

## PROLOG

Kanske är Eksjö inte den första ort man förknippar med begreppet viking. Ändå är det numera just där de verkliga vikingarna finns. Redan i början av förra seklets åttonde decennium, närmare bestämt i samband med midvinterblotet 1970, invandrade till Småländska Höglandet vikingen Tvärilsk från Svea Rikes nordligare delar, dvs från ”Egentliga Sverige”. Efter en till en början tämligen sötvattenpräglad uppväxt i det ursvenska landskapet Hälsingland, hade han efter båts byggande begett sig ännu ett stycke norröver, för att i lärdomsstaden vid Umeälvens mynning studera mångahanda slag av runpränt - tillika med runors egenhändiga präntning. Sedan han därefter också tagit sig en kvinna från Smålandens söderut, begav han sig tillsammans med henne sydvart för att söka utbreda vikingakulturen i de mer torrlagda delarna av riket. För att göra utmaningen särskilt stor, uppsökte han en bristfälligt civiliserad hednabygd så långt från havet som möjligt. Med andra ord bosatte han sig just i Eksjö - av alla platser - mitt uppe på Småländska Höglandet.

Dessbättre visade sig även på denna steniga och från kuster avlägsna trakt finnas äkta vikingasöner, som med ringa hjälp kunde bibringas insikt om sitt rätta lynne och sin djupt liggande längtan till hav och båtsegling. Detta är berättelsen om hur Tvärilsk mötte wikingarna Blotglade, Brådgarve, Handfaste, Hårfagre, Klädblöte och Skröndigre - samt något om de bragdfulla bedrifter som följde därav.

### Blotglade

När Tvärilsk landsteg på Långa Näset i den sötvattensjö som ligger ej långt ifrån Eksjö stad och gator, för att där tillsammans med andra bedriva fostran av vanartige svenner, så fanns redan bland dessa andra Ulf Blotglade. Fast då hade han ännu inte erövrat sitt riktiga vikinganamn. Snart nog visade han emellertid sitt vikingalynne bland annat genom att medfölja vid hämtning av Tvärilskts egenhändigt tillverkade båt uppe i de Hälsingska nejderna, då denna avyttrats till annan sydländska viking. För övrigt medföljde han även tidigt Tvärilsk på segling i nyanskaffad långbåt i skärgården utanför Västra Viken, på rikets östra kust, där Tvärilsk en gång hämtat sin hustru.

Mycket kunde förtäljas om denne förträfflige viking, vars kulinariska sinne och bakgrund i bakelsebranschen (utlärnd konditor) väl motiverar hans vikinganamn. Hans studentikosa eskapader i Uppsala tillsammans med bland andra sedermera riksbekante prästen (och seglaren!) Lennart Koskinen kunde fylla en eller annan volym. Inte heller kan man underlåta att förtälja, att han seglat som besättningsman på lika riksbekanta kryssningsfartyget Gripsholm, och därvid befarit de stora haven. Han har bevistat karnevalen i Rio, och han har landstigit i hamnarna runt Medelhavet - så nog är han en riktig viking. Att han på våra seglingar blivit ansvarig för mathållning ombord är förstås en självklarhet!

Förutom läckra maträtter med tillbehör har Blotglade tillika producerat tvenne välskapade flickebarn och en vikingason. Den senare har tillsammans med Tvärilskts son gastat ombord på Janita och även lånat ut sin gummibåt för vuxna wikingars landstigning på Gotska Sandön.

### Brådgarve

En senare tillkommen medlem i vikingaskaran är Brådgarve. Den som hört och sett hans breda solvargsgryn undrar föga över hur han fått sitt wikinganamn. Någon som har mer ”bråttom att garva” är det svårt att tänka sig. Även när hans i säkra aktier placerade, surt förvärvade bilhandlarkapital visat sig vara en katastrofal placering och hans papper sjunkit till oanade bottenivåer - kan han skratta åt eländet. Ett tillfälligt gästspel i fostrarbranschen på Långa Näset, mest inriktad på galler och gascognare, förde honom i Tvärilskts väg. Hans vikingalynne hade då redan givit sig tillkänna i form av söttvatten-

segling i egen jolle. I det genuina vikingaprojektet deltog han ej i förstone, men då wikingen Skröndigre avflyttat till huvudstaden intog Brådgarve omedelbart dennes plats ombord och har därefter utvecklats till att bli projektets mest entusiastiske båtseglare - även om han ännu till viss del för sin försörjning är beroende av kommersiell verksamhet med landburna fortskaffningsmedel av utrikiskt ursprung. Till sin faders förtjusta förfäran införskaffade han efter hand egen båt av sällsamt slag. Dess ruff hade ståhöjd för en tax, och säkerheten vid arbete på däck var minst lika begränsad som den inre ståhöjden. Att segla till Gotska Sandön i en sådan båt tyder mer på mod än omdöme. Utan sällskap av Janita - dödsförakt! Numera seglar han en betydligt mer ombonad och bekväm långbåt. Hans benägenhet att med allvarligt oförstående min komma med hänsynslösa skambud vid förestående båtaffärer indikerar för övrigt också en obetvinglig lust att utmana ödet! Brådgarves popularitet hos sköldmör och väna valkyrior förtjänar för övrigt en egen skröna. Vid präntandet av dessa rader är han dock fortfarande ståndaktig ungar. (Sentida tillägg: Fredrik blev svensk mästare i IF-båt år 2012!)

### **Handfaste**

Även denne wiking har sin dagliga gärning i fostrarnit på Långa Näset, fullföljande Brådgarves värv med gällers och gascognares avkomma. Handfaste fastnade efter hand, liksom de flesta andra, i kvinnogarn, och han skaffade till sist även eget stockhus för familjen, vilket sedan kom väl till pass, när han här så småningom, med benäget bistånd av sin hustru, bland annat åstadkom en ny liten wiking. Ryktet förtäljer, att Handfaste under bästa seglingstid stundom ränner runt på välansade gräsmattor och jagar små vita bollar. Möjligen härrör detta rykte ur överkonsumtion av mjöd - hos honom eller hos spridarna av ryktet. Möjligen kan båda de ovan nämnda förhållandena ha bidragit till att Handfaste efter några år som trogen medlem ändå till sist fann sig föranlåten att lämna vårt projekt - för att lämna plats åt Järnsax, som redan hade förökning och fostrargärning i egna familjen avklarad och mer helhjärtat kunde ägna sig åt wikingatåg. Klart är ändock att Handfaste är en wiking. Hans sätt att vid segling uppoffrande bidra till skeppets stabilitet och låga tyngdpunkt genom att placera sig så långt ner som möjligt, i närheten av kölsvinet vid krängning i hård vind kommer att gå till hävderna. Därom står att läsa i runorna om Byxelkroken 1988!

Sitt vikinganamn erhöll Handfaste vid sitt första besök ombord på Tvärilks långskepp Janita. Då han där i pentryts domäner skulle dra ut en skärbräda från dess särskilda fack bredvid spisen, tog han i så att han fick dess handtag i näven - medan resten av skärbrädan satt kvar! Om handfastheten råder det således inga tvivel. Handfaste har också varit ute på vidlyftigare wikingatåg än de flesta. Faktiskt jorden runt! Och vad vissa flickor på vissa ställen gjorde med vissa saker kan han berätta...

Hans fullkomligt sanna historier ligger inte långt ifrån Skröndigres hårresande sagor!

### **Hårfagre**

Den blandning av altruistisk ödmjukhet och fullkomligt dödsförakt som kännetecknar denne wiking kan stundom återge vanliga wikingar tron på människan. Hur Hårfagre efter allehanda vikingaäventyr på land och vatten ännu kan befinna sig bland de levandes skara tillhör dessa outgrundliga mysterier som gör livet så spännande. Hårfagre fostrar liksom Handfaste barn på Långa Näset. Om svårighetsgraden hos denna uppgift är vad som fått Hårfagres lockar att falla, eller om det beror på genetiska faktorer är ej lätt att avgöra. Att namnet härrör ur just avsaknaden av hans lekamens "högsta" attribut står emellertid alldeles klart. Lika klart är att vad som finns inuti huvudet är väl så viktigt som det som inte finns utanpå!

Vid de allehanda praktiska övningar som varit förknippade med Tvärilks införskaffande och underhållande av långbåten Janita har Hårfagre spelat en avgörande roll. Han

var med redan vid leveransseglingen från Arkösund utanför Norrköping en mörk och kall oktoberdag 1984. Åtskilliga är också de oavlönade arbetstimmar han sedan nedlagt på skutan - liksom förstås gastning, från den första till den senaste Byxelkroken, och i andra sammanhang. Hårfagres nyttjande av rökrör överträffas endast av den som introducerade honom i konsten, nämligen den nikotinindränkte huvudstadswikingen Skröndigre. Brist på sagda rör kan åstadkomma ett överskott på frisk luft i Hårfagres lungor, vilket understundom något kan påverka syresättningen av hans hjärna, och funktionen hos sistnämnda organ i alldeles oanad riktning. Flugsvamp äter han ej.

Hårfagre är far till en vuxen dotter - och numera osannolikt nog även morfar. På fritiden har det hänt att han kombinerat sitt arkeologiska intresse med intresset för fartyg - och sålunda sammanfogat mycket välgjorda och naturtrogna modeller av vikingaskepp.

### **Klädblöte**

Klädblöte är den wiking som gjort mest för att utbreda wikingarna över världen. På kort tid sågs han med hjälp av sin dåvarande kvinna förökad sig väldeliga - som hade han satt sig före att alldeles på egen hand med hemgjorda wikingar jorden befolka. Trenne avkomlingar såg sålunda på kort tid dagens ljus. Därutöver tog sig Klädblöte tillika före att på allra högsta Högländet införskaffa en egendom, som inte stod någon kustboende hövding efter, och denna egendom var han likt Noa i färd med att förvandla till en ark, innehållande flera exemplar av alla levande kreatur. Måhända bosatte han sig så högt upp mot himlen att någon flytande ark ej behövdes. Näppeligen når den kraftigaste syndaflod upp till den boningen!

Även Klädblöte har sin dagliga gärning på Långa Näset. Hur denne mångsysslare och utrikesresenär får tid över till slikt är en gåta. Ändå är han där liksom ombord på varje långskepp en stöttepelare och trygghet för resten av besättningen. Allehanda jordiska ting av praktisk natur kan han åtgärda. I hans bostad finnes såväl jaktgevär som videokamera, recept på wikingamjöd och andra vederkvickande drycker. En klenod i form av en blekingeeka med mahognybord sattes via träget arbete i skinande sjödugligt skick av denne wiking och tronade länge jämte traktorn på hans loge. Hur denne kraftfulle elektriker fick sitt wikinganamn förtjänar att berättas:

Vid en träningssegling i långbåten Janita för flera solvarv sedan skulle vi landstiga i den lilla fiskehamnen Händelöp, strax söder om Västra Viken på vår östra kust. Vinden hade dött, så det var totalt bleke, och vi gled för långsamt tuffande motor in i den lilla hamnbassängen. Vattnet var som en spegel, och allt var så lugnt som det bara kan bli. Skipper slog av motorn, och Janita gled långsamt, långsamt mot den ganska höga stenkajen. Klädblöte stod på fördäck med förtöjningstamp i näven. Eftersom det var gott om plats beslöt vi att lägga oss långsides vid kajen. Just vid ombordläggningen hoppade Klädblöte över båtens mantåg och i land på kajen - dock ej längre in på densamma än att han precis hade fotsulorna på kajen. Hälarna fanns följaktligen utanför - liksom hans lekamliga tyngdpunkt! Han gjorde några resultatlösa vevningar med båda armarna, såg sig desperat över axeln och hoppade sedan baklänges ner i vattnet för om Janitas stäv!

Jublet ombord var obeskrivligt! Handfaste låg framstupa över rufftaket och kved, vridande sig i skrattparoxysmer. Tvärlisk kände ansvaret för skutan och gick fram för att få upp såväl Klädblöte som förtamp - under förtvivalde och pinsamt misslyckade försök att hålla tillbaka skrattet. Hårfagre visste inte riktigt vart han skulle göra av sig, där han betraktade skådespelet från sittbrunnen. Besättning och månghövdad passagerarskara på en trälare, som just lagt till efter en dagsutflykt på havet, betraktade också intresserat och roat intresserad skådespelet. Det var en hel skolklass!

Efter hand kom Klädblöte upp ur det våta, och skutan blev förtöjd. Självklart var det här Isak Klädblöte erövrade sitt wikinganamn!

### Skröndigre

Skröndigre var den av wikingarna som först fanns på Långa Näset - var barnfödd där till och med. Redan hans far tillhörde uppfostrarnas skara på sagda ställe. Såsom högeligen intresserad av företag med rejäl märkvärdighets- och uppmärksamhetskoefficient anmälde Skröndigre på ett tidigt stadium sitt intresse för vår wikingaverksamhet. Denne idogt rökrörsrullande wiking var också en uppiggande ingrediens i varje skepps besättning. Hans vidlyftighet vid skrönors täljande var allom bekant redan vid påmönstringen, varför detta för den övriga besättningen inte var någon besvärande omständighet. Som underhållare och ett gott humörs bibehållare var han städse en tillgång ombord. Under stundom hamnade han i trångmål på grund av sitt vidlyftiga sätt att handskas med örtugars begränsade mängd. När till sist Skröndigre avflyttade till nordligare belägna bygder, kom han ävenså efter en tid att avflytta från wikingaprojektet. Sålunda är han i detta sammanhang en före detta wiking. Men hans minne lever, och många glada sådana har han lämnat efter sig. Sannolikt försvarar han ännu på den plats han nu vistas, sitt välförtjänta vikinganamn!

Skröndigre var tidigt i farten och har trenne vuxna barn. Genom nytt gifte skaffade han sig än fler. Osäkert är om han ännu gjort sitt i denna sak.

### Järnsax

Om den senast tillkomne medlemmen i projektet skrevs i Wiking-Runan nr 46 följande – i samband med Handfastes avgång: ”Har sålunda redaktionen för projektets räkning nyligen erhållit ett smickrande anbud från intresserad ersättare, och blir det därför projektets uppgift att nästkommande blot ta ställning till erbjudandet. Förvisso skulle den i så fall tillträdande wikingen bli fullgod ersättare och platsa i gänget, inte bara i kraft av sin formella nautiska kompetens, utan ävenså på grund av sina övriga personliga dygder och egenskaper. För den händelse wikingarna enhälligt skulle besluta upptaga denne kämpe i sällskapet, blir det förstås en av redaktionens och projektledningens vanskliga uppgifter att ge honom ett passande vikinganamn. Med tanke på hans fasta handslag och allmänt rakryggade hållning, samt det faktum att han synbarligen alltigenom tycks bestå av solitt och gediget järn, vore möjligen tillnamnet Järnsax ett bra alternativ. Även till formatet resligare gossar ha stundom funnit sig fastna i denna järnsax eller vid idrottsliga lekar trots sig sprungit på en klippa. Även om wikingaaspiranten kanske inte har mycket fläsk att hänga i lovart, så finns där i stället fasta och vältrimmade muskler, och onekligen skulle han därutöver med sin äktwikingiska tåga och järnvilja tillföra besättningen en dimension extra. Utrikes FN-tjänst kunde möjligen också berättiga namnet Bärsärk, men det ligger inte riktigt lika allitterativt väl i munnen. Janne Järnsax skulle nog ändå passa bäst. Till yttermera visso finns i den fornnordiska traditionen en kvinnlig ”Järnsaxa”. Hon var den jättekvinna, som skulle ha fött Tors sagolikt starke son Magne, vilken blott dygns gammal var starkare än sin far. Man tror också att Järnsaxa kan ha något att göra med Järnskogen öster om Jotunheim, där Angrboda uppfostrar Fenrisulvens avkommor till deras roll i Ragnarök”.

Janne Järnsax blev sedermera hans namn, och han blev invald i vårt illustra sällskap. Detta skedde formellt vid ett blot som ägde rum den 27 november 1996 i Brädgarves småländska boningar. Ur protokollet från nämnda blot kan citeras: ”... I enlighet med projektets stolta traditioner erhöll tillika sagde aspirant i och med inträdet i projektet sitt vikinganamn, som blir Janne Järnsax. Han erhåller dessutom tillgängliga årgångar av vår gemensamma skrift Wiking-Runan, samt en sammanställning av loggböcker från våra samtliga byxelkrokenseglingar – och hälsas hjärtligt välkommen till detta fullkomligt unika projekt!”

Redan följande år deltog Järnsax som fullvärdig medlem i såväl försommarens ”Fyrudden Race” som höstens traditionella ”Byxelkroken”, och därom har runor ristats,

vilka förekommer längre fram i denna skrift. Utan tvekan har sålunda Järnsax i alla avseenden visat sig vara den wiking alla trodde vid hans inval i projektet.

När nu bekantskapen i någon mån är gjord med samtliga före detta och ännu aktuella wikingar återstår så att redogöra för några av deras äventyr. Här följer således ett antal berättelser om olika äventyr på havet, bl.a. ett antal genomförda "Byxelkrokar". "Byxelkroken" är en distanskappsegling, som årligen anordnas i månadsskiftet september-oktober av segelsällskapen i Västervik. Seglingen har ofta samlat omkring etthundrafemtio båtar eller mer och seglas en lördag från Västervik till Byxelkrok på Öland. Där övernattar man och seglar samma sträcka tillbaka efterföljande söndag. Den seglade sträckan är drygt trettio distansminuter (ca 55 km) i vardera riktningen.

Seglingen har litet av "vasaloppsstämning" över sig, eftersom deltagande båtars besättning är allt ifrån rena "blåbär" och familjeseglare i standardbåtar till "halvproffs" med avancerade och påkostade seglingsmaskiner. Seglingen går också huvudsakligen inomskärs i farleden, varför man oftast hela tiden har medtävlare omkring sig. Det är endast vid själva överseglingen av Kalmarsund som en mer påtaglig spridning av båtarna kan märkas.

Ungefär samma karaktär hade försommarens "Fyrudden Race", som under ett antal år gick från Västervik och upp till Fyrudden i Gryts skärgård på lördag – och åter Västervik efterföljande söndag. Här brukade antalet deltagare vara betydligt blygsammare, ofta mindre än tjugo. Distansen var något längre än i Byxelkroken.

För de läsare som till äventyrs tagit sig så här långt i texten kan meddelas, att "Västra Viken" förstås syftar på den småländska sjöstaden Västervik. "Långa Näset" är på samma sätt vikinganamnet på det §12-hem som heter Långanässkolan (tidigare beteckning på dylika institutioner var "ungdomsvårdsskolor"). Beteckningen "galler och gascognare" är en alldeles oegentlig beteckning på de elever med romsk härstamning, som under en tid på en alldeles egen avdelning fick sin fristad på Långanässkolan.

## **BYXELKROKEN 1987 – JANITAS FÖRSTA**

### **LÖRDAGEN DEN 26 SEPTEMBER**

Klockan 08.15 går vi ut från bryggan vid Notholmen i Västervik. Besättningen består av Esbjörn Nordh, Claes Wesström och jag själv. Vi hissar storen och skär i genua I. Gör några slag inne på fjärden, innan vi går ut mot startlinjen vid Lucerna. Eftersom vi är ute i så god tid hinner vi också göra en sväng ut mot Vituddens varv.

Starten för andra grupp, där vi ingår med startnummer 37, går klockan 09.10. Vi tror att vi är på väg för tidigt fram emot startlinjen, så vi gör en vändning strax innan. Men just då smäller startskottet, så vi inleder alltså tävlingen med aktern i färdriktningen! När vi hunnit runt och passerat linjen, har redan 20 sekunder gått. Vinden är sydvästlig och ganska frisk. De flesta sätter spinnaker och försvinner utåt fjärden, men skipper bedömer vinden vara i friskaste laget för spinnaker med den något snålt tilltagna besättningen och fortsätter därför med genua I, som ändå ger hyfsad fart. När vi efter hand rundat den välbekanta röda babordspricken och vänt söderut ner genom Idösund, friskar vinden ordentligt, och vi blir tvungna att skifta till genua III. Även med den segelsättningen gör vi dryga sex knop – fast nu med betydligt mindre krängning och bekvämare gång.

I den trånga passagen mellan Förö Kl. och Alhällan, där farleden smalnar och viker av något västvärt blir det mycket trångt, när också de snabbare ekipagen i senare startgrupper seglat ikapp oss – samtidigt som det således blir kryss i det här gattet. Det

visslas och skriks, och man hör saftiga eder från de besättningar som är mest angripna av tävlingsraseriet. Några riktigt hotande situationer kan vi iaktta, medan vi så långt möjligt försöker hålla oss ur vägen för de snabbare båtarna. Marginalerna tycks ibland vara ganska små, och vi är nästan förvånade över att det faktiskt inte inträffar någon ombordläggning. Vinden är frisk, båtarna gör god fart, och det är väldigt trångt.

När vi efter hand rundat Tunnholmen och strax därefter passerat Mannens fyr, har vinden avtagit något, delvis förstås för att vi får lä under land, och vi kan åter skifta till stora genuan. Vi har nu också förlig vind och behöver inte kryssa mer. Med genua I gör vi i halv vinden god fart. Stundtals är vi uppe i dryga sju knop. Går i farleden ner till ostremmaren vid Gåsstensgrund och styr sedan 140 grader mot Byxelkrok. Ut över Kalmarsund har vi mycket god halv vind, vid några tillfällen nästan i mesta laget för genua I. Vädret är emellertid i övrigt soligt och fint, och vi står på för fulla segel. Klockan 14.55 passerar vi mållinjen utanför Byxelkroks hamn som en av de sista båtarna. Efter oss har vi då närmast en Express (!), därefter en Nord 80 med enbart kvinnlig besättning och en Olsson 22:a. Vid målgången visar loggen utseglade 32 distansminuter, vilket antyder att det inte varit särskilt mycket kryss, eftersom det nästan är identiskt med banans längd.

När vi kommer in i hamnen, lägger vi oss som tredje eller fjärde båt utanpå en Omega 34, vars besättning visar sig vara från Vetlanda. Vi blir sedermera bjudna ombord och även trakterade med dryckjom av olika och tämligen ”oblandbara” sorter. Besättningen på Omegan låter sig emellertid inte genera, utan håller i sig utan betänkligheter, vilket man morgonen efter via deras ansiktsuttryck kunde ana fått vissa återverkningar på deras fysiska och psykiska välbefinnande.

För övrigt var det förstas synnerligen fullt i hamnen. Inte mindre än 157 startande båtar! Direkt efter tilläggnen kom också en rejäl regnskur, som omväxling till det fina väder vi haft på överseglingen. Det här var också före mobiltelefonernas tid, så vi begav oss omedelbart efter ankomsten upp till telefonhytterna i land och ringde hem för att meddela vår lyckliga ankomst till Byxelkrok.

### **Söndagen den 27 september 1987**

Följande dag, söndag, kastar vi loss från Omega 34:an klockan 07.40 och går för motor ut mot startlinjen. Hissar först storen, och när fem minuter återstår till start åker även genua I upp. Klockan 08.10 går starten för andra grupp. Vi missar skottet med ca 25 sekunder och är klart sista båt över linjen. Har länge sällskap med en Omega 28, som också var ganska sen i starten, samt en Maxi 84 och en Mistinguette. Omegan drar så småningom ifrån något, medan vi däremot tar in på och efter hand går förbi Maxi 84:an. Det blåser uppskattningsvis omkring 5 – 7 meter per sekund, västlig vind, vilket betyder att vi inledningsvis kan hålla kurs 320 grader med litet slack i skoten. Efter hand vrider emellertid vinden medsols, så vi får vissa problem med att hålla höjden. Och efter drygt en timmes segling dör vinden till sist ut alldeles, och hela fältet blir liggande i bleket. Men då har redan flera Expresser i nästa startgrupp hunnit ifatt oss.

Efter ytterligare någon timme kommer så vind igen, och vi kan börja segla. Samtidigt kommer också regn i rikliga mängder, och det blir en synnerligen blöt kryss hela vägen upp mot Tunnholmens fyr. Vinden friskar också betydligt, så vi får skifta försegel till genua III. Sedan vi passerat Tunnholmen mojnar det igen, så det blir att åter hissa genua I för att försöka hålla fart på skutan. Vid Ö. Eknö försöker vi också få vind i vår spinnaker, men den bär bara några minuter, för när farleden kröker mot norr får vi bidevind igen. Vi går sedan för babords halsar med stora genuan ända upp till Idösund, där den stora klungan före oss mer eller mindre ”kört fast” och kryssar i den där nästan obefintliga vinden.

Efter en påfrestande kryss genom sundet också för oss, kan vi till sist runda babordspricken vid sexmetersgrundet norr Stickskär och gå in mot Västervik. Hela tiden regnar det, och vi är samtliga tämligen blöta och frusna. När vi går över Lucernafjärden får vi tända lanternorna i den fallande skymningen.

Omkring klockan 17.55 passerar vi mållinjen vid Lucerna, nästan samtidigt som en Maxi 77 och strax före en Vega. En kvart senare lägger vi till vid bryggan, och jag går upp till klubbhuset med nummerlapparna och seglingsförsäkran. Sedan äter vi ombord, innan vi återvänder mot Högländet.

Delvis på grund av det för höga lystalet (1,07) belägger vi plats nr 132, vilket alltså är liktydigt med sista plats. Den sammanlagda beräknade seglingstiden för de två etapperna var 16 timmar, 31 minuter och 2 sekunder. Om man gör en omräkning med det korrekta lystalet 1,05, så visar det sig att vi skulle få den sammanlagda beräknade tiden 16 timmar och 12 minuter exakt – vilket skulle ha betytt placering 129.

## BYXELKROKEN 1988

### Fredag 30 september

Avresa från Eksjö omkring kl. 13.20. Skipper, Claes och Isak i den sistnämndes bil med diverse utrustning - kläder och annat. Mot Västervik!

Segelsäsongens högtidliga avslutning närmar sig. Distanskappseglingen ”Byxelkroken” skall genomföras kommande helg. Fjärde besättningsmedlemmen Pelle kommer att tillstöta lördag morgon i Västervik för att embarkera ÅH 30:n JANITA i god tid före första start kl. 09.00 vid Lucernahamnen.

Vid huvudstyrkans ankomst till Västervik görs först ett besök på Västerviks Marina. Där kompletteras Janitas utrustning med ett nytt genuaskot, samt en ny och starkare hake till spinnakerfallet. Efter förrättat inköp styrs kosan mot Notholmen. Skipper och en del av utrustningen slängs av där för iordningställande av Janita i kappseglingens dugligt skick (hon används ju enbart för familjesegling i vanliga fall). Claes och Isak åker in till Västerviks centrum för införskaffandet av proviant. Seglingen skall ju pågå i två dagar, varför en viss mängd kalorier nog kommer att behövas.

Skipper skrubbar nu Janitas teakdäck, skär i nya genuaskotet, öppnar nödvändiga bottengenomföringar, kollar utrustning etc. Janita befinner sig snart nog i skick som ett fullblodssto inför stundande race - vibrerande av styrka och otålighet. Bäva månne våra konkurrenter!

Den provianterande duon återkommer så småningom med inköpta varor i fast och flytande form. Bland det inköpta finns också några rökta makrillfiléer, som senare kommer att visa sig ödesdigra.

Näväl, snart har vi sjöstuvat kläder och annan utrustning och kan på allvar påbörja den mentala uppladdningen inför morgondagens race. Efter en stunds taktiska resone-mang vandrar vi bort till Blå Kustens Marina, där vår huvudkonkurrent - en Trio 96:a med gode vännen Esbjörn som skipper - skall ligga. Det gör den också, och dess besättning håller just på att gå ombord. Däribland befinner sig inhyrd kappseglare från vårt södra grannland Skåne! Inklusiv Skipper skall de vara hela fem man under seglingen. Esbjörn, som själv var besättning på Janita vid förra årets Byxelkroken, har varit ute och testat sin egenhändigt inredda och för året nya skuta och fråntar oss genast alla chanser till framskjuten placering. Åtminstone skall vi på ett totalt förödande sätt distanseras av hans ”Larv af Myresjö”!

Skrämda av Esbjörns självsäkra attityd vandrar vi något slokörade tillbaka mot Notholmen - besättningen till Janita och Skipper till skepparmötet i WSSW:s klubbhus för uthämtande av startlista, seglingsbeskrivning och nummerlappar - och även en liten trevlig plakett till varje besättningsmedlem, visar det sig!

Skepparmötet blir en chock! Vi står uppsatta med LYS-tal 1,07 i stället för korrekta 1,05. Tio 96:an "Larv af Myresjö" har 1,10 - alltså en skillnad på endast 0,03! Vi inser oss slagna på förhand. Trio 96:an är ju en modern skapelse med en helt annan fartpotential än en gammal underriggad halvtonnare av 70-talsmodell som vår Janita! Om man dessutom betänker att vi har ett tio år gammalt segelställ, mot Trions splitternya - samt att vår köl inte är original, utan nertill avslutas med en "bulb", som måste ha konstruerats av någon med högst rudimentära kunskaper i hydrodynamik - ja, då inses lätt att oddsen inte precis är till Janitas fördel! Vår enda minimala chans skulle vara labra spinnakerbogar, eftersom Esbjörn väljer att starta utan spinnaker.

Helt nedbrutna av de dystra förutsättningarna inför morgondagens seglingar, försöker vi nu dränka våra sorger, går på lokal i Västervik och törnar inte in förrän vid midnatt. Innan vi kjojar förtär vi en liten vickning, bestående bland annat av tidigare nämnda makrillfiléer.

### Lördag 1 oktober

Skipper vaknar redan klockan 05.00 och får ett ögonblick för sig att han dagen innan förtärt syltad igelkott. En närmare analys av smaken i munnen ger emellertid annat besked. Makrillfilén..... Blotta tanken på sagda delikatess får magen att vända sig ut och in!

Vid åttasnåret tillstöter Pelle enligt planerna. Han har då tämligen grundligt utforskat hela Västervik med omnejd, alltså med andra ord haft vissa navigationsproblem, innan han hittade oss - vilket givetvis får oss att ompröva beslutet att utse honom till chefsnavigator under kommande race!

Ganska snart kan vi konstatera, att det nog blir spinnakerstart denna första dag. Vinden är omkring nordväst, av måttlig styrka. Omkring 08.30 kastar vi loss och går för motor ut mot Lucerna. Andra båtar har då redan varit ute en timme och tränat spinnakersättning och andra manövrer, medan vi inte ens tagit upp spinnakern på däck, när tiominutersskottet smäller - dvs när första startgrupp kommer iväg kl. 09.00.

Vi kryssar omkring något hundratal meter från startlinjen och försöker bestämma oss för om vi skall starta med stora genuan, eller om vi verkligen skall sätta spinnakern direkt.

Under tiden vi funderar smäller femminutersskottet. En Trio 96:a syns längre in mot land kryssa fram och tillbaka med en rasande fart. För enbart storsegel!

Plötsligt smäller vårt startskott. Vi är kappseglande båt! Då som först börjar vi försöka få ordning på alla snören och tampar för att kunna hissa spinnakern och åtminstone släpa oss över startlinjen. Det lyckas också till sist. Även om fallhornet är snott ett par varv och själva fallet sitter i beknip mellan förstaget och genuafallet!

Spinnakern fylls således, och vi styr sydostvärt över Lucernafjärden. De övriga i vår startgrupp ligger något hundratal meter föröver och består av bl.a. en Maxi 87, en Finnsailer (Sponsrad av Televerket!), några Omega 28:or och H-båtar, och även en systembåt till vår egen ÅH 30. Farten ligger nu omkring fem knop i den fortfarande mycket måttliga vinden. Vi passerar Skansholmarna och Marsholmen och mellan prickarna vid Stångskär. En halv distansminut öster därom rundar vi den röda prickerna vid sexmetersgrundet - där det också ligger en kontrollbåt - och genomför därvid denna besättnings första spinnakergipp utan några problem. Fördäcksgastarna är på bettet och utför alla moment i ett blixtrande tempo!

Efter kortare tid än det tar att berätta ligger vi på den nya kursen för styrbords halsar med dragande spinnaker och stäven pekande rakt sydvart. Vid det här laget har "Larv af Myresjö" startat för länge sedan men kan trots ivrigt skådande akteröver ej upptäckas. Skipper Esbjörns hot om att han skulle passera oss redan i Idösund tycks alltså inte kunna verkställas! Vi antar på goda grunder att han i den ganska svaga, förliga vinden har svårt att hävda sig utan spinnaker.



Ute på Idöfjärden mojar det betänkligt. Vi ser dessutom hur båtarna i första startgrupp någon halv distansminut för om oss börjar bärga sina spinnakrar, vilket förstås tyder på att vinden vrider emot. Detta visar sig stämma. Vi får snart också ta ner blåsan och sätta genua I. Kryss sydvart alltså! Farten är nu för vår del inte alls imponerande, och vinden perfekt för en Trio 96:a, så vi blickar alltmer ängsligt norröver efter en upphinnande sådan. Lyckligtvis dock utan att få se någon!

Vinden är väldigt växlande både till styrka och riktning. Det blir så småningom förlig vind igen, så vi får träna spinnakersättning - men bara för att åter få ta ner och hissa genuan. När farleden trängs ihop vid Ö. Eknö hissar några båtar spinnaker igen, bl.a. den Maxi 87:a som startar i vår grupp. Vi har nu den stora glädjen att passera den för genua, medan den praktiskt taget ligger still - med fylld spinnaker! I så svaga vindar som det nu är, blir seglingen väldigt chansartad, särskilt nära land.

Innan vi är framme vid Tunnholmens fyr får vi tillfälle att öva på spinnakersättning ett par gånger till. Just vid rundningen av Tunnholmen, hissar vi spinnakern igen, då kursen därefter blir i stort sett sydostlig. Farten är fortfarande mycket måttlig, men ännu ser vi ingen upphinnande Trio 96:a! Vi börjar spekulera i grundstötning, rigghaveri eller sjukdomsfall i besättningen.....

Något oroade fortsätter vi leden sydostvart, passerar Vinö Bredhäll, N Kråkorna, Örskärsbådan och Gåsstensgrund. Efter N Kråkorna är kursen omkring 140 grader mot Byxelkrok. Spinnakern bär fortfarande, och det visar sig sedermera, att vi kan föra spinnaker hela vägen fram till mållinjen utanför Byxelkroks hamn. Vi skär linjen omkring 18.05 i en tilltagande skymning. Ännu icke en skymt av "Larv af Myresjö"!!

Inne i den överfyllda hamnen förtöjer vi utanpå båt Nr 85, som är en Lady Helmsman, vars skeppare just bytt upp sig från en Omega 28. Nu vidtar skaffning, ringande hem och allmän avslappning efter den tappra kampen mot elementen - samt ett ivrigt spekulerande omkring vad som kan ha hänt "Larv". Vi är nu mest benägna tro att hon utgått och brutit tävlingen.

Dock! Strax efter 19.00 dyker hon upp ur mörkret, rundar pirnocken och lägger sig utanpå oss. På vår ödmjuka förfrågan huruvida de stannat på vägen för att pilka torsk, svarar hennes sammanbitne Skipper bara: "Inga kommentarer"!

Vid senare skepparmöte ombord hemfaller Esbjörn till hårda ord om sin båts konstruktör, kallar båten "dj...a container" etc..... Han berättar att man inte kunnat få någon fart på skutan - hade knappt kunnat se sig förbi en MS 20! Till råga på allt har hans toalett också gått sönder..... Stämningen således begränsat hög i Trio 96:an - men desto högre i en viss ÅH 30, där vi ser en liten chans att slippa belägga sista platsen i år! Denna chans ser faktiskt alltmånga ljus ut, efter hand som fler båtar fortsätter att droppa in i mörkret.

Först vid 21-tiden kommer vår vän i Finnsailern in, samtidigt med målfartyget - alltså omkring tre timmar efter oss. Med samma start och ett högre LYS-tal! Ingen vind för stora tunga båtar denna dag! Under kvällen blåser det upp och vrider senare mer på syd, så vi får en ganska skvalpig natt i den för sydvästliga vindar ganska utsatta hamnen.

Efter kvällsvard kollar Claes och Skipper redan vid 23.30-tiden, medan Isak och Pelle går på pub. Där träffar de Pelles polare från FN-tjänst på Cypern. Han serverar öl där, vilket sannolikt för de båda besättningsmännen från Janita innebär en eller annan öl extra. Detta kommer åtminstone för Pelles del att få vissa följder för hans koncentration vid morgondagens start!

## Söndag 2 oktober

Efter en tämligen sömlös natt p.g.a. frisk sydvästlig vind, lossar vi förtöjningarna kl. 07.40 och går för motor mot startlinjen. Starten är nu redan 08.10 för vår del, beroende på att sommartiden den gångna natten ersatts av "vanlig" tid igen.

I Janitas salong har nu Pelle intagit en komplicerad position, som väl antagligen är avsedd att förbättra båtens stabilitet genom att skapa en låg tyngdpunkt. Vi övriga ombord är emellertid på alerten och Janita går över startlinjen för styrbords halsar med genua I endast ett par sekunder efter skottet. Skippers ursprungliga plan är att gå 330 grader mot bojen Blackan, men han låter sig snart förledas att hänga med de övriga på en något mer västlig kurs. Detta är i och för sig närmaste vägen, men kan eventuellt erbjuda vissa smärre navigatoriska problem vid angöringen av fastlandet. Men med rådande ganska goda sikt skall detta inte behöva vara något bekymmer.

Vi hänger alltså med i klungan och gör skaplig fart. Håller ganska länge en gammal B 31:a på vår babordssida och en NF på motsatta sidan. Vi släcker litet på fall och bomthals och tycks få ännu litet bättre fart. Den sugande dyningen får två av besättningsmännen att offra åt Neptun över akterspegeln på varsin sida. Pelle agerar fortfarande ballast i trakten av kölsvinet.

När vi så småningom siktar bojen Blackan, ändrar Skipper kursen något nordvärt för att runda densamma - detta givetvis för att ge vår vän Esbjörn en rimlig chans att komma ifatt (han startar ju två grupper, dvs 20 minuter, senare än oss). Tyvärr kommer det att visa sig, att vi bjuder på mer tid än vi egentligen hade tänkt oss. När vi rundat Blackan och närmar oss N Kråkorna friskar vinden väldigt, vilket gör att vi med vår stora genua I kränger ner våldsamt och lovar upp utan kontroll. Vi blir alltså tvungna att skifta försegel till genua III och förlorar där ytterligare tid. När vi kommer in i leden vid Vinökråkan visar det sig, att vi har "Larv af Myresjö" ett par hundra meter för om oss!!

Vi tar in på henne ibland, och ibland drar hon ifrån. En del båtar ute på Strupdjupet hissar sina spinnakrar - men många får också problem med dem i den nu mycket friska vinden. Efter någon tvekan - särskilt från Skippers sida - gör vi ändå klar vår spinnaker och sätter den med babordshals. Vi gör sedan stadigt över sex knop och ibland uppe mot sju på snäv slör - och snart har vi det utsökta nöjet att segla förbi en viss Trio 96:a.

Nöjet blir däremot inte särskilt långvarigt, för vi får snart ett par rejäla nedskärningar i den byiga vinden, så vi tvingas stryka spinnakern och fortsätta med genuan. Många andra båtar gör detsamma. En Marieholm 26:a envisas dock med att föra sin spinnaker, trots hård nedkrängning.

"Larv af Myresjö" drar nu sakta ifrån i kraft av sin oerhört mycket större segelyta (över 30 kvadrat i storen - mot våra 15,5!). På hela vägen upp emot Idö tar hon emellertid inte mer än drygt fem minuter på oss, vilket Pelle (som nu har kvicknat till) klockar vid passagen av fyren på Idö - och i mål är hon inte mer än åtta minuter före oss!

När vi så småningom rundar pricken norr Idösund, har vi kryss in till mål vid Lucerna. På den kryssen tar vi den tidigare nämnda Marieholm 26:an (som åtminstone inte kan kryssa med spinnaker) samt Finnsailern med Televerksdekalen, vilka båda låg en bit före oss genom Idösund.

Klockan 14.08 passerar vi mållinjen efter en väl genomförd segling. Samtliga i besättningen är nu alerta efter alla strapatser och påfrestningar. Vi går in till bryggan vid Notholmen, förtöjer och gör båten i ordning. Skipper går upp till klubblokalen och lämnar in seglingsförsäkran och nummerlapparna (Nr 34). Kokt potatis och dillkött ombord får avsluta helgens äventyr före hemfärden till lilla Eksjö. Skipper är dödstrött och har svårt att hålla ögonen öppna, vilket dessbättre Isak vid ratten klarar av.

En härlig helg med härligt väder, härliga vindar och en härlig besättning ombord är tillända. Vi ser med spänning fram emot resultatlistan. Med stor sannolikhet (100%) har Janita förbättrat sin placering från föregående år. Dessutom har vi helt säkert klarat av vår huvudmålsättning - nämligen att besegra "Larv af Myresjö". Hurra va' vi ä' bra!

## Epilog

I resultatlistan visar det sig sedermera, att vi fått vårt LYS-tal reducerat till det korrekta - och att vi slog Esbjörn med ca 47 minuter på beräknad tid!!

**BYXELKROKA PRISSEGLING**

I NÅDENS ÅR 1989

**Prolog**

Anders Skröndigre har fått sitt tillnamn på grund av sin förmåga att ”dra skrönor” och i största allmänhet ”ta till” när han berättar något. Klas Hårfagre saknar i ovanligt hög grad det attribut som givit honom namnet, och Isak Klädblöte ”döptes” bokstavligen vid en tilläggningsmanöver vid kaj för några år sedan. Han stod då på fördäck, beredd med en tamp för att hoppa i land. Det gjorde han också - men inte längre in på kajen än att han efter några förtvivalde armviftningar försvann ner i det våta, med kläderna på! Detta givetvis till den övriga besättningens oförställda munterhet! Svenne Tvärilsk är den tämligen sansade skepparen - som trots namnet i mycket liten grad besväras av något koleriskt lynne

**ORDLISTA:**

Sjörök.....**dimma**  
Sovhus.....**ruff**  
Buksegel.....**spinnaker**  
Buksegelstock.....**spinnakerbom**  
Grundpinne.....**prick (sjömärke)**  
Vakta trälar.....**tjänstgöra på behandlingshem**

Detta är berättelsen om hur vikingen Svenne Tvärilsk med sina väpnare Anders Skröndigre, Klas Hårfagre och Isak Klädblöte skulle bege sig ut på härnadståg med långbåten Janita Vindlös längs Götalandens östra kust hösten 1989.

Tvärilsk och hans mannar förberedde den vågade seglatsen med ett kvällsblot till Neptuns ära i den välkända sjö- och stapelstaden Västra Viken, vid Gamlebyvikens mynning och utfall i salthavet. Blotet kostade många penningar och belastade skeppskassan svårligen. Emellertid åstadkom det också god stämning i besättningen och munttrade upp bärsärkarna inför de förestående strapatserna i Östra Havet.

Många andra skeppsbesättningar voro vid denna tiden likaledes i färd med att förbereda sig för havsfärd och tullade svårt blotkällarens förråd av mjöd och andra vederkvickande drycker. Efter avslutat blot fotvandrade besättningen till bryggan, där långbåten låg förtöjd. Den erfarne havsseglaren Benkarve låg med sin nya långbåt bordwärts innanför, och många andra båtar ur Notholmaflocken kunde skönjas längs vikens stränder. Ävenså båtar ur andra flockar nord och syd på kusten.

De tvenne hövdingarna för Västra Vikens båtflockar hade satt upp ett pris till de vikingar som med sin långbåt på kortast tid kunde segla till Byxelkroka by på Långön, något sydvart på kusten. Kunskapsrika sagomän kunde förtälja, att sådana prisseglingar redan hade pågått flera år och på senare tid kommit att samla allt fler vikingar. Det spordes även att somliga vikingar så gripits av detta tävlingsraseri, att de utrustat sina långbåtar och skepp mer för denna prissegling än för de vanliga härjningstågen i österled. Men det torde vara skröntäljarnas vanliga sätt att överdriva. Näppeligen ägnar sig bragdfallna fullgoda män åt slikt, när främmande kuster locka med lenhyllta mör och guld och penningar i överflöd! Vare med detta hur som helst! Långbåtarne runt viken voro många - och flertalet syntes ej ha rustats för strid, utan fastmer för fredlig prissegling.

Upplivade av kvällsblotet begynte nu även Svenne Tvärilsk och hans mannar hysa tankar på dylika lättfärdiga nöjen. Männe den rundbukade och malmtunga Janita Vindlös skulle kunna ta upp kampen mot de andre långbåtarne? Förvisso skulle i sådant fall en kämpainsats komma att vitt besjungas av Anders Skröndigre och lända oss alla till heder vid bloten i inlandet kommande vinter.

Innan sömnen övermannat besättningen var beslutet fattat. Det skulle bli prissegling! Glömda voro alla tankar på uppfriskande kämpalek vid fjärran kuster, och de rikedomar man där skulle kunna erövra och hemföra i bygd.

Efter en stjärnklar natt kom gryningen - övermåttan fylld av sjörök. Knappt syntes förstammen på långbåten, när Svenne Tvärilsk bittida stack upp huvudet ur sovhuset.

Då frukost, lögning och allehanda morgonbestyr voro utförda, såg man fortfarande bara något stenkast. Det gick ej ens att skönja Blockholmsfyrarne, mellan vilka långbåtarna skulle ta sig ut i öppna sjön på sin väg mot Byxelkroka by. Osäkra på hur det skulle bli med prisseglingen vandrade besättningen nu av och an på däck, lossade dock till sist förtöjningarna och begav sig med Janita Vindlös ut mot startpunkten. Där drev man runt i timmar, i väntan på att startskeppet skulle giva överenskommet tecken för att prisseglingen begynt.

Nära fyra timmar efter den tid som från början varit avtalad gavs så tecknet, och Janita gick över startlinjen. Vinden var emellertid svag som en viskning, och seglen hängde slaka. Sjøröken låg ännu kvar, och man såg ej längre än ett halvt pilskott. Motvind var det också! Tvärilsk, som visste att Janita var till sin fördel på undanvind, när man kunde föra buksegel, och ej löpte särdeles väl på kryss - i synnerhet icke i lätt vind - såg alltmer bekymrad ut och insåg snart att inga priser skulle komma att vinnas denna dag. I farleden sydvart kom vinden och gick - liksom sjøröken. Endast då och då syntes andra prisseglande långbåtar. Redan från början stod det också klart, att man inte denna dag skulle komma att uppnå Byxelkroka by. Målet blev i stället Mannafyr vid fastlandet mitt emot. Själva seglingen kom att fresta kämparnas tålmod svårligen. Sjøröken var merendels det enda man såg - fränsett ibland någon mötande långbåt som redan givit upp och höll på att leta sig tillbaka till Västra Viken. Många rökrör rullades under färden, och av reskosten tullades en del. Klas Hårfagre fann överksamheten svår och hemföll stundtals åt att studera bokpränt i Janitas sovhus.

Innan Janita Vindlös - som denna dag verkligen gjorde skäl för sitt tillnamn - ens kommit i närheten av Mannafyr, hade mörkret redan fallit. Endast fyrblossen från ett par andra tröglupna efterslänrare och kortvariga blänk från de enstaka landfyrar man kom i närheten av, bröt av mot det alltmer kompakta mörkret. Sist av alla deltagande långbåtar kastade Janita ankar i viken ett par stenkast syd mannafyr.

Anders Skröndigres flinka kvinna hade skickat färdkost, som nu smakade fågel för sultna vikingar. Snart var hela besättningen väl så bukstinn som Janita! Isak Klädblöte, som först ägnat sig åt träkarveri på dagen och sedan vaktat trälar hela natten innan avresan mot Västra Viken, kröp snart ner i sovhuset och begynte ljudligen snarka. Den övriga besättningen övade munvighet och förtäljde skrönor från de vilda smålänningarnas land, där Klas Hårfagre och Anders Skröndigre till omgivningens förfäran växte upp i samma flock.

Till sist blev emellertid alla sovsugna och gick ner i Janitas sovhus för att göra Klädblöte sällskap. Var och en baxade sig ner i sin egen fällbänk.

I gryningstimman kunde Tvärilsk konstatera, att sjøröken ännu låg kvar över nejden. Dock var den inte fullt lika tät som morgonen innan, och klart stod att starten denna dag skulle komma att ske i avtalad tid. Janitas besättning hade emellertid inte kunskapat tillräckligt, för starten denna morgon var beslutad att ske två timmar senare än om den skett på vattnen utanför Byxelkroka by på Långön. Detta innebar alltså, att besättningen purrades ett par timmar tidigare än vad som annars varit nödvändigt. Skepparen blev ändå inte kölhalad för den sakens skull, utan sänjan ombord var fortfarande god.

Efter det att man bogserat ut en mindre långbåt och låg nära startlinjen, kunde Janitas frejdiga besättning nu konstatera, att vinden var förlig - och fortfarande mycket svag. Detta innebar start med buksegel! Klas Hårfagre och Isak Klädblöte bemannade fördäck och fäste buksegelstocken i förkant av masten. Linor och tåg av allehanda slag och

dimensioner fastgjordes sedan på sina alldeles rätta ställen, och Janita var snart redo att löpa över startlinjen för att kämpa sig igenom prisseglingens andra etapp. De mer snabblöpande långbåtarna, som startat något senare än Janita var snart ikapp och förbi - till skepparens stora förtrytelse! Vinden var mer än lovligt svag, och ibland nästan obefintlig.

Röken från Anders Skröndigres handrullade rökrör steg rakt upp som röken från manhuset en stjärnklar natt vid tiden för midvinterblotet! Snart fick man emellertid vind i bukseglet och kunde till och med löpa ifatt en del båtar. Men vindarna fortsatte att vara svaga och skiftande. Stundtals gjorde Janita god fart med välfyllt buksegel, medan andra långbåtar ett hundratal famnar vid sidan om lågo nästan stilla utan vind. Och ibland var det förstas tvärt om.

Efter passagen av Idösund fick buksegelstocken tas över på motsatta sidan, när man rundat en röd grundpinne och därefter styrde in mot Västra Viken. Vid Skansholmarna, där en av hövdingarna som satt upp det pris man seglade om, stundom har sitt tillhåll, dog vinden helt. Seglen hängde som färtarmar i masten! Samtidigt kunde längre hunna långbåtar ses kryssa med god fart mot mållinjen vid Västra Vikens yttre hamn. Efter hand nådde den vinden även Janita, så bukseglet fick stoppas undan, och det blev kryss in mot mål. Janita var denna andra dag inte riktigt sist över mållinjen!

Besättningen hade trots den vindklena seglingen blivit prissegelsugen och understödde kraftfullt skepparens planer på inköp av ny snabblöpande långbåt till nästa höst - dock utan att ge fullgott råd om på vad sätt pengar därtill skulle skaffas!

Nu återstod så endast återfärden till bryggan och förtöjningen av båten där. Prisseglingen var över, och trots att hela besättningen gjort en kämpainsats, som länge skall besjungas, så räckte Janitas löpförmåga inte till en placering bland de främsta. Den Byxelkroka prissegling som blev till "Mannafyrs vägfinning" i tätaste sjörök och vind av jungfrufisars styrka passade inte Janita alls! Dock för ingen av Tvärilsk och hans mannar illa under seglingen, och det viktigaste återstår ju.... Vinterns täljande av äventyret i goda vänners lag! Måhända kommer denna prissegling om några solvarv att vara en våldsam och bragdrik historia, fylld av dristiga insatser på ett fräsande, stormigt hav - där livet i varje ögonblick stod på spel.

När prislistan är färdigpräntad skall det sannolikt visa sig, att många djärva vikingar tog sina långbåtar ur striden för hemfärd i stället för att genomföra prisseglingen. Så något torde det lända Janitas besättning till heder att åtminstone ha fullföljt seglingen!

## BYXELKROKEN 1990

Byxelkroksdags igen!

Det sedvanliga socialarbetargänget ifrån Småländska Höglandet embarkerar Peters bil och beger sig ostvart. Även detta år är vi (Anders, Claes, Peter och Sven Erik) fast beslutna att i enlighet med vår yrkesetik göra en social insats - genom att så långt som möjligt förhindra att någon annan besättning hamnar längre ner på resultatlistan. Alla skall kunna slå sig för bröstet och säga: "Vi slog i alla fall Janita!"

Merendels har vi lyckats i detta uppsåt och har goda förhoppningar även inför detta race. Den fuktiga väderleken har ordentligt indränkt Janitas teakdäck, vilket torde innebära åtskilliga extra kilon. Den hydrodynamiskt katastrofala "bulbkölen" hänger fortfarande kvar, vattentanken under förpikskojerna fylls noggrant till sina maximala 100 liter, och alla medför personlig utrustning så mycket som bara får plats. Knepet med bakvänd julgran under kölen måste vi numera avstå ifrån, sedan vi fått påhälsning utav

marinens attackdykare och blivit misstänkta för utprovning av nytt hemligt vapensystem för främmande makts räkning. Vi tror oss dock i avsevärd grad kunna kompensera detta genom att i år köra med felaktiga skottpunkter till vår utseglade maxgenua - vilket bör göra att vi som bäst på kryssen kan hålla ca fem grader sämre höjd än våra sämsta medtävlare. Billiga tricks som att skota förseglet i lovart eller släpa en vattenfylld jolle efter oss är naturligtvis uteslutna. Då skulle våra intentioner bara bli alltför uppenbara.

Den slutliga justeringen av vårt reella mätetal består i att besättningen vid fredagens inköpsrunda införskaffar en stor mängd öl, med vars hjälp vi räknar med att även kunna fylla vår septitank till brädden före start. Eftersom denna är placerad längst föröver, så bör det även betyda en del för vårt trimläge långskepps. För att också mentalt justera oddsen till våra konkurrenters fördel, gör vi efter skepparmötet på Notholmen en runda på några av stadens utskänkingsställen, där vi intar såväl fast som flytande föda - och även tar en svängom med därtill hågade damer. Sammanfattningsvis kan konstateras, att kvällens avslutning inte omedelbart är ägnad att stärka besättningens koncentration inför morgondagens uppgifter på havet! Dock är besättningen - till vissa delar efter stor och beundransvärd självövertvinnelse - mangrant återsamlad ombord någon gång omkring midnatt, och fyllda av tillförsikt inför vår förestående sociala insats har vi snart slumrat in uti Janitas mörka innandöme.

På morgonen vaknar vi upp i gryningen och kan konstatera, att sikten nu är avsevärt bättre än vid föregående års start, då vi knappt såg våra egna näsor i den kompakta dimman. I ett sista tappert försök att kamouflera våra verkliga avsikter och verka ambitiösa kappseglare, lägger vi nu in stävstegen i Peters bil i stället för att i vanlig ordning ha den fäst med en stropp mot babords mantåg på fördäck.

Vi går för motor ut mot Blockholmshålet, hissar så småningom storen och åser gäspande hur några ur senare startgrupper tränar spinnakersättning ute på fjärden. Vindriktningen får oss snart att inse, att spinnaker faktiskt kan bli aktuell, varför även vi till sist anser oss föranlåtna att åtminstone se efter, om detta segel finns med ombord. Vi finner att så är fallet och stävar lugnt ut mot startlinjen, efter det skott som förkunnar att första grupp redan har startat. Vår klocka visar sig gå i otakt med startbåtens, varför vi missar vårt eget startskott med ca tjugo sekunder.

Efter start går vi nu i den måttliga sydvästliga vinden farleden utåt och kan efter Skansholmarna hissa vår spinnaker, som snällt drar oss ända ut till rundningen av sexmetersgrundet, innan vi girar styrbord hän, tar ner spinnakern och sträcker ner mot Idösund.

Under den före rundningen genomförda spinnakerslören dukades smörgåsar med tillbehör upp på bridgedäck, och kaffe serverades. Skipper åt och drack och skötte roder, skot och gaj samtidigt, vilket medförde att vårt kölvatten fick en något ovanlig utsträckning. Det utgjorde så att säga inte precis den kortaste vägen mellan frånseglat och inseglat läge!

På väg ner genom Idösund ligger vi snart och pinar i vind, och kärar Idö-sidan lite väl mycket just vid fyren - vilket får för vår målsättning välkomna konsekvenser, vilkas art och omfattning i övrigt här skall förbigås med tystnad...

På vår fortsatta färd sydvart kan vi sedan mycket riktigt konstatera, att våra medtävlare mestadels kan sträcka för styrbords halsar, medan vi själva ideligen halkar ner i lä och får göra babordsslag för att återta förlorad höjd. Detta upprepas med pinsam regelbundenhet, och vi förlorar varje gång en eller annan kabellängd mot övriga båtar. Våra vårdinriktade sinnen fröjdas härvid, och våra terapeutiska hjärtan sväller av stolthet, när vi ser rorsmännens självkänsla stiga flera grader i de båtar som passerar oss. Vi få här bekräftelse på att vår strategi är riktig, och att vi således är i full färd med att göra en insats för våra medmänniskors psykiska välbefinnande.

När farleden kröker västvärt vid Alhällans fyr, har de flesta båtarna passerat oss - även ur de senaste startgrupperna! Därför blir trängseln i det kryssande, som där med rådande vindriktning blir nödvändig, för vår del inte särskilt besvärande. Efter Tunholmen kan även vi sträcka sydostvärt förbi Vinö Bredhäll och ut i Kalmarsund. Det insnörpta akterliket i vår genua fungerar perfekt och gör att vi inte på något sätt riskerar att ta in på framförvarande båtar. Våra dresserade tångräkor, som hela tiden simmar runt med vår sumloggsrotor åt fel håll, gör säkert också sitt till för att hålla farten nere.

Omkring 15.40 på eftermiddagen skär vi motvilligt mållinjen i Byxelkrok, och för andra eller tredje gången i dessa sammanhang lägger vi oss utanpå Omega 34:an "Bohème" med besättning från de djupa skogarna i Smålands inland, där vi själva understundom huserar. Till vår förvåning konstaterar vi sedan, att målfartyget inte omedelbart går till kaj efter vår målgång utan fortfarande ligger kvar, vilket måste betyda att åtminstone någon båt fortfarande befinner sig ute i Kalmarsund - och att Janita följaktligen inte är sist i mål på denna delsträcka!

Det skildrade "benet", Västervik - Byxelkrok, förefaller här tämligen odramatiskt, vilket beror på att jag, av hänsyn till min besättning, ej i detalj redogjort för alla de smärre incidenter, missöden, äventyrligheter och lustigheter som inträffade under resans gång. Nämnas kan dock, att vi mitt i Kalmarsund till vår oförställda häpnad fick uppleva hur ett större lastfartyg på kollisionskurs norrifrån gjorde en drastisk undanmanöver och gick akter om oss för att inte hindra kappseglande båt. Skipper gjorde sig omaket att tacka och saluera med sin huvudbonad!

Omtalas kan också, att vi ingalunda genomförde denna senare del av etappen på fastande mage. Bland annat serverades varm korv med bröd av den som vanligt serviceinriktade Claes från pentryts domäner i Janitas innandöme. Samtliga lät sig väl smaka. Efter målgången kan vi nu konstatera, att gästhamnens serviceanläggning för ovanlighetens skull i dessa sammanhang är öppen. Dock är kapaciteten ej anpassad för nära 150 båtars besättningar, varför trängseln är avsevärd. Efter en hel del gymnastiska övningar och hoppande på ett ben är emellertid till sist både dusch och efterföljande påklädning avklarad.

Enligt etablerad tradition från föregående år utspisas nu besättningen med ett middagsmål - i förväg iordningställt av Anders, och denna gång bestående av en fantastisk, kryddig gryta, vilken trots sin oerhörda volym slukas i sin helhet av den glupska kvartetten. Den oxe, som med sina kvarlevor i hög grad bidragit till grytans innehåll, kan i sanning icke anses ha levt förgäves! Grytan är osannolikt god!

Efter måltiden vidtar allehanda aktiviteter - så att säga mer på enskild nivå. Skipper blir kvar ombord, medan resten av besättningen vid olika tidpunkter och i olika grader av regression (p.g.a. dagens tröttande strapatser!) anländer till ortens pub - har det berättats mig. Som ansvarig taktiker för nästa dags segling anser sig naturligtvis inte skipper själv kunna ansluta sig till dylika lättfärdiga nöjen!

När sedermera siste man är ombord - efter diverse förvecklingar med utbytta jackor och grafiskt framställda självstillstånd etc, är övergången från sommartid till svensk normaltid nära förestående. En frisk sydlig vind blåser sedan under natten, och tjutet i riggarna ackompanjerar de ljudliga snarkningarna ombord.

Söndag! Anders, som missat detta med ny tideräkning, stressar upp och duschar redan före 06.00 och är alltså tidigt i ordning. Till sin fasa upptäcker skipper på morgonen, att den sydliga vinden fortfarande står sig. Detta skulle kunna innebära slör eller läns hela vägen hem - kanske till och med spinnakergång, vilket sannolikt i så fall innebära stora fördelar för Janita (relativt sett!). Vi ser här en stor fara med tanke på våra tidigare nämnda socialpsykologiska intentioner. I värsta fall skulle vi kunna passera flera tiotal båtar på beräknad tid, och vi börjar desperat skissa på olika strategier för att undvika detta. Förslag som att tråla med spinnakern någon distansminut eller att smyga ut ett drivankare diskuteras.

Emellertid blir det ej nödvändigt att ta till sådana drastiska metoder. Under tiden fram till start (08.00) vrider vinden sakta men säkert över väst mot nord och är vid vår grupps start 08.10 exakt stick i stäv mot vår tilltänkta nordvästliga kurs. Det innebär att vi efter start för styrbords halsar - där vi är fint med - som bäst kan hålla 280 grader i stället för 320, som skulle ha varit den idealiska kursen. Vid några tillfälliga skiften kan vi hålla i närheten av 300, men sedan halkar vi obönhörligen ner sydvart och är snart på väg in mot Simpevarps kärnkraftverk, vars gigantiska profil avtecknar sig allt tydligare i den klara höstluften.

Vinden vrider sedermera mot nord och över på nordost, och vi kan till sist slinka in i farleden vid Kråkelund, efter litet tveksamhet om vägval i den tidvis helt utdöende vinden. Vi har då uppmärksammat, att några båtar gått ännu längre sydvart och fått bättre vind under land, medan andra som gått norröver förefaller helt ha fastnat i bleke. I farleden norrut är vinden nu fortfarande mycket svag, men vi har i alla fall merendels styrfart, vilket ibland knappt var fallet utanför Kråkelund.

Den fortsatta färden norrut blir nu ganska enahanda - mestadels för styrbords halsar, med ett och annat slag för att vinna höjd. Utspisning sker naturligtvis då och då, nu huvudsakligen med Peter som "kallskänk".

Med den dåliga framfart vi gör, så hinner det redan börja skymma innan vi passerat Idösund och faller av inåt Västervik. Dessförinnan har vi under dagen passerats av åtskilliga båtar för motor, vilka alltså "tagit sin Mats ur skolan" och brutit tävlingen. Likaså har vi kunnat konstatera, att vi faktiskt hela tiden också haft en hel del båtar för segel efter oss i farleden. Några ur de senare startgrupperna seglar förstås om oss i kraft av sina överlägsna fartresurser, som ju också markeras av mycket högre LYS-tal, när de bara får vind. Men då skymningen faller ser vi ännu något tiotal segel akter om oss i leden sydvart.

Nu hissar vi spinnakern i det tilltagande mörkret, med en av besättningsmedlemmarna redan i Morphei armar framme i förpiken. Efter visst besvär får spinnakerchefen till sist seglet att fylla med hjälp av Anders, och vi länsar hemåt i lätt duggregn och ett tilltagande mörker. Lanternorna tänds reglementsenligt.

På upploppet passeras vi av vår bryggranne Ulf Arrefeldt i Lady Helmsman "Sayonara", liksom av S 30:an "Trixie" med förre klubbordföranden Ulf Andersson vid rodret. Det sker precis före mållinjen, som vi skär klockan 18.25. Efter tillägningen vid hemmabryggan återstår så nedplockning av våta segel, identifiering av vars och ens personliga utrustning ombord etc. Skipper måste också upp till klubbhuset med nummerlappar och seglingsförsäkran för att få ett noterat och godkänt resultat.

Snart sitter vi åter i Peters bil på väg mot Högländet - skipper något vemodsfylld vid tanken på att detta sannolikt var säsongens sista segling. Nu återstår snart endast avmastning och upptagning, motorkonservering och de andra höstsysslorna, och sedan en hel lång vinter innan man sitter vid "pinn" igen.

Återstår dock även resultatlistan från nyss avverkad segling. Där skall vi sedermera avläsa huruvida vår sociala målsättning uppfyllts, eller om vi råkat passera någon båt på beräknad tid, och därmed förorsakat att dess besättning får problem med självkänslan och kanske kommer att hänge sig åt grubblerier instundande vinter - i värsta fall till och med säljer sin båt och regredierar till landkrabbestadiet. Må så icke vara fallet!

Hur det än blir med detta, så vill skipper än en gång tacka sin hängivna besättning för dess kämpainsatser på land och vatten. Tack Claes, Anders och Peter! Hoppas få se er ombord igen på liknande äventyr.