

# UNO HYLÉN

*Hur jag mötte Nelly  
och hur vi seglade  
hela vägen från Peru*



**Seglaren  
Havet  
Kärleken**



**ISBN: 978-91-88263-89-6**  
**© Uno Hylén**  
**Skanör 2020**

Foto, lilla bilden, omslagets framsida: Claes Nyberg  
Foto, övriga: författaren

Tryckt hos Exakta, Malmö

**Utgiven av Ultima Esperanza Books, Stockholm, 2020**  
[www.ultimaesperanzabooks.se](http://www.ultimaesperanzabooks.se)

## **Till Tim**

Den här berättelsen vill jag tillägna vår son Tim, hans hustru Petra och deras barn, tvillingarna Jack och James. Till Tim, som trots många års familjeseglingar aldrig begripit vitsen med att segla när man kan flyga, och många gånger ställt frågor om mammas och pappas märkliga och lätt ofattbara oceansegling 1973-75, det vill säga innan han föddes.

Och till min älskade hustru **Nelly**, som inte bara tappert utsatte sig för de svåra påfrestningarna under hemseglingen med Chilena, utan sedan dess med gott humör varit min bästa gast och livskamrat på vår gemensamma resa, både till lands och till sjöss, genom livet. Det är dessutom tack vare Nelly som jag lyckades färdigställa min bok.

*Vi var sena som vanligt. Jag tyckte det tog lång tid att passera säkerhetskontrollen, men vi hade egentligen alldeles för mycket handbagage. Lampan för boarding till vårt flyg hade blinkat på skärmen i transithallen en god stund och jag visste att tyskarna var punktliga med sina avgångstider. Snart skulle gate closed lysa. Vi halvsprang genom den långa hallen. Nelly bar på en ryggsäck, en handväska och en påse. Jag kånkade på tre tunga väskor och höll ett öga på Tim, som släpade på sin egen bag med alla de leksaker han skulle visa för mormor och morfar.*

*Flygvärdinnan rev våra boardingpass och så trängdes vi fram i den smala gången ombord på jumbojetplanet. Vi var nöjda med att vi tilläts ta med allt handbagage.*

*Planet rullade ut på startbanan. Motorerna vrålade igång för fullt och planet lyfte. Efter en stund fick vi lov att lösgöra säkerhetsbältena och röra på oss. Högtalarna knastrade, flygkaptenen hälsade alla välkomna ombord och meddelade att vi befann oss på tiotusen meters höjd, färden till San Juan i Puerto Rico beräknades ta åtta timmar och snart skulle flygvärdinnorna servera lunch. Tim satt närmast fönstret och tittade ut, jag satt närmast honom och min kära hustru Nelly satt till vänster om mig. Så utbrast Tim.*

*– Pappa. Det är härligt och flyga jumbojet. Har du alltid flugit jumbojet, när du åker till mormor? När du träffade mamma första gången flög du då också i ett sådant här tvåvåningsflygplan?*

*– Nej min son. Det gjorde jag inte. Vill du veta så skall jag berättat dig, men vi äter maten först.*

*Vi lät kalkonfilén smaka med vitt vin till. Tim åt alla tre efterrätterna och mumsade på kakorna till kaffet. Jag snurrade konjaksglaset mellan fingrarna. Nelly hade lagt huvudet på sned och sov redan. Hon hade varit uppe först av oss och ordnat allt som behövdes för att lämna huset för en längre tids frånvaro, sett till att passen, biljetterna och väskorna fanns med.*

*– Tim, luta dig tillbaka, du är nu fem år, men tänk dig tillbaka till hamnen hemma riktigt långt innan du var född, så skall jag berätta för dig.*

# 1.

## Dagen för sjösättningen närmade sig ...

Det var bara i början av december, så än var mycket av vintern kvar, innan det var dags för sjösättning. Jag var ändå nöjd. Det ingick i planen, att varvet skulle leverera båten före jul, så de skulle hinna komplettera allt som var glömt före segelsäsongen.

Segelbåten var exakt vad jag hade tänkt mig. Hon var totalt sex meter och åttio centimeter lång och två och trettio bred. Hon var långkölad och stack en och tio djupt, platt akter med utanpåliggande roder. I ruffen fanns två långa kojor på var sin sida, och mellan dessa satt ett bord fastmonterat på maststöttnan. Akter om babordskojen var plats för fotogenkök, övrig köksutrustning och under nedgångsluckan var en diskho med färskvattenpump monterad. Ovanför kojerna fanns hyllor av trä med vackra luckor.

På styrbordssidans akterkant fanns en stickkoj, som dock var för trång för liggplats, men dög utmärkt att förvara kläder och skeppspapper i helt torrt. Under denna var en trettio liters rostfri vattentank. I förpiken fanns en och en halv koj. Den andra halvan hade fått ge vika för en garderob.

Alla ytor inuti var täckta med vacker mahognyplywood eller matta. På det hela taget var båten både vacker och kraftigt byggd.

Semesterveckan tog slut, och Sven-Åke och Karin, som inte bara var grannar utan också goda seglarvänner skjutsade mig tillbaka till fartyget i Helsingborgs hamn, där jag skulle tjänstgöra fram till juni månad.

På lediga stunder ombord på handelsfartyget arbetade jag allt ivriga-

re vidare på planerna till en långsegling. Varje sjökort som blev utdömt av navigationsstyrman, bad jag att få i stället för, att han skulle kasta dem. De skulle duga gott till mig.

Styrman tittade lite underligt på mig och undrade vad jag egentligen skulle med sjökort över Sydamerika till. Jag slätade över med, att det var kul och intressant att själv följa våra resor, och att jag var mycket road av navigation. Det räckte som förklaring, för att jag skulle få varje kasserat sjökort. Det blev en hel stapel med kort från olika delar av farvattnen från våra resor.

Så jag beslöt att försöka segla med min båt samma väg, från Skanör och ner runt Sydamerika via Panamakanalen om det var möjligt. Långsegling hade många gjort i små segelfarkoster långt före mig, så jag var aldrig orolig för att det direkt skulle vara omöjligt. Men tala om sådana planer för någon utomstående mer än för Sven-Åke och Karin, det var otänkbart. Jag skulle aldrig få någons sympati.

Långsegling hade jag tänkt på hela tiden, men vart färden skulle gå, hade jag inte funderat närmare över förrän i den stunden. Genom de många billiga sjökorten var tillika grunden lagd.

Navigera med sextant och ta solhöjder hade jag lärt mig i förra fartyget, så det hade jag kännedom om, fastän jag var motorman, och Sven-Åke hade lånat mig sina tabeller om detta för närmare studier.

Av ekonomiska skäl skulle det bli en enkel okomplicerad utrustning, men det material jag använde skulle vara av bra kvalitet.

I England gavs mig tillfälle att köpa en hel del prylar till båten, och i Hamburg köpte jag navigationsljus av typ fotogenlanternor. Att dessa inte var tillåtna i Tyskland enligt en ny lag, eftersom de ansågs ha otillräcklig lysvidd, brydde jag mig inte så mycket om. Om de bara fungerade i praktiken, så skulle de duga fint åt mig.

Jag mönstrade av fartyget, där jag hade varit anställd i över två års tid. Det var midsommar. Jag var fri, hemma och kunde ägna mig helt åt mitt intresse. Jag kastade mig på cykeln och trampade i ilfart ner till hamnen.

Sista biten är en nästan kilometerlång raksträcka över vattenmarker och ängar formade av sandrevlar genom tidernas lopp. Längst ut i väst ligger hamnen, en enkelbassäng bildad av två halvrundera pirar.

Från kajen mot land sträcker två bryggor rakt ut mot mitten. Kuling och storm från nordväst var båtägarnas fasa. Då låg sjön obehindrat på rakt in i inloppet, men likväl var hamnen för det mesta omtyckt av alla.

Fiskebodarna, som stod uppställda utan särskild ordning på planen på båda sidor om den enda vägen upp mot samhället satte en prägel på, att det var en liten fiskehamn.

På stora planen norr om vägen, som utgör parkeringsplats om sommaren, låg min båt ensam kvar. Det var ett halvt år sedan jag hade sett henne. Hon stod uppställd där lika fin, som när jag lämnade henne i november. Mor hade ordnat så presenningen hade tagits bort. Min vackra lilla segelbåt glänste i den härliga solen.

Alla de andra båtarna var sedan länge i sjön och segelsäsongen var i full gång. Klubbkamraterna kom upp till mig och undrade.

– Skall vi kasta båten i sjön med en gång. Den är ju klar.

De kunde ju inte veta, att jag hade andra segelplaner och därtill ganska gott om tid.

– Nej, jag har lite att göra vid henne först. Det är lättare att fixa det på landbacken.

Jag började med att skruva fast kojbottnarna med vanliga träskruvar i ribborna undertill. När det var klart efter några timmars arbete kunde jag sträcka på ryggen och vara stolt över att något på arbetslistan var utfört. Men inte visste jag, att det skulle bli de allra första skruvarna i båten, som skulle släppa och hela jobbet måste göras om.

Jag fick hjälp med att förstärka förluckan med lite glasfiber, för den sviktade något. Själv är jag inte så händig med sådant klister. Det räckte med det, som fastnade under träskorna, när jag besökte plastverkstaden på varvet, och spred runt på olämpliga ställen.

Så kom turen till justering av detaljer i inredningen. Något vidare på träarbete har jag aldrig heller varit. Då det var träslöjd i skolan, och det var dags att bestämma vad som skulle tillverkas, så valde jag en skärbräda, eftersom den var ganska enkel att framställa. Men vid närmare granskning visade den sej nog så komplicerad. Det tog inte många veckor förrän jag hatade träslöjd.

Det var därför, som jag resonerade som så vid beställningen av



båten på varvet. Den skulle levereras helt segelklar med hela inredningen fastmonterad och färdig. Men trots det lämnades jag att själva ta itu med uppmonteringen av garderobspinnen, om jag ville ha med något klädesplagg, som behövde hänga för att något så när behålla sin ursprungliga form.

Jag sågade av ett kvastskäft och erhöll en lagom stav att arbeta vidare med. Garderoben var ganska smal, så det gick inte åt så lång bit. Stången kom upp, och därmed var det största och värsta träarbetet ombord för mig avklarat.

Jag sågade ut ett par hack i trädurken under förpikskojerna, och passade noga till och surrade mitt stora femtonkilos stockankare där med tampar fastsatta på undersidan av durken. Durken stöttade jag på ovasidan med en kloss mot kojbottnen. Det hela var kraftigt nog att kunna hålla ankaret på plats även vid de värsta tänkbara rullningar, krängningar och stampningar räknade jag med.

Jag skruvade på ett skjutregellås på insidan av akter nedgångslucka och ett annat monterades på utsidan, så jag kunde låsa skjutluckan mot teakluckan i nedgångshålet både utifrån och inifrån, så hela ruffen kunde tillslutas för att klara överbrytande sjöar. Idén kom från Sven-Åke. Den skulle senare rädda både mig, båt och segling.

Jackan till min gamla dykardräkt var utsliten, så jag skar den i strimlor, som jag limmade fast till packning i sittbrunnsåtdans lock och i förluckan.

Dagarna i slutet av juni var olidligt heta, och gjorde det ganska olustigt att jobba på båten under den ljusa delen av dygnet. Då beslöt jag istället att åka in till Malmö för att köpa de grejor, som jag saknade, för att kunna arbeta med båten. När kvällen kom och temperaturen föll blev det ett behagligt arbetsklimat.

Med en förlängningssladd drog jag ström fram till båten från elskåpet på planen och kopplade in både sladdlampa och bormaskin. Arbetet gick lättare med svalkande öl och när frampå småtimmarna de prylar och skruvar var ditsatta, som jag hade skaffat under dagen, kunde jag cykla hem och knyta mig och sova fram till förmiddagen för att upprepa samma procedur nästa dag.

Vädret höll i sig i början av juli. Det underlättade betydligt arbetet

på däck när jag skruvade fast genuaskotskenorna på relingslisten av teak och platta mässingslister på för och akter som skoning av teaklisten vid knaparna.

De sista detaljerna på mitt hemgjorda vindroder finlipade jag i verkstaden hos en god vän en bit ifrån Skanör. Jag gjorde många resor med bil mellan Skanör och hans bilverkstad. Gemensamt hade vi konstruerat och löst funktionen på självstyrningen och konsolerna till det på båtens akterspegel.

När folk såg den komplicerade anordningen av rör i aktern, började de undra vart jag tänkte segla.

– Skall du segla över Atlanten? Var den vanligaste frågan.

– Nej, man kan väl få ha en självstyrning för det, svarade jag och hade fullt besvär med att slingra mig undan, utan att avslöja något om mina riktiga planer på att försöka segla ut i halva världen. För skulle något gå galet eller en och annan detalj inte fungera rätt, så skulle hela långfärden inte sträcka sig längre än till Köpenhamn. Och då skulle jag kunna segla tillbaka in i Skanörs hamn igen utan att få ta emot alla syrliga kommentarer från förstasigpåare. Jag ville också före avseglingen slippa höra kajexperternas alla råd och förmaningar om att ge upp hela projektet med en sådan liten båt och den torftiga utrustningen.

Några nyttiga anvisningar räknade jag inte heller med att få. Samtidigt ville jag inte oroa min mor i onödan. Nej, det var bättre hon fick ett vykort ifrån andra sidan oceanen, som med nyheten om seglingen chockade en enda gång.

För den skull hade jag bara låtit tre personer ta del av mina planer. Det var personalchefen på det rederi där jag var anställd. Hans inställning var helt positiv. Så var det Sven-Åke och Karin, som kände till vad jag höll på med. De hade hjälpt mig på många sätt och stöttat mig, när något gick emot, och humöret var på nollpunkten.

Dagen för sjösättningen närmade sig. Gardinerna satt på plats i riktiga kirshstänger och hade fransbollar påsydda nertill. Flott skulle det vara, och i gardinaffären hade man till och med lyckats övertala både mor och mig att köpa tre meter tyg för mycket!

Vid håltagningen i ruffskottet för kompassen blev jag på en gång förvånad och lugnt tillfredsställd. Tjockleken av glasfibern på överbyggnaden var nio och en halv millimeter. Båten var åtminstone stabilt byggd.

Fredagen den sjätte juli beslöt jag sjösätta båten. Vännerna kallades samman för att hjälpa till. Med kranmästaren på plats kunde det hela börja. Men det visade sig besvärligt att lyfta upp båten med domkraft på vagnen, för att transportera henne de tvåhundra metrarna ner till kajen.

Efter åtskilliga timmar hängde båten i lyftstropparna under kranen. Väl så långt vägrade medhjälparna att göra mer, förrän de hade förvissat sig om, att jag hade de sedvanliga flaskorna för sjösättning på bordet i klubben. Allmän förvirring uppstod, tills jag hämtade dem från min fiskebod. Det satte åter fart på mannarna.

Varsamt drog vi i bomgajen, så båten svängde med fribordet blänkande i blågrönt som en polerad spegel solskenet. Den vita snobbranden var en härlig kontrast mot den röda bottenfärgen undertill. Hennes mjuka linjer sa mig, att hon skulle komma att bli härlig att segla.

Så plockade jag fram champagneflaskan. Karin skulle förrätta dopet. Det blev tyst på kajen. Mycket folk hade samlats runt omkring på hamnplanen. Solen stekte från en klarblå himmel med en svag östlig vind.

– Ditt namn skall vara Chilena, må lycka och välgång följa dig på alla de sju haven, sade Karin.

Med en ljudlig smäll krossade hon champagneflaskan mot stäven, så glasbitar och skum yrde.

– Vi utbringar ett fyrfaldigt leve för Chilena, ropade Sven-Åke, hon leve, hurra, hurra, hurra!

I all uppståndelsen glömde hamnmästaren fira i kranen, så vi hojtade på honom att sänka krankroken. Stillsamt firades så Chilena ner i vattnet med fören vänd mot syd. Det var i den riktningen hon skulle segla.

Eftersom båttypen är Amigo 23, så ville jag ha ett spanskklingande namn. Ett namn som ingen annan yacht i hela världen bar, ett namn som var lätt att uttala, skriva och stava för alla hamnkaptener runt

om på klotet. Ett namn som var lätt att komma ihåg och inte kunde förvrängas eller förväxlas. Det skulle vara vackert, passande för båtens storlek, samt helst innehålla sju bokstäver, som av gammal sed för sjöfarare betyder tur.

Chilena fanns inte upptaget någonstans i världens rullor för yachter undantaget för en i England. Den var byggd 1910 och hade tillhört The Royal Navy, så jag accepterade namnet.

Hon låg där i vattnet för första gången på riktigt. Hon hade faktiskt varit i vatten tidigare. På varvet doppade de ner alla båtarna vid kaj före leverans för kontroll att de är täta.

En första koll i kölen bara bekräftade vad som var lovat av varvet. Det läckte inte in en droppe vatten, så vi kunde alla lugnt gå in i klubbhuset och ta en paus. Vinden låg ifrån kajen och fendrar var utlagda, så det var ingen fara, att hon skulle skava bordläggningen, innan jag hade gjort någon tilläggning under segel.

Jag kände mig helt överlycklig. Med båten i sjön och sex månaders semester.

Jag satte ett par svarta keramikflaskor på bordet i klubbhuset. De var vackert dekorerade med inkamotiv från Peru och hade innehållit nationaldrycken pisco. Jag gick ut för att köpa öl.

Karlarna slog upp försvarbart i glasen av den äkta finska vodkan, som jag hade tappat över på buteljerna. När jag återvände i dörrhålet, sa de högljutt till mig.

– Det var ett jäkla gott inkabrännvin, som du hade med hit.

Jag stod förvånad ett par ögonblick, innan jag fattade situationen. Det var aldrig min mening att bedra dem jag ville bara rama in festen lite, men jag såg allvaret i deras ansikten och insåg, att det var för sent att tala om sanningen. Det hela förblev min egen lilla hemlighet.

Efter ett par timmar i klubbhuset insåg jag, att det inte var någon lämplig tidpunkt för mastning, så jag frågade om någon var road att följa med och förhala Chilena till sin rätta bryggplats på stora bryggan. Min gamla skolkamrat Ulf och min broder Arne hjälpte mig. Vi förtojde båten för natten.

Följande dagar blev blåsiga och omöjliggjorde mastning, så jag sysslade mest med att bära ombord utrustning och segel. Jag synade

noga sprintarna i riggen till vant och stag, medan jag hade masten liggande i trädgården. Riggen var typ sju åttondels rigg, vilket innebär att förstag och toppvant inte sträcker sig ända upp till masttoppen utan är infäst en bit under denna. På så sätt har förseglen också minskat ytorna och gör båten bekvämare att vända med segel.

På masttoppen skruvade jag en vindvisare. Själv tyckte jag, att den inte såg mycket ut för att vara avsedd att sitta på en sådan utsatt plats. Den var ju endast tillverkad av några lättmetallbitar och en vindpil av plast. Men jag hade köpt den, så det var väl bäst att den kom på.

Jag för även in till Malmö och handlade ett fotogenkök av senaste modell. Det hade snabbtändare som användes att värma upp brännaren med istället för rödsprit som på tidigare kök. Fotogenen pressas under tryck genom ett munstycke och förvandlas till en antändbar gas.

Så hade jag i alla fall löst energiproblemet ombord i. Utan motor och generator skulle jag aldrig få elström till lanternor och ljus. Därför hade jag köpt fotogenlanternor och en enklare lykta för innerbelysning. Dunkar med trettio liter fotogen lastades ombord.

På tisdagen lovades vridande vind till sydväst och åter ökande. Halv tio på förmiddagen mojnade vinden, samtidigt som den vred. Jag stod i trädgården och såg, hur det slutade att piska runt bland de gröna björktopparna, fattade galoppen och rusade in till grannen. Han högg ved och tittade upp när jag kom.

– Vill du hjälpa mig att masta på, vinden har avtagit, så vi måste passa på nu, frågade jag. Han var brandman och van vid snabba utryckningar.

– Jag kommer bums, svarade han och satte sig på cykeln direkt. Det var en stor fördel att han var lång, eftersom vi tänkte resa masten utan kran.

Sven-Åke och jag transporterade ner masten på två cyklar till hamnen. Inalles samlades vi sex personer. Vi förhalade båten till lä vid sydvästra piren. Med ett ankare utlagt akterut hade vi bra läge på Chilena med fören intill piren. På maststötan av trä under däck satte jag först dit ett T-järn, som Arne hade tillverkat som ytterligare förstärkning för mastens påfrestningar.

– Båten kommer att sjunka innan du har lastat i all utrustningen, sa

en röst från bryggan, du är den mest pessimistiske seglaren i hamnen. Stöttan, som sitter i, håller i alla väder.

Det var förvisso sant. Originalstöttan skulle hålla i alla väder runt våra kuster, men jag hade ju tänkt segla mer än runt kusterna i Skandinavien. Jag inbillade mig, att brottsjöar ute i de större haven skulle åstadkomma sådana vibrationer i skrovet, att trästöttan utan extra förstärkning skulle brytas av sidledes. Men sådana tankar kunde jag inte avslöja, så jag försökte med.

– Jag kanske tuschar någon stenkaj, och då vill jag ha grejor som håller.

Så bar vi ut riggen från hamnplanen. Toppvant, förstag och undervant i ena sidan satte vi fast i däck och reste masten. Eftersom jag var nervös för att tappa andra sidans undervant, höll jag ett krampaktigt tag om vajern med ena handen och darrade med den andra, så att jag fumlade med sprinten till vantskruven, vilket hade till följd, att jag inte fick i den. Jag knuffades undan av en som hade lugnare nerver.

Med vant, stag och hanfot i aktern stod stängen av aluminium på däck och pekade upp med sin guldgula glans mot himlen.

– Sjösättningsfesten var så rejäl, så det här får ingå, sa grabbarna skämtsamt. Och jag kunde åter förtöja vid min ordinarie plats.

Vinden hade tilltagit kraftigt från sydväst. Så det var i sista momangen vi blev färdiga. Jag kände mig lite hungrig och tänkte, att det nog skulle smaka bra med lunch, innan jag spände åt vajrarna, så masten stod ganska löst, endast toppen hade en svag lutning akteröver.

Så for jag iväg på cykeln hem igen. Detta skulle visa sig vara ett stort misstag, som höll på att kosta hela min rigg och halva grannens.

När jag kom tillbaka efter någon timmes tid, hade vinden skakat i riggen, så alla vantskruvarna lossnat till de två yttersta gängorna. Med hjärtat i halsgropen sprang jag runt på däck och skruvade åt dem allihop, alltmedan jag i smyg tittade mig runt omkring för att se, om någon iakttog mig, så jag skulle bli tvungen att lägga fram en lång ursäktande förklaring, eller om jag kunde svälja hela förtreten själv.

För det är ibland hamnarnas kajsegelare och experters största nöje att från en plats bakom en fiskebodknut eller vedtrave följa och kom-

mentera förstagångsseglarens klumpighet och bristande vana. Men det är inte brukligt att gå fram och hjälpa till, för då kan det ju faktiskt hända, att de själva gör fel och sätter sig i en pinsam situation. Det finns faktiskt saker och situationer, som går att lösa på många olika sätt. Det ena inte sämre än det andra, men man får bestämma sig för en lösning och fullfölja den.

När jag tajtat åt vajrarna och räddat läget, tänkte jag, om jag dröjt, ja om jag så bara proppat i mig en enda liten köttbulle till vid lunchen, så kunde slutet bara blivit ett, bruten mast, urförbannade båtgrannar och slutet på atlantseglingen långt före den påbörjats.

Så kunde fintrimmandet av riggen börja. Det blev mycket skruvande upp och ner på de sex vantskruvarna, innan masten pekade stolt rakt mot skyn med bakåtböjd topp. Jag monterade på bom, skot och förklarade Chilena segelklar.

## 2.

### 15 distansminuter fel ... längs Västkusten

**B**lästen avtog till en svag bris på torsdagen, fortfarande från samma riktning. För första gången satte jag seglen på Chilena. Det något styva storseglet prasslade för vinden, när travarna gled i skåran uppför metallmasten. Liket sträcktes, men vecken låg fortfarande kvar i duken efter vikningen från segelmakaren. Den lätta genuan gled lika elegant uppför förstaget. Med vinschens hjälp på mastroten sträckte jag förliket.

Jag var ensam ombord. För det var lika bra att öva sig direkt från början om kommande förhållanden. Det skulle inte heller bereda någon större svårighet i det fina vädret. Jag ville bara ta en premiärsväng utanför hamnen.

Båten är fantastiskt välbalanserad. Det går att släppa rodret för längre stunder och lägga sig på fördäck, utan att båten ändrar kurs, både kryss, halvwind och slör, vilket jag var ovan vid från tidigare jollar. Jag såg med stor förhoppning fram emot att vindrodret skulle kunna fungera ganska bra, när jag så småningom monterade det i aktern.

Jag var helt nöjd med första provturen och vände in i hamn igen. Utan något missöde lade jag till vid bryggan.

Veckan därpå blev det fullt arbete med att prova självstyrningen under segling. Ibland var Karin och Sven-Åke med och hjälpte till med styrning och skotning, men för det mesta var jag ensam. Vindrodret fungerade fint på kryssbogarna och ner till halvwind, men jag hade stora problem vid undanvindarna. Styråran i vattnet, som utgjorde servokraft till huvudrodret, bröts av med detsamma, då båten började göra fart.



Den frihängande åran av trä höll inte för de stora påfrestningarna vid slör och läns.

Bekymret tycktes vara olösligt. Jag köpte längder med träplank i timmeraffären.

Men än hur jag utformade de olika modellerna, inte blev den ena bättre än den andre. Alla bröts av just vid medvind.

Alla hamnens medlemmar av fiskare, seglare och annat båtfolk undrade med förnyat intresse vart jag tänkte segla på semester. Jag förklarade att jag hade ännu tre månaders ledighet, och jag tänkte utnyttja det med en segling ensam längs västkusten upp till Norges vackra huvudstad Oslo, samt återvända hem igen längs danska ostkusten i en lugn och avkopplande takt. De godtog segelrutten, och jag behövde inte delge fler ingående planer på min semester.

Innerst inne började jag själv avskriva tankarna om en långsegling, och i verklighet ta på allvar det där med en tur på svenska västkusten, efter att ha brutit sönder sju styråror.

Både Sven-Åke och jag hade spenderat många sena kvällar och nätter för att lösa problemet. Han var skicklig i att klara av de mest svår-lösta uppgifter. Men den här hade varken han eller jag någon tidigare erfarenhet av. Vi vågade inte göra åran av starkare material, för då var risken stor att något annat i vindrodret skulle brytas sönder i stället. Men vid ytterligare segling var det Karin som kom på den rätta iden. Vi hade ingen brukbar styråra, utan seglade enbart för det fina vädrets skull. Hon satt och tittade fundersamt på självstyrningen och sa:

– Du förstärkte en jollebom med glasfiber hemma hos oss en gång. Gör på samma sätt nu, såga ut en åra av halvtums plywood, gör den väldigt smal nertill och bred uppe vid fästet. Sedan förstärker du den med fem lager glasfiber-matta på varje sida. Tror du inte det skulle fungera?

– Ja, försöka duger. Jag skall upp till varvet på Öckerö under min segling. Där kan jag få tag på både plywood och glasfiber, svarade jag.

Jag funderade på förslaget länge efteråt, och utformade det i teorin. Jag blev mer och mer övertygad om att vi hade löst svårigheten för färdigställandet av vindrodret.

På allvar återupptog jag provianterandet för långsegling. Matinköpet blev en lätt räkneoperation för mig, sju dagar på en vecka, femtiotvå veckor på ett år. Jag sökte i snabbköpsaffären efter sju olika rätter på burk till reducerat pris. Jag hittade först bruna bönor, och lastade femtiotvå burkar i shoppingvagnen. Jag gjorde även fynd av pytt i panna och köttsoffa till förmånligt pris, och stoppade ner lika många burkar av de båda sorterna i vagnen. Efter tredje rundan i snabbköpet räknade jag till sist in även hundrafemtio halvliters apelsinjuicekonserver till mitt lager.

Några av kunderna i affären kastade sneglande blickar på mig, där jag rullade fram mina överlastade kärror mot kassan. Kassörskorna undrade skämtsamt om jag skulle ut på hajk över lördag och söndag.

Med de inköpta konserverna beräknade jag, att middagarna för tre dagar i veckan under ett års tid var löst, och c-vitaminbehovet för fem månader skulle kunna bli tillfredsställt.

Resten av storprovianteringen tänkte jag göra i England. Att kosten skulle bli enformig räknade jag aldrig med. Jag kunde ju skifta om de olika rätterna på olika veckodagar.

Så kom nästa problem, med att bära ombord alla konserverna, utan att jag skulle väcka uppmärksamhet vid bryggan. Första rundan vid hamnen gick inte bra. Där var alldeles för mycket folk på kajen.

Jag körde i stället hem och sorterade sjökort. Jag behövde inte ha med alla de kort som var över Östersjön, Finska viken och Bottenhavet. Skulle jag segla dit, kunde jag kosta på mig att stanna till innan och hämta dem under min säng i Skanör.

Resten av sjökorten lade jag in i bilen tillsammans med konserverna. Senare på eftermiddagen gjorde jag en ny tur till hamnen, och där var ingen kvar av de, som jag kände.

Jag placerade konserverna jämnt fördelat under kojerna, och stuvade sjökorten under de olika kojmadrasserna.

Det var viktigt, att jag tog med kläder för alla sorters klimat, pälsmössa och ylletrojor för kalla hundvakter, flera par badbyxor för att kunna utnyttja de tropiska palmsträndernas turistliv. Det kanske skulle hända, att jag slet upp mer än ett par.

En avlång tvättkorg med kläder sköt jag in i stickkojen, och till

sist hängde jag finkostymen i garderoben. Jag fick även plats med mitt dykaggregat bland kokkärlen, tallrikarna och stekpannan under köksbänken. Jag fastställde tisdagen den trettioförsta juli till avseglingsdatum från Skanör.

Som alltid vid mina större förberedelser blev även denna gång sista dagen jäktig. Minneslistan, som jag hade i huvudet, kontrollerades, så att den stämde med det som fanns ombord.

Det blev många cykelturer mellan hemmet och hamnen. Jag hade knappast tid att äta den dagen. Delvis var jag nog en trafikfara. Med fullastade bärkassar hängande i klasar på styret. Pakethållaren var överlastad med kartonger, och med ytterligare paket under ena armen och packning på axeln trampade jag så fort jag förmådde de olika turerna.

När jag satt och åt middag hemma sent på eftermiddagen, trodde alla i huset, att jag så äntligen skulle avsegla mot Oslo, men de kunde inte riktigt förstå, att jag skulle vara ensam. Det var inte vanligt med soloseglare bland Skanörs båtfolk. Jag försvarade mig med motfrågan om de hade något förslag om vem, som kunde och hade tid att följa med mig. Jag visste att det inte fanns någon. Så blev det aldrig mer tal om den saken.

Sven-Åke och Karin hämtade mig klockan nio på kvällen och skjutsade mig ner till hamnen. De kom på exakt avtalat klockslag. Just som vi lastade in ett par kuddar och mina filter av lamaull, som jag hade köpt i Peru i bilen, dök en gammal skolkamrat till mig upp i sin bil. Jag hade inte sett honom på många år.

Hej Jan, det var längesedan, sa jag.

– Hej Uno, nej det var inte i går vi sågs, jag hade ett ärende hit till Skanör och tänkte samtidigt passa på tillfället att hälsa på dig.

– Då kom du lite olägligt, för jag ska precis segla på semester.

– Har du köpt segelbåt?

– Ja, jag har skaffat mig en liten kustkryssare.

– Jaså, då skall du kanske segla till Västindien nu då, precis som du alltid talade om i skolan att du tänkte göra, om du bara hade en båt.

Jag förargade mig själv över att gamla fantasier och drömmar från skoltiden kom tillbaka så här och återgavs exakt på fel tidpunkt.

– Åh, det skall han väl ändå inte! utbrast morsan.

Jag stod tunghäftad ett ögonblick, medan jag staplade sängutrustningen i bilen, och låtsades att jag inte hade hört vad hon sade, men Karin fattade galoppen.

– Nej, det skall han inte. Det går inte med den lilla båten och enkla utrustningen. Det måste vara en mycket större båt för en sådan segling, sade hon lugnande till mor.

Jag tog farväl av mor och åkte med i bilen ner till hamnen ivrigt att komma iväg mot ett stort äventyr och lämna fler besvärande frågor bakom mig.

Det tog inte långt tid att lägga i ordning de sista prylarna. Jag tänkte omsorgsfullt navigationslanternorna. Det tog lite tid att få en fin intrimmad låga på vecken.

– Det hinner bli morgon innan du får upp dem på plats, sa Sven-Åke.

När jag hade spänt fast dem i sina hållare på handräcket över ruffen och den vita i fästet på akterstagets hanfot, gick jag en runda kring hamnen och kontrollerade lysvidden från olika vinklar. Jag blev nöjd med skenet, som strålade ut genom de prismaflipade linsglasen. Men jag undrade hur mycket vind de kunde tåla, innan de blåstes ut. Jag hade blivit informerad av andra seglare, att jag skulle få problem med att hålla dem brinnande vid vindhastigheter över åtta meter per sekund. Det återstod att se.

Klockan halv elva i den månlösa klara sommarkvällen, tog jag adjö av Sven-Åke och Karin på bryggan. Jag steg åter ombord och trädde omsorgsfullt storseglet på bommen och hakade fast kryssfocken på förstaget. Nere i ruffen plockade jag fram sjökorten över hela Öresund och gjorde klart för avgång mot Öckerö i Bohusläns skärgård. Jag förhalade mig ut till förtöjningspälén utanför bryggplatsen. Sven-Åke släppte tamparna från bryggan. Efter vinkningar till dem gled Chilena tio minuter senare ut genom hamninloppet för en svag västlig bris, under det att någon blåste i en mistlur längre in på bryggan. Himlen var alldeles stjärnklar. Jag sträckte utanför det första grundet och styrde upp mot den stora danska fyren Drogden, som står mitt i Öresund.

Där var fortfarande märken kvar på den efter ett amerikanskt handelsfartyg, som strax efter andra världskriget rände på den med 17 knops fart och vred runt fyren ett kvarts varv.

I sjöförklaringen sade kaptenen.

– Det gör ingenting. Jag vrider rätt den nästa gång jag kommer tillbaka. Av någon anledning fick han aldrig den chansen.

Seglingen upp genom sundet gick utan svårighet. Det är endast tio sjömil som bredast. Fyror och lysbojar står tätt utsatta vid farlederna. Här hade jag seglat många gånger förut. Så det blev mer lokalkännedom än navigering efter sjökorten.

Det var ändå en speciellt spännande känsla att vara på väg ensam, till skillnad från alla de tidigare gånger, då jag har varit gast på andra båtar och hjälpt till med seglingen.

Tidigt på morgonen väster om ön Ven åt jag min första måltid ombord. Den bestod av öl och smörgås med rökt korv. Det var bäst att avklara ätandet före passagen vid Helsingör-Helsingborgs färjeled, sedan skulle det inte bli mycket tid över till det.

Där uppe är sundet endast två sjömil brett, och färjorna passerar hamninloppen i genomsnitt var tredje minut.

Det var precis som jag anade, när jag närmade mig Helsingör, var det två passagerarfartyg på väg ut ur hamn på min babordssida, ett rakt förut och två ut om styrbord, som var på ingående. Vinden hade avtagit något och försvårade min manöverförmåga, fastän jag hade bytt till genuafocken. Det gällde att komma förbi så fort så möjligt.

Jag tog kurs på den sista färjan av de två, som var på utgående och styrde rakt emot den. Den var betydligt snabbare än Chilena. Allt eftersom den kom närmare, styrde jag mot dess akterskepp och passerade nära akter om den. Så var jag mitt emellan de båda färjerutterna. Första manövern hade gått bra, så jag upprepade manövern mot de båda fartygen, som närmade sig från styrbord.

Utän att ha hört någon ilsken tyfonsignal eller fått en enda hotfull åthutning från någon av kaptenerna, kom jag förbi leden, och jag pustade ut något, medan jag beskådade slottet Kronborg om babord. Sikten var klar och svenska kustens konturer syntes bra, men vinden ökade i styrka, så jag skiftade tillbaka till kryssfocken. Jag hoppades

bara att vinden inte skulle vrida sig mer åt nord. Som den var, skulle jag kunna sträcka ända upp till Trubadurens fyr vid södra farleden till skärgården.

Strax efter klockan nio på förmiddagen var jag syd om Vikens hamn. Med hela Kattgatt bakom sig växte sjöarna och gjorde mig nervös. Det var tid att reva seglen. Efter min uppskattningsförmåga blåste det 13 meter per sekund.

Påpälsad med varma kläder, oljeställ, flytväst, säkerhetssele, koplade jag in vindrodret och lämnade sittbrunnen. Jag kröp fram emot fördäcket och satte mig gränsle runt mastfoten.

Fockfallet var fastgjort med en nyckstek om knapen på mastens babordssida några decimeter över däck. Det var ingen som helst svårighet att lösgöra fallet. Vinden blåste ur focken, och jag kravlade mig över fördäcket och fram i stäven. Det stänkte över däcket ifrån de vitskummande vågtopparna. Jag hade bara däckssargen att hålla mig i, där jag satt och bärgade focken. När båten tappade farten, stänkte det inte över så mycket, men rörelserna blev mer oregelbundna.

Jag hade aldrig tidigare provat knytrevet i kryssfocken, men det fanns ingenting som tydde på att något skulle vara galet. Endast att jag tog extra lång tid på mig själv. Jag hissade seglet igen med betydligt mindre yta, och Chilena krängde inte alls så mycket, när jag skotade hem igen i sittbrunnen.

Vindrodret styrde inte perfekt i den allt mer växande sjön, för jag var inte van att ställa in det att styra i hård sjö. Så jag satte mig till rors igen och styrde själv för att gå klar den skånska kusten.

Jag satt där bara en halv timme, innan jag kände mig allt oroligare för den ökande vinden. Jag ville egentligen inte, men jag var tvungen att inse sanningen om att även behöva reva storseglet. Den revanordningen hade jag heller aldrig använt. Men det var den gamla beprövade sorten med revsejsingar inbundna i en linje från akterkant på seglet strax under nedre lattan och fram till mastliktet.

Än en gång satt jag fastspänd vid masten i min säkerhetssele. Jag var lite ängslig för att ta ner storseglet, för det var nära till land och risken att driva på grund var stor innan jag fick upp seglet igen. För med enbart revad fock kunde inte Chilena avancera mot sjöarna.

Där fanns ingen tid att tveka, utan bara låta händer och fingrar arbeta snabbt.

Båten rullade våldsamt, när hon nästan låg tvärs i vågorna. Bommen slängde fram och åter över däck, tills jag tajtade åt storskotet. Sedan gick det lättare att arbeta.

Med god marginal till land hissade jag det minskade storseglet, skotade, satte fart och återupptog den rätta kursen.

Chilena krängde inte ner så mycket och gled mjukare över sjöarna efter revningen. Vinden var stadig i styrka och riktning.

Vid middagstid hade jag hunnit upp förbi Kullens udde. Vågorna blev mer krabba och toppiga just utanför udden, och båten slog hårt ner i vattnet några gånger under sina rörelser, när hon klättrade över vågorna. Det resulterade i att alla sjökorten under madrasserna slungades fram och blandade sig huller om buller på durken med det aktuella Kattegattkortet underst, när jag precis som bäst behövde det.

Jag slängde ner sjökorten i läkojen på styrbordssidan. Det stod klart att jag var tvungen att finna ut en ny stuvningsplats åt dem i fortsättningen. Den gamla regeln om att skepparen skall ha sjökorten under sin koj, det går bra, om det bara är några kort, men jag hade upp emot hundra kort.

Chilenas rörelser tillät inte några vidare funderingar på saken i det ögonblicket, och det nya stället fick bero tills jag kom fram till Öckerö.

Jag blev bara några minuter under däck i taget. Liksom vid provseglingarna utanför Skanör hade inte känslan i mig släppt, att något galet höll på att hända med rigg eller segel, så fort jag gick ner och drog igen luckan om mig i ruffen. Den oroskänslan ville inte släppa taget. Samtidigt som jag, varje gång jag tittade upp genom luckan, inte kunde begripa vad det var som gjorde mig orolig. Allting arbetade perfekt.

På eftermiddagen hade jag varit vaken trettioen timmar i sträck. Ögonlocken kändes tunga som bly. Efter en mager smörgåslunch, försäkrade jag mig om att säkerhetssele satt ordentligt krokad om öglan i sittbrunnen, rättade till flytvästen utanpå oljestället, kontrollerade att inget fartyg var inom synhåll och lade mig så bekvämt som

möjligt på läsidan i sittbrunnen för att vila en stund. Jag somnade omedelbart in, fastän en del stänk från sjöarna, som slog i bogen, rök över hela sittbrunnen och letade sig ibland in under oljeställsjackan och kylde obehagligt av ryggen. Jag vred mig otaliga gånger runt på den hårda bänken.

Jag tyckte jag hade sovit en evighet, fastän det i verkligheten bara varit trettiofem minuter, då jag tydligt hörde dunket ifrån ett fartygs-maskineri. Jag satte mig genast upp och tittade runt omkring mig. Tvärs ut om styrbord såg jag ett litet fraktfartyg, som stävade på motsatt kurs. Hjärtat klappade fortare i ett ögonblick, men när jag hade tänkt igenom situationen, så lugnade det ner sig igen. Fartyget hade passerat, och med det var också kollisionsrisken förbi. Jag återupptog vilandet.

Det var i den stunden som jag blev på det klara med att under min segling tilläts jag inte tänka på hur saker och ting kunde ha blivit. Här var inte plats för någon efterklokhet och en massa ”om”. Det gällde att planera allting i för tid, så gott det gick. Gick något åt skogen, kunde jag inte sitta och grubbla över varför jag inte hade gjort på rätt sätt. Jag var tvungen att ha en effektivare vakthållning, så jag vaknade upp och spanade ut över horisonten med jämnare mellanrum efter mötet med den lilla lasttrampen.

Vilotimmarna gjorde gott, och vid kvällen kände jag mig bättre i hela kroppen, fastän den sammanlagda sömnen inte blev mer än knappa tre timmar. Som alltid vid hård vind hoppades jag att den snart skulle avta igen. Men solen sjönk eldröd ner i ett dis i väster. Det bådade inte alls för goda väderleksutsikter inför natten.

Jag lämnade land ur sikte och var ute i södra Kattegatt. Jag gick ner i ruffen för att ta ut kursen till Trubaduren. Allting där nere var i en enda röra, och jag plockade mödosamt fram en linjal ur hyllan under styrbordsdäcket, men det var omöjligt för mig att hitta någon passare. Med linjalens hjälp konstaterade jag att den kurs båten hade bar på ett ungefär rakt på Trubaduren, och med lite avdrift skulle jag angöra en aning söder om den. Då skulle kryssen in i skärgården inte heller bli lång. Med tumme och pekfinger utsträckta över distansen på sjökortet,



beräknade jag att vara över Kattegatt och inne vid kusten strax före gryningen nästa dag.

Kom jag något fel, så var det enkelt att rätta till genom att titta på fyrkaraktärerna och jämföra dem med sjökortet. Det skulle inte bli någon svårighet. Jag hade ju varit med och seglat utmed kusten många gånger förut. Den enda lilla detaljen som jag glömde bort var, att jag hade aldrig i praktiken navigerat själv.

Samtidigt som jag lämnade Hallands Väderö bakom mig, förlorade jag också min enda fasta punkt från sjökortet före Göteborg.

När solen försvunnit under horisonten, tog jag ner navigationslanternorna en i sänder i ruffen, tände dem och satte dem åter på plats. Jag hade inga större förhoppningar till övers, för att de skulle brinna i mer än fem minuter, så som vind och sjö vräkte åtskilligt med vatten över dem.

Natten föll på, svart och kylig. Vindrodret var befriat från tjänst, och jag satt själv till rors.

Närmare midnatt ökade vinden i stället för att avta. Men känslan, som jag hade fått de första timmarna i den gropiga sjön, om att båten skulle kantra hade helt försvunnit och ett förtroende för att Chilena tålde sjö växte fram inom mig.

Farledsbojarna upp genom Kattegatt syntes inte till, fastän de stod tätt enligt sjökortet. Jag satt länge och spanade intensivt efter att få se ett ljus från ön Anholt, men det var förgäves.

Jag började tvivla på min navigering, om den var så väldigt noggrann och säker. Kanske hade jag i alla fall seglat vilse?

Kursen blev efter en fast och bestämd vinkel mellan båten och vinden, men då kompassbelysning saknades kontrollerade jag kompassen med jämna mellanrum med en ficklampa, och jag tyckte att enligt sjökortet låg kursen utan korrigering med rodret mestadels rakt i Göteborgs skärgårds södra infart.

Vinden ökade till styv kuling, och det ven i rigg och segel. Jag kände mig osäker på hur mycket segel masten i den stunden tålde. Så för säkerhets skull kravlade jag fram på fördäck i mörkret och plockade ner den revade kryssfocken och surrade den på däck. Det kändes betydligt tryggare, och jag hade heller inte bråttom. Jag var

tvungen att segla närmare kusten och bestämma min position, innan jag fortsatte. Ett tag trodde jag till och med att jag hade passerat södra skärgårdsfarleden och var på väg upp mot Vinga. Men det var mer en trött önsketanke som jag bara ville lura mig själv med, om att nattens segling hade gått väldigt fort. Vid det laget kändes ögonen oerhört trötta och tunga. Kroppen ville knappt hålla sig upprätt vid rorsplatsen. Jag hade träsma i ändan av den hårda sittbrunnsbänken, och benen kändes helt degiga och utmattade.

Under länsen in mot land bröts styråran till vindrodret av och en avlösning vid rodret omintetgjordes.

I det tilltagande gryningsljuset såg jag de första stenklipporna och landkonturerna av skärgården. På en kobbe såg jag en fyr, som jag tyckte mig känna igen som fyren Kungen sedan en tidigare segling i Bohuslän.

Morgonljuset hade tilltagit så mycket, att solventilen i fyren hade trätt i funktion och släckt fyrljuset för dagen. Jag lade Chilena bi i vinden, medan jag begrundade om det verkligen var Kungen, som jag hade sett. Det aktuella sjökortet hade åter blandat sig med de övriga mitt på durken nere i ruffen efter rullningarna under länsen in mot land, och jag var alldeles för trött för att leta reda på det igen.

Sedan jag antog att det var fyren Kungen, så blev jag medveten om att jag skulle ha passerat fyrplatsen Nidingen tidigare på morgonen, men jag hade inte sett något dylikt fyrsken. Då kom det ur min orkeslösa hjärna tanken om att Nidingens fyr var nerlagd och fyrtornet med övriga fyrmästarbostäder hade rivits ner. Därför hade jag passerat den platsen oförmärkt trodde jag. Någon annan tankeverksamhet satte jag aldrig igång om det problemet. Jag var nöjd med det antagandet. Jag var helt enkelt för trött för att kunna tänka klart. Jag hissade den revade kryssfocken, innan jag lät Chilena skjuta fart emot vågorna igen.

Det var endast spänningen, om att jag var alldeles ensam i min egen båt och var på väg i min första riktiga långsegling med ny bestämmelseort, som höll mig vaken vid rodret.

Det är femton distansminuter från Kungens fyr till Tistlarna i farledens mynning. Efter en timmes segling från Klåbacken blev ett par

holmar tydligt synliga föröver. Jag trodde jag hade tillryggalagt de femton sjömil. Jag glömde fullständigt bort att titta på vad loggens trippmätare visade.

Öarna liknade Tistlarna, som är de första holmarna till Västkustens skärgård söderifrån.

Jag passerade öster om öarna och fortsatte uppemot det smala gattet, som syntes föröver. Vinden hade vridit en aning mot norr, och jag började kryssa. På en liten kobbe stod en fyr, som jag med stor iver seglade fram till. För där skulle jag ha haft chansen att ta reda på exakt var jag befann mig.

En hel del av skärgårdsfyraerna var försedda med gasbrännare och brann dygnet runt. Men innan jag kom fram till fyren hade jag hamnat mitt emellan stengrund och brott. Jag tittade hela tiden på fel ställe i sjökortet utan att veta om det, och jämförde utmärkningarna i det med verkligheten. Förvånansvärt nog stämde allting något så när överens för mig.

För mig som är uppvuxen vid en lång havskust är skärgården som resultatet från en fullständigt okontrollerad utstjälpning i sjön av stenbumlingar av olika mått och storlekar.

Det enda jag inte fick att stämma överens med sjökortet, var att jag inte såg en enda prick bland grynnorna och skären.

Sjön, som låg på utifrån havet, bröts upp i kaskader runt de små stenkobbarna. Det såg väldigt hotfullt ut, när jag befann mig mitt i de rasande elementen.

Mitt förnuft sade att det måste vara djupast mitt emellan bränningarna. Därför seglade jag slingrande runt om de olika grunden med största möjliga avstånd. Jag hade passerat ett antal bränningar, och min uppmärksamhet var skärpt till ett maximum i mitt uttröttade tillstånd. Då trodde jag att seglatsen skulle få ett plötsligt slut. Jag sköt förbi en flatbottnad eka, som låg uppankrad i lä om ett stengrund. Det satt två män i den och fiskade. De lade genast ner metspöna och tittade med förvånad blick på Chilena, som om hon var på väg till en säker undergång i det följande ögonblicket.

Jag klarade mig igenom området utan att ens ha tuschat vid havsbotten med kölen, och närmade mig fyren. Då jag var helt inpå den,

upptäckte jag att den var släckt. Antagligen var den också försedd med solventil.

Det var åtminstone till synes en öppen segelbar led föröver, så långt jag kunde se, och jag var helt i mitt sinne övertygad, om att jag var i den rätta sjöleden in mot Göteborg, fastän land syntes längst bort på horisonten och vid sidorna. Jag visste att i skärgården överlappar öarna varandra och döljer farbart vatten. Vinden avtog ju längre in i viken jag seglade, och det blev en härlig halvwind. Solen tittade fram bakom en molntapp och torkade snabbt det våta däck. Jag passerade fler och fler nöjesbåtar, som låg ankrade utmed de vackert trädprydda sjökanterna. Jag letade förtvivlat efter en säker ankarplats i lä av land. Jag stoppade upp båten trehundra meter ut ifrån en brygga, som låg i lä av en skogsdunge, och tyckte jag kunde ankra upp.

Jag var rädd för att ha kommit in i någons privata vik. Men jag var alldeles för trött för att bry mig om det. När jag släppte ut den sju och ett halvt kilo tunga patentdraggen med de fyra metrarna kätting och fäste ankarlinans ände i knapen på fördäck, kändes en stor lättnad ifrån bröstet på mig. Jag hade i alla fall klarat båten oskadd över sin första långa seglats och ankrat upp välbehållen någonstans.

Det var det enda lilla problem jag hade kvar att lösa, att ta reda på var jag befann mig. Jag hade ingen som helst aning om var jag befann mig. Den tidigare till synes så fina farleden norrut, hade ändrat sig till en djup vik, med fastland rakt föröver. Jag tog av mina våta kläder och oljeställ, och hängde dem till tork i sittbrunnen tillsammans med ett par kuddar och andra blöta saker. Omedelbart efter det att jag hade klätt mig i torra kläder och lagt mig i koj, tog tröttheten ut sin rätt. Jag somnade in i en djup dvala.

Det är ytterst få gånger i mitt liv, som jag har varit så där väldigt utmattad. Att jag orkade med strapatserna till slutet denna gång berodde nog på att första långseglingen och början till mitt livs stora önskedröm hade börjat.

När jag är omåttligt trött, blir min sömn inte den bästa. Det blev den heller inte denna gång. Jag vaknade flera gånger under förmiddagen, vände och vred mig i koj och somnade om.

Frampå eftermiddagen vaknade jag något så när utvilad. Efter att ha gnuggat sömnen ur ögonen, började jag åter grubbla på vart jag befann mig. Jag kikade i sjökortet över norra Kattegatt, och hur jag än i minnet jämförde kustbandet, som jag hade passerat, kunde jag inte placera in det på kortet.

Till min stora förargelse, så kunde jag inte ens ta till en så drastisk åtgärd, som att ta en solhöjd med sextanten och räkna ut positionen. För det fanns ingen havshorisont. Och jag som tidigare var säker på att kunna räkna ut min position med hjälp av sextanten, kronometern och tabellerna vart än jag befann mig på haven, också var det var till ingen nytta vid första tillfället.

Jag övergav funderandet om positionen och övergick till matlagning. Båten red fint för ankarlinan och svängde lugnt fram och åter i brisen från land. Jag skulle tända fotogenköket för första gången.

Principen med köket verkade mycket bra. Därför hade jag också köpt det istället för att ta med spritköket, som följde med båten vid leveransen. Då hade jag även den fördelen av att bara behöva ha ett sorts bränsle ombord då kök, innerbelysning och navigationslanternorna brann med fotogen.

För säkerhets skull tog jag loss köket från pentryt och placerade det på toften i sittbrunnen. Jag kunde ju aldrig veta, om det skulle blossa upp och ta eld i inredningen.

Eld ombord anser jag vara en av de allra värsta farorna och därför hade jag föresatt mig att vidta allra största försiktighet varje gång jag skulle använda tändstickor. Dessutom hade jag monterat in två pulversläckare, en i garderoben och den andra i kistebänken ute i sittbrunnen akterut, så att man skulle kunna nå en vart än eld befarades bryta ut.

Jag tände ena lågan på köket helt efter instruktionerna, och bestämde mig för att laga pytt i panna med stekt ägg. Det blev en ljuvlig anrättning, även om konservburkens innehåll bara blev halvstekt och båda äggen brändes vid.

Mitt under måltiden såg jag plötsligt en finnjolleseglare, som höll kurs rakt emot mig. Jag lämnade tallriken och steg upp i sittbrunnen. Jag viftade med armarna och tjoade till honom. Jag insåg min chans att kunna få tag i någon person och fråga om min position.

För en jolleseglare måste vara från trakten, tänkte jag, och de är nästan alltid lättare att tala segling med än kölbåtsseglare. För jag anade hur genant min fråga skulle låta. Samtidigt förstod jag, att jag aldrig skulle klara av min segling, om jag inte tänkte realistiskt i alla situationer och tog lärdom av felen. Med en fin mjuk manöver kom finnjollen upp långsides Chilena akterifrån. Jag tog emot förtöjningstampen och lade fast den om akterknäpen på babordssidan, så jollen kunde hänga fritt akter om Chilena. Killen kom ombord. Han var kraftigt byggd och såg vältränad ut typiskt just för en finnolleseglare. Det var ju inte så särdeles länge sedan jag hade kämpat bland dem ute på kappseglingsbanorna med min OK-jolle.

– Hej, Uno heter jag, välkommen ombord.

– Lasse heter jag, var det något speciellt du ville? frågade han.

Jag svalde hårt och tittade ner i sjökortet, som låg utbrett framför oss. Jag kände inom mig hur svårt det var att formulera och få fram orden till min fråga.

– Du förstår, började jag trevande, det har blåst väldigt hårt i går och i natt, och jag kommer direkt ända nere ifrån Öresund och skall till Öckerö. Så jag har i ovädret kommit ur kurs och tappat bort min position. Nu undrar jag vilken vik detta är?

Det kom upp ett förvånat uttryck i hans ögon, men så svarade han.

– Det här är Kopparviken utanför Kungsbacka. Rakt in ligger Gottskär. Du kan lägga till vid bryggan där inne, om du vill.

Jag tackade för hjälpen och gav honom min sista öl. Han lämnade Chilena i sin jolle och fortsatte in mot stranden.

Själv begrundade jag på sjökortet mitt stora misstag, men jag var evigt tacksam för att han inte hade frågat vart jag tänkte fortsätta min färd.

Jag hade seglat 15 distansminuter fel och hade hamnat söder om leden in mot Göteborg.

Jag tänkte, det var lika bra, att jag skippade alla planer på att segla till Sydamerika, om jag inte kunde navigera bättre än jag hade gjort. Jag kanske skulle få problem med att bara ta mig resten av vägen till Öckerö.

Mot kvällningen hissade jag segel, tog upp ankaret och förhalade in till bryggan. Vinden hade dött ut fullständigt, när jag hade förtöjt. Jag tog en promenad i det av naturen kuperade samhället. Bortom en kulle, på andra sidan byn, ligger en liten hamn nere vid stranden. Och en bit ifrån kajen låg samhällets kafé.

Jag gick in där och köpte några småfranska för att ha till frukost morgonen därpå. Då bekräftades Lasses ord. På påsen stod Gottskärs Konditori. Jag var nöjd med landbesöket och gick ombord igen och lade mig.

Nästa morgon vaknade jag utvilad. Jag lagade morgonkaffe utan att ta loss köket från sin plats i ruffen. Jag var tvungen att vänja mig vid att träkanterna runt köket blev utsatta för hetta och svartbrändes.

Osäkerheten kröp sakta igenom kroppen. Jag tänkte på hur dåligt jag hade navigerat och seglat första sträckan. Mitt självförtroende hade totalt försvunnit. Jag bestämde mig för att inte segla runt Sydamerika. Kunde jag bara klara mig till Öckerö, så skulle jag ta det lugnt i skärgården under semestern.

Jag ritade omsorgsfullt ut de olika kurserna i sjökortet för hela vägen ända ifrån bryggan och upp till Öckerö i förväg samt noterade gradtal och distans mellan de olika sjömärkena. Avståndet är trettio sjömil.

Klockan elva lade jag ut från bryggan och började kryssa ut ur Kopparviken. Det blåste en svag sydlig vind. Inte ett enda moln syntes på den klarblå himlen. Det tog längre tid att nå fram till sydspetsen på fastlandet.

Väl framme vid udden siktade jag ön Röse. Där släppte jag på skoten och seglade för halvvind. Jag avläste noga loggen och spanade föröver efter de första prickarna, som utmärker farleden. Jag ansträngde mig verkligen för att inte segla fel.

När jag tittade runt horisonten för att upptäcka andra eventuella sjötrafikanter, såg jag om styrbord fyren Nidingen som jag trodde var nedriven. De båda fyrtornen står där än idag, precis som de blev byggda en gång i tiden. Det är till och med landets första fyr uppförd år 1624 dock inte den äldsta fyrplatsen som är Falsterbo.

Jag hittade lätt de prickar, som kurslinjerna på sjökortet var dragna

till. När jag rundade Breda Kråkor, blev det platt läns. Vinden var fortfarande svag, så det gick inte så fort, fastän jag skotade ut genuafocken på motsatt sida om storen. Jag hade ingen spirbom till fockarna, så genuan drev inte på med full effekt, men vad gjorde det. Vädret var härligt, solsken och vinden i ryggen, så det var varmt och skönt i sittbrunnen också ingen sjöhävning. Det är så jag tycker segling ska vara. Den enda nackdelen var, att det drog ut på tiden.

Jag upptäckte, att när jag ansträngde mig lite med att läsa av kompassen och loggen, så stämde navigationen mycket väl överens med verkligheten.

Jag satt till rors hela eftermiddagen och kvällen. Jag lämnade rodret endast en kort stund, när jag tände lanternorna i skymningen. Då mörkret föll på, och jag inte kunde urskilja landkonturerna längre, började osäkerheten komma över mig igen.

Dess bättre såg jag fyren Trubaduren, och jag visste med bestämdhet att det var den, men nervositeten och spänningen inom mig berodde på bristande säkerhet att navigera inomskärs och då speciellt nattetid.

Det är väldigt många fyrar och ljusbojar att identifiera från varandra. Om man missar eller tar fel på någon av dem, så kan det gå riktigt illa. Det hade jag i alla fall klart för mig. Skärgårdens stenbotten och grynnor tar mycket hårdare emot vid grundstötning än sydkustens mjuka sandbankar.

Färden norrut i leden mot Öckerö gick emellertid helt utan tillbud. Med hjälp av ficklampan lös jag upp sjökortet och hittade de fyrar och ljusbojar, som behövdes för att ta mig fram till Öckerös grannö Hönö. Sedan var det lätt, för bakom Öckerös östligaste udde låg Amigovarvet. Det kom jag ihåg från de gånger jag var där med bilfärjorna.

En kvart före midnatt gjorde jag en tilläggningsmanöver in mellan pålarna och förtöjde vid Arksunds brygga rakt nedanför varvet.



### 3.

## Danmark, Nordsjön och i hamn i England

Det rädde inte full arbetsaktivitet vid varvet, eftersom en hel del av personalen var semesterledig. Jag blev lite orolig för att detta skulle omintetgöra mina planer om att skaffa en styråra till mitt vindroder utskuren och plastad. Kanske blev jag tvungen att vänta ett par veckor extra på Öckerö. Det hade jag tidsmässigt inte råd med, om jag skulle segla längre än till Bohusläns skärgård.

Utan att avslöja mina verkliga segelplaner för varvschefen Arne Arksund, blev jag lovad den hjälp, som behövdes för att tillverka styråran. Jag satte genast igång med att rita upp mönstret på plywood och sågade ut det. Jag gjorde två åror samtidigt. Med bredare del upptill och en lång, smal del nertill liknade de leksaksgevär. I plastverkstaden färdiglaminerade jag de båda årorna med glasfiber. Den ena lade jag i reserv i sittbrunnen.

En dag provseglade jag genom skärgården in till Göteborg och handlade reservprylar till riggen och sjökort över inseglingen till Burnham on Crouch på engelska ostkusten.

Jag hade tidigare bara seglat i svenska vatten, så jag var väldigt nervös för att ge mig i kast med det engelska tidvattnet med en segelbåt helt utan motor. I Skanör hade en engelsman sagt mig, att Burnham on Crouch hade en liten idyllisk yachthamn, där båtarna låg på svaj och inte behövde torrläggas vid ebb, men samtidigt hade han tillagt, att det kunde vara en besvärlig hamn att ta sig in i för enbart segel. Engelska sjökort var dyra i Sverige, så jag begränsade antalet till ett minimum av fyra, men jag köpte flera väderkartor över Nordatlanten.

Med sjökorten under armen, sex band av tabellerna H.O.P. 214

i famnen och den gula signalflaggan Q i fickan, åkte jag tillbaka till båten. Det grämde mig en smula efteråt att signalflaggan Q, som endast bestod av en gul tygbit och en snörstump, kostade tretton kronor och femtio öre. Det gällde att vara ekonomisk från allra första början, men nödvändiga saker var jag naturligtvis tvungen att skaffa.

Vinden blåste hård västlig och visade inga tecken på att avta. Jag pysslade ombord och förberedde avsegling, bara vädret blev bättre. Jag ville inte gärna börja seglatsen med en hård, gropig och blöt kryss.

När jag höll på med att fylla fyrtio liter färskvatten ombord i mina extra plastbehållare, frågade Arksund.

– Vart tänker du nu segla?

– Genom skärgården och upp till Oslo, svarade jag.

– Jamen är inte båten för tungt lastad?

Chilena var faktiskt nerlastad till den vita snobbranden i vattenlinjen, och ändå hade jag tagit ur de 75 kilo tunga extra blytackor, som fanns i kölen för att kompensera en motors vikt, när jag köpte båten.

– Nej, det är bäst att ha allt nödvändigt med sig, svarade jag. Han visade mig på sina sjökort var det är vackert att segla bland skärgårdsöarna, samt var alla de olika varven låg på vägen upp till Oslo.

Jag följde hans penna med blicken och försökte se intresserad ut, men hela tiden tänkte jag mig, bara han inte frågar efter mina sjökort för att märka ut något i dem. Då hade det varit klippt. Jag hade inte ett enda kort, som täckte norr om Öckerö.

Grått och trist väder med regnbyar och hård västlig vind präglade andra helgen i augusti och blev inte ett dugg bättre på måndagen. I stället för att avsegla åkte jag med Arksund in till Göteborg. Han hade ett ärende till nautiska affären. Här passade jag på att fråga om de hade fått hem sjökortsfodral av plast. Medan expediten plockade fram våra varor, hoppades jag innerligt att han inte skulle nämna något i förbigående om att jag hade köpt sjökort över Engelska kusten och väderkort för Nordatlanten. Jag hade inte kunnat ge någon förklaring så där på direkten, vad jag skulle ha dem till. Jag betalade plastfodralet, skyndade mig ut och satte mig i bilen.

På kvällen ringde jag till Sven-Åke och talade om, att jag hade för

avsikt att ge mig iväg på tisdagseftermiddag, om vädret tillät. De blev glada att höra ifrån mig. De hade varit lite oroliga, för hur det hade gått på min premiärtur. Det hade ju varit hårt väder. Om jag inte hade ringt, hade de tänkt slå en signal till varvet, för att höra om jag hade syns till.

För att spisa färskmat de första dygnet till sjöss, inhandlade jag på förmiddagen korb, köttbullar, ägg, bröd, grönsaker och en hel del andra färskvaror. Som avskedsmiddag till Öckerö åt jag kotlett på strandkaféet.

Jag var ivrig att ge mig iväg omedelbart efter måltiden. Det återstod bara en liten detalj att klara av innan avfärden. Jag gick in på öns bank och växlade mina sista svenska kronor till engelska pund och amerikanska dollar. Det blev ett litet streck i min beräkning. De hade inga småsedlar på kontoret. Kassörskan ringde till filialkontoret på Hönö och beställde valutan i växel. Ville jag ha dem omedelbart, kunde jag låna kassörskans cykel och åka dit. Jag letade runt hela bankhuset utan att hitta någon cykel. Bankkamreren hade tagit den och åkt till lunch.

Något modstulen började jag den fem och en halv kilometer långa fotmarschen till Hönö fram och tillbaka. Det var en nyttig övning, inte bara fysiskt, utan också i min beslutsamhet att inte ge upp bara för att det är motigt .

Något senare på eftermiddagen än jag hade tänkt mig, vinkade jag farväl till Arksund och de övriga på bryggan.

– Titta in om här igen när du kommer tillbaka från Oslo, skrek hans hustru Göta, alltmedan Chilena sakta gled norrut över viken.

Vinden var svag, sydlig och fyllde nätt och jämnt genuan. Soldiset låg skarpt över horisonten och skar i ögonen. Entusiasmen var enorm i det ögonblicket, när förtöjningstamper och fendrar var undanstuvat och båten klar för havssegling. I och med jag rundade öarna Stuvö och Burö, lämnade jag skärgården och var på väg mot det stora äventyret.

Det kändes ännu bättre, när jag skotade hem seglen för halv vind. Båten krängde ner styrbordssidan och sköt iväg stadigare och snabbare.

Tvärs fyren Stora Oset lade jag ut en västlig kurs, som bar sju nau-

tiska mil norr om Skagen, Danmarks nordligaste udde. Jag ville med god marginal gå klar sandrevet utanför och undvika ödesdigra misstag.

Jag lämnade därmed den trygga, vackra skärgården bakom mig. Även om man får se upp med grynnor och skär, så känner man sig inte alldeles utlämnad åt vattnets krafter vid hård vind. Öarna hindrar effektivt varje tillstymmelse till vågbildning. Det känns också skönt att ha nära till en lugn hamn eller ankarvik.

Vädret bestämmer en hel del om segling. Klockan halv nio på kvällen hade vinden dött ut fullständigt. Jag surrade rorkulten och lämnade rorplatsen, när båten inte mer rörde sig ett dugg framåt. Genuafocken prasslade mot vant och stag. Storbommen lyfte och sänkte av båtens oregelbundna rörelser i dyningarna. Det skar ljudliga piskrapp genom luften från storseglet, som snärtade till emellanåt när det inte längre var utspänt av någon bris.

Det gjorde mig illa i hela kroppen, att se hur segel och beslag nötte mot riggen, så jag tog ner dem, samt tajtade alla lösa linor. Tids nog skulle allting slitats ut ändå.

Chilenas gungande blev än obehagligare. Det fanns ingenting på masten längre, som dämpade svängningarna. Konstigt nog blev jag inte sjösjuk, men hungern gjorde sig påmind. Det skulle bli en festmåltid. Lite gungande får inte hindra en riktig seglare i sina gastronomiska övningar ute på öppet hav, men jag blev annat varse, att jag varken var riktig seglare eller kock.

Djupt nere ifrån kölfickan plockade jag upp en burk pyttipanna. Margarinpaketet var flatbottnat och blev kvar, där jag placerade det på pentrybordet bredvid köket. Tallriken satte jag på den relativt smala durken, så den hade stöd upp emot kojsidan. Lunchkorvarna rullade heller inte omkring. Så var det till sist de två äggen, som skulle placeras. Jag hittade ett ställe, som i och för sig var bra. Det var sprickan mellan kojmadrassen och bordläggningen. Med möda plockade jag fram en konservöppnare och skar upp pyttipannaburkens ena gavel. Det var bäst att steka potatisen först. De tog längst tid. Korvarna stod sedan i tur.

Under tiden de låg på stekjärnet, sträckte jag mig efter lingonburken



Provsegling av vindrodret utanför Skanör.



Porvenir, San Blas Island, Panama



Båtbyte i Holandes Cays, San Blas, Panama



Slussning Gatún sluss, Panamakanalen.



Gatún sluss, Panamakanalen.



Chilena i lä efter oväder i Guanaja.



Storm på Atlanten. Alla segel beslagna.



Storm utanför Bermuda. Vindrodret styr själv på väg till Azorererna.



10 september 1974  
– vår förlovning



Nelly, Yacht Club Peruano, Callao.



Blomsterprydd i Ponta Delgadas  
hamn, Azorena.



Bröllopet i Chiclayo  
– 12 oktober 1974.





Hemkomst till Skanörs hamn den 7 september 1975.



Skanörs Båtklubb flaggar peruanskt.



Välkomstkommitèen följer efter till klubbhuset.