mot Mönsterås. På omkring 2,5 meters djup lägger vi ut vårt plogankare från fören och nöjer oss med att släppa ut de åtta meterna kätting. Inget av ankarlinan behövs på detta ringa djup och i ett sådant skyddat läge.

Nu aväts alltså en ganska sen midsommaraftonsmiddag, bestående av nyssnämnda köttgryta, samt färska jordgubbar till efterrätt. Midsommaraftonen firas således detta år liggande på svaj mol alléna i en vik utanför Mönsterås. En något udda upplevelse - och kanske det hittills märkligaste midsommarfirandet i familjen!

På en liten holme bara några hundra meter ifrån oss har ett antal ungdomar slagit upp sina tält. En något beskänkt yngling i övre tonåren kommer tre gånger med någon kvarts mellanrum över till oss i en snabbgående motorbåt och insisterar alltmör uppfordrande på att få dra oss loss, eftersom han säger sig vara övertygad om att vi sitter på grund - och vi har ett styvt jobb med att övertyga honom om att vi faktiskt fortfarande har vatten under kölen.

När barnen efter hand somnat, har deras föräldrar en tyst och skön stund i sitt-brunnen. Aftonen är ljuvligt stilla. Endast något enstaka avlägset skral och en och annan ton av dansmusik inne från samhället någon distansminut längre in skvallrar om att det faktiskt är midsommarafton. Vi kan lätt föreställa oss vilken skillnad det skulle ha inneburit att ligga kvar vid Badholmen inne i Oskarshamn!

När vi till sist efter denna mycket ovanliga midsommarafton går till kojs faller ett milt regn, som efter hand blir till en lagom sövande musik, när det träffar däck och rufftak.

Följande dag - midsommardagen - lättar vi ankar klockan 10.25. Går ut i farleden för enbart storsegel och sätter sedan mellangenuan. Vinden svag ostnordostlig. Vid fyren Slottsbredan blir vinden nästan obefintlig, och vi får därför god tid på oss att studera Borgholms slottsruin, Solliden och andra välbekanta vyer på Ölandssidan. Till sist blir vi tvungna att rycka i gång vår Ducati och använda oss av dess tio hästkrafter någon timme. Mellan Skäggenäs och Stora Rör kommer sedan vind igen efter en kort regnskur, som föranleder mig att för första gången denna semester ta på regnstället.

Vinden vrider också på ost, så vi kan sträcka upp emot och under Ölandsbron. Förra - och vid det här tillfället enda - gången jag tidigare seglat under denna bro, var nästan tio år tidigare med vår lilla Sea Cat "Aurora". (En titt i loggboken visar att det var exakt den 10 juli 1973). Den gången var jag ute en vecka med kompisarna Uno och Toli, medan hustrun Eva gick hemma i väntans tider, förbjuden av läkare att delta i sådana äventyrliga sysselsättningar som segling. Vid den här beskrivna seglingen har vi alltså med oss i båten resultatet av den väntan - Sara, som är nio och ett halvt år - och dessutom lillebror Pär, som just fyllt fyra. Ovan nämnde Toli seglade 1973 för första gången i sitt liv - och blev så tagen av upplevelsen att han ringde senare det året och meddelade att han just köpt en egen Sea Cat! Om jag dessutom nämner, att hans efternamn är Fyrebo, så kanske uppmärksamma läsare ler medlidsamt. Just det! Det var han som sommaren före den här beskrivna så påtagligt drabbades av vår otur med vädret. Han seglade då alltså den franskbyggda halvtonnaren Arpège och är numera sedan åtskilliga ägare till en Comfort 30:a - och har förstås övergått till andra semesterider än vår familjs.

Efter Ölandsbron är vi snart framme vid "infarten" till Kalmar, och tack vare föredömlig skyltning hittar vi lätt in till gästhamnen. Vi klämmer där in oss bland en massa tyska båtar, varav en med besättning på uppskattningsvis tjugo personer - mer fartyg än båt med andra ord. Hamnavgiften på 35 kr förefaller ganska måttlig med tanke på den service som bjuds. I samma hus som duschrum, toaletter och tvättmaskiner finns också en trappa upp ett sällskapsrum med TV och ett litet pentry, där man kan tillreda sin egen mat. Verkligen trivsamt! Det enda negativa är att tvättmaskinerna slukar enkronor utan måtta. Kanske värt priset, men var få tag på alla nödvändiga enkronor? Taxi blir räddningen! Där har man så många enkronor att man är glad över att bli av med de tjugo jag växlar till mig.

I Kalmar blir vi kvar två nätter. Nästan en hel dag ägnar vi åt Kalmar Slott. Vi tar med oss varmt termoskaffe och kall läsk och promenerar den lilla biten bort till slottet. Vägen dit går genom en ganska fantastisk park, där man kan beskåda mer eller mindre sällsynta träd, buskar och örter, samt rara varianter av mer vanliga växter.

Framkomna till det imponerande gamla byggnadsverket inleder vi med att ha en



Necesse med jollen Flip i Kalmar hamn, den 27 juni 1983

liten "picnic" i det så inbjudande gröna gräset mellan slottsmuren och havet. Sedan travar vi genom hela den del av slottet som är upplåten för allmänheten. Ganska jobbigt för fyraårige Pär, men det går ändå förvånansvärt bra. Vi tittar också på den speciella utställningen av vrakdelar och andra fynd från skeppet "Kronan", som man just är i färd med att bärga. Kanoner av imponerande kaliber kan där beskådas, liksom guldmynt av varierande storlek, valör och ålder - allt till ackompanjemang av illusoriska bubbelljud ur högtalare. Kanske tänkte arrangörerna att man skulle få en vision av att man själv dök till havets botten! Utställningen är till yttermera visso förlagd till källarplanet i en av slottets flyglar!

Slottet är i alla fall mycket sevärt - både byggnaden som sådan och dess innehåll. Att vi sedan också har färdats dit på egen köl, ger kanske en alldeles särskild dimension åt upplevelsen

Efter den ganska tidskrävande, och för barnen måhända bitvis tråkiga vandringen till och från slottet, är vi förstås tvungna att avstå från kultur till förmån för nöjen (därmed vill jag på intet sätt ha sagt att kultur skulle vara tråkig!). Vi köper nu glass och godis, och vi hyr en hiskelig "cykelbil", som hela familjen trampar ut på stan med och därvid närapå förorsakar trafikstockning i centrala Kalmar. Barnen jublar - och Sara förklarar att hon skulle spara alla sina veckopengar för att kunna köpa ett dylikt fordon hemma i Eksjö!

Måndagen den 27 juli går vi sedan ut från Kalmar gästhamn klockan 10.45, efter att i sedvanlig ordning ha bunkrat vatten, färskvaror och två liter djupfryst mjölk. Den här gången fyller vi faktiskt bensen i tanken till "snurran" också. Det brukar ju i allmänhet bara bli en eller ett par gånger per säsong.



På bilden nedan är vi "hemma" i Västerviks skärgård igen - vid vårt favoritställe på Torskareholmen, ganska sent på kvällen.

Vi sätter nu stor och mellangenua i den ganska friska sydliga vinden, passerar snart under Ölandsbrons nu välbekanta spann och imponeras åter av dess kolossala format, som gör att den här nästan dominerar landskapsbilden. Vinden ökar så sakteliga till någonstans omkring 10 m/sek, och vi gör tidvis sju knop, med jollen planande akter om oss. Den lägre fästpunkten i jollens stäv gör nu att den följer snällt efter oss med ca 5 - 6 meters lina, utan att skära ut åt sidorna, som den gjorde tidigare, när

farten blev för hög. Bland annat hände detta en gång när vi länsade undan i en sydlig kuling från Strupö norrut mot Västervik och gjorde ännu bättre fart än vid det här tillfället. Sedan dess har jag också monterat trattformade ”spoilers” (med trattarnas öppna del akteröver förstås!) över öppningarna till självlänsutsläppen och länsumpen. Därför stiger nu inte heller vattnet en decimeter högt över sittbrunnsturken, som det till min hustrus oförställda fasa gjorde den gången. I den här farten får man nämligen häckvågen nästan upp emot relingen akterut, och vattenlinjen kommer alltså i det läget att ligga betydligt över sittbrunnens botten, varför vattnet naturligtvis då stiger där enligt lagen om kommunicerande kärl. Lösningen på problemet är alltså de spoilers jag nämnt, som vid farten genom vattnet åstadkommer en sugverkan som motverkar vattnets tendens att ta sig in genom självlänsens slangar.

Den smått hisnande fart vi även vid det här tillfället trots allt gör i den nu rådande vinden, får oss att ändra våra ursprungliga planer och fortsätta direkt till Oskarshamn utan ”mellanlandning”. Vinden avtar visserligen så småningom, men vi gör ändå god fart nästan hela tiden, och precis klockan 20.00 förtöjer vi åter på samma plats som några dagar tidigare vid bron ut till Badholmen inne i Oskarshamn. Nu kan vi med hjälp av vår mekaniska Sumlog konstatera, att vi gjort en dagsetapp på hela 39,7 distansminuter. Faktiskt vid detta tillfälle rekord för Necessé - och ganska bra med tanke på att hennes vattenlinjelängd knappt överskrider 6 meter (totallängd 6,90 m)!

Med barn ombord planerar man ju oftast för kortare dagsetapper, med möjligheter till landgång och ”rastning” efter inte alltför många gångtimmar. En båt är trots allt ett ganska begränsat utrymme, och barn har i regel för mycket ”spring i bena” för att hålla sig i stillhet på en båt hela långa dagar!

Efter övernattnings i Oskarshamn kan vi på hamnplanen bland annat beskåda några elefanter (!!). De tillhör en cirkus, som skall ha föreställning på kvällen. Vi kommer - kanske delvis på grund av elefanterna - inte iväg från Badholmen förrän klockan 12.50. I den ganska byiga sydliga vinden på 7 - 8 m/sek sätter vi stor och kryssfock. Inspirerade av föregående dags goda distans, beslutar vi efter skeppsråd att trots den sena avfärden försöka nå Händelöp strax söder om Västervik i en enda etapp. Redan utanför hamninloppet kommer en rejäl regnskur, och vädret är sedan hela dagen mycket ostadigt. Utanför Simpevarp, där det inte finns någon som helst skyddande skärgård, har vi det nästan otäckt skvalpig. Jobbigt att styra också med platt läns. Får hela tiden sitta och ”passa på gippen”. Det blåser så pass att om storseglet okontrollerat hade slagit över från den ena sidan till den andra, så skulle påfrestningarna på riggen ha blivit mycket stora, och en olycka kunde lätt ha hänt - även om ingen direkt skulle få bommen i huvudet.

I leden vid Västra Eknö äter vi under gång. Sjögången inomskärs är då obetydlig, och vinden har också mojnats, så tallrikarna står faktiskt stilla på bordet för dem som äter inne. Själv intar jag min måltid i sittbrunnen, samtidigt som jag har ”rortörn”. Innan vi är framme vid Händelöp har det redan börjat skymma, och vinden är inte särskilt kraftfull de sista distansminuterna. Först klockan 22.30 går vi in i Händelöps yttre hamn. Hela kajen, förutom den som är reserverad för yrkesfiskarnas lossningsmanövrer, är upptagen av diverse flytetyg, så vi är tvungna att förtöja mot de höga friborden på en stor motorbåt som ligger vid den lilla privata bryggan mitt emot kajen. Där slumrar vi in ganska omgående. Hela besättningen känner sig nog en smula ”utseglad” efter denna långa dag till sjöss.

Påföljande dag, som är en onsdag, avseglar vi klockan 10.50. Då har vi först sett en bekant segla in och lägga sig vid den nu ganska frilagda kajen. Det var Karlskrona-Viggen ”Pax”, som vi på segelsemestern året innan hade legat bredvid norr om Hasselö och därvid också varit åsyna vittne till hur den fick sitt namn anbringat i prydliga, gyllene bokstäver.

I frisk, sydlig vind länsar vi nu snart undan hemöver de få återstående distansminuterna till Västervik för stor och mellangenua. Efter någon kvart eller så kan vi akteröver se, hur en liten katamaran med två personers besättning, varav en hängande i trappets, efter att ha gått alldeles otroligt fort i en by, plötsligt kantrar och blir liggande upp och ner, med masten pekande mot havets botten! Båttrafiken är nu ganska livlig, och flera motorbåtar passerar helt nära den kappsejsade katamaranen, men ingen gör någon ansats till att försöka bistå de två grabbarna med att vända båten - trots att det är helt uppenbart att de inte klarar det själva. Vi överväger just att vända och kryssa tillbaks upp mot de nödställda, vilket säkert skulle ha tagit oss tjugo minuter eller mer, då faktiskt ändå en motorbåt ändrar kurs och går upp till haveristen. Efter en stund ser vi katamaranen på rätt köl igen, och vi kan fortsätta vår friska läns med gott samvete. Vattnet är säkert där ute inte särskilt badvänligt vad gäller dess temperatur, och de två katamaranseglarna hade nog inte klarat sig hur länge som helst i de svala vågorna. Vi blir faktiskt ganska skrämda av det inträffade. Det såg ju ut som om man mitt i en svensk farled skulle kunna få ligga och drunkna eller frysa ihjäl, medan båtar av alla kategorier passerade alldeles intill i båda riktningarna! Härresande!!

Nåväl, det slutar ju ändå lyckligt denna gång, och det gör 1983 års semestersegling för vår del också. Klockan 13.45 förtöjer vi vid hemmabryggan på Notholmen i Västervik. Då har vi enligt loggen tillryggalagt 177,3 distansminuter sedan vi avseglade från samma brygga nio dagar tidigare. En mycket blygsam distans, och en ganska kort tid för en semestertur. Ändå resulterar den i åtskilliga sidor i loggboken, många fina minnen - och många år efteråt dessa sidor på en då inte ens påtänkt hemsida (begreppet fanns knappast ens på den tiden)!



Sara med nyfångad gädda (4,5 kg) - Torkareholmen utanför Västervik, 30 juni 1984