

Viking i österled

En segling till Gotska Sandön i juli 1995

Klockan är 16.00 lördagen den 22 juli 1995. Jag sitter ombord på min båt Janita vid Notholmen i Västervik. Besättningen utgörs av Wikingarna Isak Klädblöte och Ulf Blotglade, samt jag själv, Svenne Tvärilsk. Vi har just avslutat en sen lunch ute i sittbrunnen. Dessförinnan har vi varit ute och provianterat inför kommande segling. Vi har också hämtat ut en nyrenoverad autopilot, bytt gasoltub, samt inköpt tvenne sjökort, nr 73 och 731. Kort 72 som jag hade beställt per telefon från Eksjö visar sig trots utlovad leverans inte finnas tillgängligt. Nu har vi alltså kort 73, som täcker hela Gotland, och numera även Gotska Sandön - och kort 731, som är i skala 1:120.000 och täcker norra Gotland från ungefär Västergarn upp till och med Fårö. Det kort 72 vi får klara oss utan är ett översiktskort i skala 1:200.000 och innefattar en del av fastlandssidan i höjd med Västervik, samt norra Gotland. För att på gammalt hederligt sätt ta ut kursen behöver man självklart ett kort där resans båda ändpunkter finns med. Nu har jag ett gammalt D 72 - alltså ett kort 72 med ”Deccalinjer” inlagda, vilket något försvårar läsbarheten. Dessutom är det från 1983, men nu får det förstås duga, i brist på bättre. Lyckligtvis har jag numera på Janita en AP-navigator, med vars hjälp man kan programmera in destinationsortens latitud och longitud och automatisk få såväl bäring som avstånd till orten ifråga, så några problem med vilken kurs vi skall styra bör det därför inte under några förhållanden bli.

Kontroll av dieseltanken visar att vi har åtminstone $\frac{3}{4}$ tank kvar (av 20 l), varför vi inte bedömer det helt nödvändigt att fylla upp resten. Förhoppningsvis skall vi åtminstone ta oss till Visby utan hjälp av motor - särskilt med den ganska kraftiga västliga vind som nu råder. Det bär oss också emot att lossa förtöjningarna och gå över fjärden till marinan mitt emot för att tanka ett par futtiga liter, särskilt eftersom det blåser rejält tvärs vid bryggan.

Solen lyser, och det är ganska behagligt i luften, även om det blåser så pass friskt att det visslar ordentligt i masterna. Vi ser med förväntan fram emot kommande segling till Visby och Gotska Sandön. Vid sjutiden i kväll bör enligt planerna Fredrik Brådgårve med besättning anlända till sin båt ”Gökungen”, vars gula mast vi ser vid bryggan längre in i Notviken. Förhoppningsvis skall han hinna få sin skuta i ordning, så att vi tillsammans kan avsegla mot Gotland i morgon bitti.

Vid femtiden hör vi på VHF-radions trafiklista att någon sökt Janita. När jag anropar Stockholm Radio så får man där inte något svar på det nummer som sökt oss, men vid vårt andra försök får vi kontakt med Klas Hårfagre. Det är alltså han som försökt nå sina vikingabröder. Nu visar det sig att han har ordnat ledighet för båda de pass han skulle jobba instundande vecka, och han kommer därför till Visby med färjan från Oskarshamn tidigt på tisdag morgon. Vi bestämmer alltså att vi ligger kvar i Visby åtminstone till tisdag morgon, så att Hårfagre kan mönstra på Janita där. Det är ju också helt enligt de ursprungliga planerna.....

Nu är klockan sju på kvällen, och Brådgarve borde alltså vara i faggorna. Vi var borta förut och tittade till hans båt. Jag stoppade också in en karta av Gotland och Gotska Sandön genom springan vid ruffluckan i hans båt, samt en lista på tider för radions väderleksrapporter i P1 (än visste jag inte att Brådgarves radio inte klarade av att ta in P 1!). Därefter gick vi en runda bort mot marinan och gästhamnen och tittade på alla båtar. Då hade det börjat blåsa rejält - säkert kulingstyrka. Vi är därför ganska frusna, när vi kommer tillbaka och kryper ner i Janitas ombonade "salong".

Ungefär vid halv sju åt vi middag, bestående av sill och potatis, uppe i sittbrunnen. Vi tittade hela tiden bort emot Gökungens gula mast för att se om Brådgarve kommit, men det skulle sedan dröja ända fram till nio, innan vi ser ett par figurer visa sig på den bryggan. Efter hand går Blotglade och jag dit bort och träffar Brådgarve och hans kompis Mikael. De kommer senare över med "Gökungen" och lägger sig långsides på utsidan av vår brygga. Sedan går vi ganska snart till kojs för att vara utvilade inför morgondagens strapatser. Klädblöte har för övrigt redan slumrat in, när Blotglade och jag återkommer efter vår lilla promenad.

Vid ett litet improviserat skepparmöte före kojningen bestämmer vi att vi skall försöka komma iväg mellan sex och sju i morgon bitti. Se upp Visby - snart kommer vi!

Redan tidigt i vintras bestämde vi wikingar oss för att försöka genomföra ett "träningsrace" för att se om vi stod ut med varandra under något längre tid än de knappa två dygn som höstarnas Byxelkroksseglingar tar. Gotland var det naturliga målet för att också få pröva på litet överhavssegling, som ju onekligen kan ställa litet andra krav på besättning och båt än den vanliga seglingen inomskärs. Till en början var en segling "runt Gotland" ett alternativ. Sedan kom ett besök på den mytomspunna Gotska Sandön att bli ett annat. Till slut fastnade vi för det sistnämnda. Efter en del diskussion kom vi fram till en vecka som de flesta hade möjlighet att vara lediga, och det blev sista hela veckan i juli.

Vintern gick, och våren kom. Janita sjösattes och mastades på. Semesterperioden infann sig, och jag själv seglade då med familjen upp till Stockholm och åter. Firade bland annat midsommar på Skansen, vilket var en upplevelse för sig.

Så var plötsligt semestern slut. En veckas jobb före ”wikingaveckan”. Under den arbetsveckan hölls kontakten med övriga wikingar. Tisdagen den 18 juli hade jag redan haft kontakt med wikingarna Klädblöte, Blotglade och Brådgårve. Den sistnämnde hade då problem instundande helg och kunde inte komma till Västervik förrän lördag kväll, medan vi övriga tre planerade att åka ner tidigare på lördagen för att proviantera, komplettera sjökortsförrådet och hämta ut den navigator som jag lämnat in på reparation. Den slutade förstås fungera sista semesterveckan!

Om allt gick enligt planerna, så skulle vi således avsegla från Västervik söndagen den 23 juli med destination Visby, och med en tänkt fortsättning till Gotska Sandön. Vi blir alltså två båtar. Brådgårve seglar tillsammans med en kompis sin röda A22 ”Gökungen”, medan vi övriga finns ombord på min gamla ÅH 30, ”Janita”. Vi har AP-navigatörer ombord på båda båtarna. På Janita finns VHF, och vi skall ha kontakt mellan båtarna via ”walkie-talkies”. Ombord på Janita skall också finnas Blotglades uppblåsbara gummibåt för transporter till land, när vi kommer fram till Gotska Sandön. Där finns ju ingen hamn eller landstigningsmöjlighet vid de långgrunda sandstränderna, utan man får ankra en bit ut och ro i land.

Under min semestersegling, vilken som nämnts även detta år sträckte sig upp till Stockholm, var vädret nästan hela tiden soligt och klart, men sedan jag kom hem hade det regnat mest hela tiden. Vi hoppades nu att vädret skulle återgå till det soliga och semestervänliga, när vi gav oss ut på denna segling.

På fredag den 21 juli verkar det mesta klart. Jag har talat med Blotglade och Klädblöte. Den senare skall följande dag, lördag, komma hem till mig vid tio-tiden på förmiddagen, och omkring halvtimmen senare räknar vi med att hämta upp Blotglade i Hjaltevad.

Tidigare har jag ringt Star Elektronik i Västervik och fått bekräftat, att de lagat min autopilot ”Helmer”. Dessvärre inte helt gratis; det kommer att gå på omkring 600 kr. När jag ringer bokhandeln i Västervik - mest för att kolla hur länge de har öppet lördag, får jag tyvärr veta, att de inte har översiktskort i lager. Det betyder att kort 7, över hela Östersjön, inte går att få tag i med kort varsel. Kort 72 lyckas man dock leta reda på (påstår man), på det försäljningsställe man sommartid har vid Blå Kustens Marina. Tyvärr finns dock inte Gotska Sandön med på det kortet. Då får man i så fall komplettera med kort 71, som sträcker sig från Stockholms skärgård och ner till just Gotska Sandön. Annars har jag i nödfall Sandöns position, som jag kan programmera in i navigatören, så vi skall nog hitta dit, men det skulle ändå kännas bra att ha ett kort där samtliga vatten man skall befara finns med.

Hur som helst så räknar vi då med att komma iväg enligt planerna till Västervik lördag, och mot Visby söndag morgon. Vädret är också mycket tillta-

lande, med värme och solsken och ganska frisk västlig vind. Det senare passar förstås utmärkt för en segling mot Gotland.

Litteratur om Gotska Sandön har lånats på biblioteket för uppfräschning av kunskaperna om ön. Till sist är så helgen inne. Jag hämtas enligt nyssnämnda planer av Klädblöte i bil på lördag morgon, och på vägen mot Västervik hämtar vi upp Blotglade och den uppblåsbara gummijolle som skall möjliggöra landstigning på Gotska Sandön.

När man så här en dag efter hemkomsten från den nu gångna seglarveckan sitter hemma i sin trädgård i kvällssvulkan och försöker sammanfatta sina minnen, så känns hela upplevelsen nästan överklig. Satt vi verkligen utanför "Höga land" och åt middag i Janitas sittbrunn? Såg vi verkligen "Tomtebo" på Gotska Sandöns östra sida, där Albert Engström tillbringade flera somrar på 1920-talet? Var vi verkligen vid "Gamla gården" och såg "Gottbergs fängelse" och den restaurerade madam Söderlunds stuga? Skrev vi verkligen våra namn i det lilla kapellets gästbok?

I dessa tider, då en resa till månens baksida är tekniskt genomförbar, och när människor hela tiden flyger i jetplan mellan jordens alla hörn, så är naturligtvis en liten tripp med segelbåt i det lilla innanhavet Östersjön en obetydlig bagatell - som resa betraktad. Ändå känner man sig en smula märkvärdig som på egen köl tagit sig dit. Och sannolikt finns det åtskilliga av de affärsmän som flänger runt jorden i "business-class" som inte skulle klara av denna lilla tripp i segelbåt - eller ännu mindre över huvud taget tänka sig att försöka. Onekligen är det ju inte det allra bekvämaste sättet att färdas, och man är helt hänvisad till sin egen kompetens för att klara av det hela. Det finns ingen att klaga hos, om man råkar ut för bekymmer.

I alla fall är detta sätt att ta sig fram på sjön ett sätt som lämnar bestående intryck. Man minns det hela som ett äventyr, även om det kanske inte alls varit särskilt dramatiskt i sig. Förhoppningsvis skall dessa rader bidra till att befästa minnet av resan. Alla personliga erinringar är ju alldeles självklart i hög grad subjektiva. Två människor kan aldrig riktigt uppleva samma sak på samma sätt - eftersom man ändå är olika. Den här lilla skriften grundar sig självfallet på just mina subjektiva minnen, som dessutom är ganska ofullständiga. Under tiden jag sammanställt detta har nya detaljer hela tiden dykt upp. En del har jag fyllt på med. Annat har fått vara. Naturligtvis kommer andra deltagare på seglingen att sakna detaljer de själva minns, men ändå kan kanske detta bli en sorts kronologisk stomme, som tillsammans med de egna fotografierna och de kopior vi förhoppningsvis kan få av Klädblötes och Brådgarves videofilmer kan hålla minnet av den gångna veckan vid liv till exempel under kommande mörka vinterdagar.

När det gäller vädret och vindarna kunde vi knappast ha valt en bättre vecka. Soligt och varmt, och vindar som i stort sett innebar sträckbogar vid alla överseglingar. Vindvridningen vid hemseglingen från Bläse till Västervik var nästan osannolik! Och den högtrycksstiltje som gjorde att vi kunde lämna båtarna

utanför ”Höga land” och fotvandra ända upp till fyrbyn på Gotska Sandöns nordvästra udde antar jag inte är alltför vanlig. Vi kunde lika gärna ha drabbats av så friska vindar att en landstigning varit omöjlig.

Sammanfattningsvis var detta en färd som bjöd på jättefin segling och top-penväder. Mycket bättre kunde vi inte ha haft det. Den irriterande detaljen med Janitas strejkande nyrenoverade autopilot är förstås en obetydlig detalj i sammanhanget.

Här nedan följer nu fortsättningen på det referat som är en bearbetning av de små loggboksanteckningar jag sedan gjorde under resans gång. Delvis är det alldeles konkreta ögonblicksbilder och stämningar från just det tillfälle anteckningarna gjordes. Delvis är det uppteckningar gjorda i efterhand, kanske med vissa filosofiska utvikningar. Raderna har sammanställts som en elege till Janitas och Gökungens tappra besättningar, som utan att tveka följde med på denna segling - kanske utan att riktigt veta vad de utsatte sig för. Gynnsamma vindar och ett fantastiskt sommarväder gjorde det hela till en föga dramatisk, men som jag hoppas, ändå minnesvärd upplevelse. Det mest dramatiska var väl vår ”fastemarch” på Gotska Sandön, då vätskeförlusten efter dryga två mils vandring förde oss i farlig närhet av solsting och hallucinationer..... När Janitas dieselmotor stannade utanför Bläse var förstås också ett ögonblick fyllt med viss dramatik för min egen del. Akut var det ju ingen fara, för havet låg blankt i stiltje - men för min inre syn såg jag ju sådär ett femtiotal tusenlappar fladdra iväg! Jag var övertygad om att motorn skurit, och att en nyanskaffning således skulle bli nödvändig.....

Söndag den 24 juli

Vi kan inte riktigt hålla den uppgjorda tidsplanen, så först klockan 07.21 på morgonen lämnar vi bryggan. Då har vi programmerat in Visby hamn som ”way point” i vår navigator. Den visar 52,2 distansminuter och en bäring på ungefär 100 grader till destinationsorten. Med tanke på de utlovade friska vindarna, som emellertid skall avta mot eftermiddagen, nöjer vi oss med att hissa lilla genuan. Vid Stångskär går vi rakt ut i den prickade rännan. Klockan 08.20, när vi alltså varit på väg en timme, har vi passerat en bit utanför de prickarna och stävar på mot Västerviks angöring, den lysboj som skall bli vår ”avspark” mot Visby. Vinden är inte överväldigande kraftfull och nästan platt akterlig, vilket gör att vi får svårt att fylla genuan med vind. Vi försöker med varierande framgång att saxa seglen, men genuan fladdrar oftast på ett irriterande sätt, och trots den förliga vinden gör vi faktiskt ingen imponerande fart.

Vi beslutar snart att inte gå via Västerviks angöring, utan helt enkelt segla ostvart direkt, eftersom inga hinder finns i vägen. Klockan 09.45 har vi bojen tvärs ut om babord på någon knapp distansminuts avstånd. Om styrbord ser vi ostremmaren "Karlmon".

Den akterliga vinden med ständig pass för gipp blir i längden påfrestande. Till sist plockar vi loss spinnakerbommen och spirar ut genuan med den på styrbordssidan, varvid det irriterande fladdret upphör. Ändå är det förstås med stor lättnad vi efter hand konstaterar att vinden vrider så mycket på syd att vi kan plocka ner spinnakerbommen och skota både stor och genua för styrbords halsar.

Gökungen går förvånansvärt fint i havssjön och kör hela tiden med enbart storsegel för att inte segla oss under horisonten. Radiokommunikationen varje hel timme fungerar mycket bra med hjälp av våra "walkie talkies". Problemet är bara att komma ihåg när det är jämn timme, och någon gång missar vi väl med en eller annan minut. Vi vill ju inte slösa på batterierna genom att ha apparaterna på hela tiden, utan öppnar dem bara just för den regelbundna kontakten. Eftersom vi hela tiden seglar inom synhåll för varandra räknar vi ändå med att kunna påkalla varandras uppmärksamhet, om det skulle behövas.

Klockan 12.30 börjar vi lita mer på våra ögons vittnesbörd än på radions väderprognos och inser att det inte kommer att bli några överdrivet friska vindar. Vi drar sedan konsekvenserna av detta och skiftar till den stora genua I klockan 12.30. Vår logg visar just då utseglade knappa 20 distansminuter från bryggan i Västervik, vilket sannolikt i verkligheten är något mer, eftersom vår mekaniska Sumlogg stadigt visar omkring 10% för lite. Gökungen befinner sig just då något akter om oss och är kanske inte riktigt med på noterna, för de hinner halka efter rätt ordentligt, när vi får hjälp av den stora genuans ca 35 kvadratmeter och snart gör över fem knop. Efter en stund ser vi emellertid att de rullar ut sin genua och kommer stormande efter. De tycks emellertid faktiskt ha att göra med att komma ifatt oss. Först omkring klockan 14.30 - alltså efter två timmar - har de nöjet att passera oss med god fart. Ungefär då kan vi också först skönja en landkontur föröver, något om styrbord. Gotland!!

Blotglade har en tid sett något sammanbiten ut och måste till sist offra åt Neptun över babords reling akteröver, liksom vi sedan får höra att Mikael ombord på Gökungen fått göra. Annars är stämningen ombord god, och det är fin segling med en strålande sol på himlen, även om det inte riktigt är någon intensiv högsommarvärme i luften.

Fram emot femtiden har vi riktigt frisk sydlig vind, och vi gör omkring sex knops fart. Vi börjar kunna ana var Visby ligger på den kust som nu stiger upp framför oss och avslöjar allt fler detaljer. Snart tycker vi oss med kikarens hjälp till och med kunna urskilja enstaka byggnader på den gotländska landremsan. Så småningom kan vi se de vita långsidorna på två stora färjor förtöjda i Visby hamn. En av dem avgår innan vi hinner fram, men den andra ligger kvar och markerar vårt mål med all önskvärd tydlighet.

Redan klockan 18.45 lägger vi till på en ledig plats längst in i Visby gästhamn, mellan en gammal välhållen Kungskryssare och en Maxi 84. Gökungen får en plats något innanför oss om styrbord - och kommer in till kaj sedan de förlängt tampen till bojen något. Den nämnda Maxi 84:an på vår styrbordssida, tillika med en systerbåt intill, visar sig senare ha en ungdomlig besättning helt i avsaknad av vanlig hyfs, hänsyn och sunt omdöme. Klockan 03.00 följande natt startar de en intensiv vokal aktivitet i sin sittbrunn, ackompanjerad av en gitarr. De förstör säkert nattsömmen för flera än oss - även om vi naturligtvis får mest illa, eftersom vi ligger på fenderavstånd.

Det är nu onekligen med en litet speciell känsla man går i land, efter att ha tagit sig till Visby på egen köl. För min egen del är det 22 år sedan sist, och för den övriga besättningen är det premiär. Klädblöte har trots sin marina värnpliktsbakgrund över huvud taget inte varit på Gotland tidigare.

På den stenlagda kajen ovanför oss pågår en förfärlig kommers i den vanliga turistiska tingeltangelstilen. Solglasögon, lakritsremmar och läderarbeten. Mörkhyade affärsmän har slagit upp sina små bord med markisvävstak över. En strid ström av människor passerar också framför våra stävar och betraktar oss nyfiket. Möjligen är de litet avundsjuka på oss i båtarna. Kanske har de synpunkter på den nyligen aktualiserade båtskatten, som vår värderade finansminister, herr Persson, med den analytiska skärpan hos en medelintelligent gråsugga ”av rättviseskäl” funnit nödvändigt att införa! En stor vit restaurangbåt längst in på vår styrbordssida med amerikansk flagga har underhållning med ganska högljudda, elektroniskt förstärkta sångröster med ackompanjemang. Några hundra meter bort på kajen ekar ännu kraftfullare högtalare med ett tivoliartat utbud. Litet av marknad över det hela, en elektronisk, akustisk förorening som något förstör den genuina stämningen. De medeltida gavlarna inne i land tycks huka sig av förfäran av det intensiva ljudet. Säkert har de upplevt mer dramatik och intensivt larm än detta - men inte av det här ytligt insmickrande slaget.

Efter en liten lätt måltid tar vi nu en promenad i den åldriga staden innanför murarna. Jag känner knappt igen annat än de stora kyrkoruinerna från mitt förra besök för dryga två decennier sedan. Påfallande är den fantastiska floran av pizzerior, restauranger och gatukök, ofta med uteserveringar. Kommersialiseringen har tydligen inte heller gått denna gamla hansestad spårlöst förbi. Ändå är det i hög grad kvar något av den fantastiska stämning jag kan erinra mig från mitt förra besök. Onekligen är Visby en unik stad i Norden, och det är en upplevelse att besöka den. I ännu högre grad inbillar jag mig, när man som vi kommer med egen båt. Inte ens pizzeriorna och det fruktansvärt skitiga vattnet i hamnbassängen kan förta det intrycket.

Efter kvällspromenaden somnar vi ovaggade - men väcks alltså tämligen brutalt vid tretiden av besättningen i grannbåten, vars fylleskrål får håret att resa sig på huvudet. Först klockan sex på morgonen tystnar de. Då har jag hunnit tänka ut diverse sofistikerade tortyrmeter för dessa sömnförstörande

semestersabotörer. För de besättningar som kommit seglande från Västervik, Landsort eller Ölands norra udde är nog en ordentlig nattsömn ganska välbehövlig och önskvärd inför nästa etapp. Så är det förstås också för oss, som skall fortsätta mot Gotska Sandön, och även om vi har en natt till på oss att sova ut så hade vi gärna sovit ostört hela den här natten. För övrigt låter de lika även följande natt!

Måndag den 24 juli

I går kväll, söndag, kom vi alltså fram till Visby och kunde som nämnts förtöja längst in i gästhamnen strax före sju på kvällen. Solen sken, och det var en fantastiskt fin kväll. Överseglingen från Västervik var ju helt otrolig.

Vi såg inte många båtar ute på havet, bara ett och annat segel mot horisonten. När Klädblöte händelsevis tittade föröver, så fanns plötsligt Gotland där som en mörkare förtoning mot horisonten. Vis av min förra segling till denna ö hade jag inte ens börjat titta än, men tydligen gjorde vi nu betydligt bättre fart än den gången, med en liten Sea Cat. Nu växte landkonturen fram alltmer, och till sist började vi kunna urskilja detaljer med kikarens hjälp.

Under hela tiden över hade vi radiokontakt varje hel timme via Walkie Talkie. Med en timmes mellanrum dessemellan läste jag också av positionen på datorn och antecknade den i loggboken.

Sista biten in mot målet, då vinden friskade betydligt och vred nästan mot sydost, seglade Gökungen ifrån oss rejält. Den låg därför och väntade oss med nedtagna segel, när vi kom fram mot inloppet till hamnområdet. En stor färja kom precis före oss, lade sig utanför och inväntade en annan färja, som just var på väg ut. Vi tog också ner seglen, startade motorn och hängde ut fendrarna i god tid innan vi lyckats hitta en ledig plats längst in och förtöjt där.

I dag vaknade jag inte ordentligt förrän fram emot halv nio. Gårdagens klarblå himmel har nu blivit betydligt mörkare, och regnet förefaller inte vara så långt borta. På VHF:en meddelar dock ”Stockholm Radio” att regn inte skall vara att vänta förrän framåt eftermiddagen eller kvällen, vilket sedan inte visar sig stämma helt. Regnet kommer något tidigare, men blir inte särskilt kraftfullt och upphör snart.

Efter avklarad frukost i en ganska blåsig sittbrunn, flyttar vi båten till en ledig plats vid pontonbryggan mitt emot, så att vi får båten ”vindrätt”, d.v.s. med stäven upp mot vinden, vilket inte minst är trevligt om det utlovade regnet sedan kommer. Om det blåser rätt in i sittbrunnen, så kan man ju inte öppna ruffluckan utan att det regnar in. Att vi kommer några båtlängder ifrån de högljudda nattsuddarna på Maxi 84:orna är inte heller någon nackdel. Ytterligare en fördel är att vi får nära till färskvatten och eluttag.

Sedan är det dags att utnyttja faciliteterna i form av dusch. Man har tydligen byggt nya hygienlokaler. Hygieniska men fruktansvärt trista utrymmen i brunt tegel och rostfritt. Det vilar en air av veterinärmedicinsk anstalt över det hela. Var och en får ett särskilt bås, för toalett liksom för dusch. Dessutom kostar det en femma. Efteråt tycker man förstås att det är väl värt den femman. Tiden är också så väl tilltagen att man hinner duscha i lugn och ro utan stress.

Efter vår personliga uppfräschning har vi nöjet att betala en hamnavgift på 135 kr - plus 40 kr för elanslutningen på bryggan. Det senare är nog det högst tilltagna jag hittills råkat ut för. En tia eller femton kronor brukar annars vara det vanliga. Men eftersom vi redan kopplat in vår sladd för att ladda såväl båtens batterier som Brådgarves och Klädblötes videobatterier, så är det svårt att slingra sig ur den kostnaden, och i det stora hela är förstås kostnaden marginal.

Senare sammanstrålar de båda båtarnas besättningar och gör en tur på stan. Vid den närbelägna uthyrningen av motorcyklar, vespor och mopeder diskuterar vi möjligheten av längre utflykter med hjälp av sådana fordon. Fyra MC och en cykel är ett alternativ som dock efter moget övervägande slopas.

Vi besöker sedan turistbyrån och får bland annat en del informationer om Gotska Sandön. Den kvinna som hjälper oss är synnerligen serviceinriktad och trevlig och ringer direkt till tillsynsmannen på ön och tar reda på det hon inte känner till själv. Vi får då bl.a. veta, att man inte längre är tvungen att anmäla sin ankomst i förväg. Däremot vill man gärna att besökande seglare skriver sitt namn i den besöksbok som finns där. Vi får också telefonnumret så att vi kan ta kontakt via VHF och t.ex. få veta vilken plats som är lämplig för landstigning vid aktuella vindförhållanden (om det över huvud taget är möjligt, vilket det inte alltid är).

En busstur till Lummelundagrottan går om intet, då den dagliga bussen avgår kl. 14.00 och vi inte kommer till avgångsstället förrän nästan en halvtimme senare. På hemvägen passerar vi sedan genom den botaniska trädgården och går längs stranden tillbaka till gästhamnen. Tar några bilder också. Vi går förbi Almedalen i total omedvetenhet om att centerledaren Olof Johansson samma kväll kommer att hålla ett anförande där - vilket vi alltså går miste om.

När vi kommer till båten upplever vi åter väldigt konkret den akustiska förorening som är så vanlig numer. På den restaurangbåt som ligger längst in, och ganska nära oss, sjunger några trubadurer med ganska kraftfull högtalarvolym. Längre ut i hamnområdet skrålar något annat discodunk med spridda speakerkommentarer. Precis som när vi kom in kvällen innan. Fruktansvärt att lyssna till!!

Senare på kvällen, efter Blotglades förträffliga middag, gör han och jag en längre promenad längs kajen söderöver mot terminalen där de stora färjorna lägger till. Vi konstaterar via en anslagen turlista att en färja mycket riktigt skall anlända klockan 05.45 följande morgon. Förhoppningsvis skall då Janitas fjärde besättningsmedlem Hårfagre finnas med för att mönstra på inför resten av seglingen. Under det stora regnskydd som terminalens ”landgångsbrygga” utgör

slumrar åtskilliga turister i sovsäck på bara marken. Medan Blotglade ringer hem från en telefonautomat kommer två cyklister, som förefaller vara mor och dotter, och ansluter sig till sovsäcksmänniskorna. Cykelturism på Gotland verkar vara populär. Dagens regn kan förstås ha varit en smula besvärande för den typen av resenärer, men det är ju sådant man som cyklist får ta med i beräkningen. Skipper på Gökungen omfattar förstås av känd anledning dessa turister med en särskild känsla!

Tisdag den 25 juli

Redan klockan 05.15 ligger en stor färja inne, och vi börjar spana efter Hårfagre. En hel del människor kommer dragande till fots med olika sorters packning - men ingen som liknar en viking. Först närmare klockan sex, när vi snart har fullbordat vår frukost vid sittbrunnsbordet ser vi någon med en välfylld stor ryggsäck och den karakteristiska gången. Blotglade springer i land för att lotsa Hårfagre rätt. Så är då Janitas besättning fulltalig inför avseglingen mot Gotska Sandön. Sista etappen kan inledas.

En kvart i sju är vi klara och går från Visby. Redan från början sätter vi genua I, och det blir mestadels god fart i den västliga vinden. Himlen är stundtals täckt av moln, men vi får efter hand också en hel del sol på oss - vilket så småningom onekligen märks på våra rödbrända anleten.

Till en början följer vi den gotländska kusten någon distansminut ut. Sedan går vi på den kurs navigatören visar - som då är 39 grader. Inne vid den gotländska kusten ser vi strax söder om Lummelunda en segelbåt ligga med slag-sida inne vid den långgrunda stranden. Om det hade varit mer dramatiskt väder hade vi sannolikt använt vår VHF för att meddela observationen. En stund senare hör vi på kanal 16 trafiken mellan Tingstäde Radio och en helikopter som seglar över oss ett antal gånger. Där berättar man att besättningen just håller på att vada i land från båten och rädda sina personliga tillhörigheter. Även om inte några människoliv direkt är i fara, så är det sannolikt ändå en mycket obehaglig avslutning på någons semestersegling. Litet olustiga till mods fortsätter vi norrut mot den otillgängliga, hamnlösa ö som under årens lopp blivit så många båtars och fartygs ände på liknande men mer dramatiskt sätt. Otaliga är ju de haverier som inträffat vid Gotska Sandön och vid grunden ”Kopparstenarna” norr därom.

Vindstyrkan varierar nu något, liksom vindriktningen. Gökungen sticker så småningom ifrån oss rejält. Vi har liksom vid överfarten till Visby radiokontakt varje hel timme. När Gökungen till sist knappt syns för om oss, rullar man där upp genuan och inväntar oss. Då har vi i stället fräckheten att segla förbi dem ordentligt. De passar visst också på att äta, medan de lunkar fram för enbart storsegel, vilket sannolikt förklarar en del av ”frånseglingen”.

När vi redan en god stund har sett den blånande Gotska Sandön vid horisonten börjar det blåsa alltmer, och vinden vrider på nord - d.v.s. rakt emot. Vi kan till sist inte ens hålla mot öns ostligaste spets, utan är plötsligt på väg en bra bit öster om den. Vi blir alltså efter ett tag tvungna att göra ett slag västerut, och sedan ett slag tillbaka under land. Då blåser det rejält, och före den första stagvändningen får jag gå ner och stuva alla kameror, kikare, radioapparater och annat löst gods i säkerhet i stickkojen, så att de inte skall trilla omkring och skadas, när vi sedan plötsligt börjar luta åt det andra hållet. Sjön är nu också väldigt oregelbunden och krabb och förefaller komma från alla håll samtidigt. På håll kan vi se några andra segelbåtar närma sig ön, och när vi kommer närmare ser vi, att flera redan har ankrat upp utanför Vinbukten, vilket bör innebära bästa lä i den nu nordnordvästliga vinden. Vi lägger oss emellertid betydligt väster därom, under ”Höga land”, som ser ut som ett stort öppet grustag mot sjön. Vi ankrar upp nästan exakt klockan sju, och då kommer Gökungen in alldeles efter oss. Vi räknar med att vårt tolvkilos Danforth-ankare med sex meter kätting skall hålla för båda båtarna, så Gökungen får hänga på vår akter med åtskilliga meter lina emellan, i stället för att slänga i sin leksaksdragg. Hållbotten är ju inte precis idealisk här, vilket många fått erfarat. Bara sand och kullersten.

På detta sätt kan vi också ligga inom samtalsavstånd. Om var och en ankrar för sig, så måste man ju ha rejäl svajmån mellan båtarna.

När vi tidigare under slutet av seglingen såg på Gökungen akter om oss, fick de vid några tillfällen ett par ordentliga körare, som tvingade dem att lova upp så kraftigt att de automatiskt gick över stag. Vi avundades dem inte med deras låga fribord och obefintliga sittbrunn, men tydligen har de klarat av det hela med glans. De lät inte heller särskilt upprörda, när vi hade radiokontakt med dem strax därefter.

Nu blåser Blotglade upp den medförda gummijolle han haft äran att få låna av sin son David, och vi sätter den i sjön. Klädblöte provar flytetyget och förefaller inte imponerad av dess stabilitet. Han ser påtagligt nervös ut, innan han åter är i trygghet ombord på Janita! Självt provar jag sedan och har fräckheten att omedelbart ro de kanske två hundra meterna till land, för att åtminstone kunna säga, att jag varit på Gotska Sandön. Klockan åtta ganska exakt inträffar det historiska ögonblick då jag sätter ner min fot på stranden. Det är inte utan att jag då tänker på Albert Engströms bekanta beskrivning av sin egen första landstigning på denna sagoö:

”Jag kom i land och begick ön som ett sakrament. Jag har aldrig arbetat så mycket som där och började genast, gripen av skönheten, tystnaden, allvaret, glädjen.....”.

Knappast anar jag nu, hur mycket ”arbete” ön skall kräva av mig själv och mina medseglare, när vi följande dag till fots utan proviant eller dryck vandrar ca 23 km, varav åtskilliga i det oerhört tunggånga strandgruset!

När jag återkommer efter den högtidliga och ganska kortvariga landstigningen på ön, äter vi en välförtjänt måltid, bestående av Ulf Blotglades färdig-

lagade biffar och potatis till. Det hela aväts i sittbrunnen och smakar alldeles fantastiskt. Att äta middag vid ”fönsterbord” med obegränsad havshorisont på ena hållet och Gotska Sandön som fond på andra sidan, det är onekligen en litet speciell upplevelse!

Jag använder sedan VHF:en för att meddela hem att vi är framme vid målet. De medhavda mobiltelefonerna fungerar inte här ute. Vi kan också konstatera, att inte någon enda station på radions FM-band nu går att få in hörbart. Väderprognos via P1 kan man alltså glömma, och utan VHF skulle man tydligen vara ganska isolerad.

Själva upplevelsen att sitta i Janitas sittbrunn och titta på Gotska Sandön i verkligheten - den ö man sett bilder på och läst så mycket om - är helt fantastisk. Jag kan i skrivande stund (kl. 23.30) ännu knappt fatta att jag är här. I morgon skall vi förmodligen segla upp till nordvästra udden av ön och gå iland där för närmare utforskningar. Enligt väderprognosen skall det bli svaga vindar i morgon, så vi bör kunna ta oss i land där uppe.

Natten förflyter lugnt, med fortsatt lä på denna sida ön och endast en viss sjöhävning.

Onsdag den 26 juli

I går kväll kom vi alltså till Gotska Sandön och ankrade upp under ”Höga Land”. Natten blev en aning gungig, men vi sov ändå hyfsat. När vi vaknade i dag var det ett strålande väder, även om enstaka molntrasor hängde kvar på himlen. Natten hade varit kall, hela sittbrunnen var fuktig av dagg, men man kunde ana att det skulle bli en riktigt varm sommardag. Kvällen innan hade jag, som nämnts, själv paddlat in med vår lilla gummijolle och gått i land - för att under alla omständigheter kunna sanningsenligt säga att jag varit *på* Gotska Sandön. En litet speciell upplevelse faktiskt!

I dag hade vi då räknat med att segla upp till Bredsands udde och gå i land där uppe nära fyrbyn. När vi kommer upp på morgonen så är det emellertid fortfarande samma nordliga vind, så vi ligger bäst i lä där vi ligger. Om det friskar det allra minsta med nuvarande vindriktning, så kommer det att bli svårt att ta sig i land där uppe i norr - förutom den obehagliga känslan av att ligga med båtarna i pålandsvind. Vi talar nu om att gå något österut till den klunga på ca tioalet båtar som ligger utanför Vinbukten, men efter hand stabiliserar sig vinden så att vi har bäst lä på nuvarande ankarplats.

Vi ror nu alla i land i tur och ordning. Eftersom bara två man samtidigt får plats i jollen, så blir det några rundor innan samtliga vi fyra i Janita och de två i Gökungen kommit i land. Vi gör i ordning matsäck i form av smörgåsar och saft och ställer under den uppochnervända gummijollen på stranden.

Klockan tio på förmiddagen är vi alla i land och börjar vandra västerut längs stranden. Många märkligt formade stenar och en del ilandflutet vrakgods ser vi på vandringen. Efter hand beslutar vi oss litet obetänksamt för att gå de 8 kilo-

meterna upp till fyrbyn på öns nordvästra udde för att kunna anmäla vår närvaro till öns tillsynsman. Eventuellt skall det där också finnas post till Janita!!

Vi vandrar först bort till St Annae udde, som inte är så långt från vår ankringsplats. När vi kommer till stugan där viker vi av uppåt ön, innan vi är framme vid hamnudden. Vi följer vägen och stannar till vid Gamla Gården, där vi förundras över den fantastiska miljön. Litet av norrländsk fåbod över det hela, även om vegetationen är något yppigare. ”Gottbergs fångelse” och ”Skogsarbetarbaracken” är ordentligt utmärkta med namntavlor, och de ålderdomliga husen verkar väl underhållna. Det luktar lång väg av trätjära. Vid skogsarbetarbaracken står ett fantastiskt yppigt bestånd av malört. Vi tar en hel del bilder innan vi fortsätter norrut. Till en början är vi helt fascinerade av naturen och den säregna tallskogen med inslag av andra växter längs vägen. På en sträcka växer till exempel fullt med smultron mitt i vägen. De är dock ganska små och knappt mogna, och de är tämligen sura. Efter ett antal kilometer börjar vi veta hur en tall på Gotska Sandön ser ut och är något mindre begeistrade av natursceneriet.

Efter en dryg vandring kommer vi så till sist fram till en lummig dalgång med ekar, hassel, björkar och andra lövträd. Nästan tropisk växtlighet förefaller det. Där ligger det lilla kapellet, som är öppet. Vi går in och skriver våra namn i gästboken, innan vi fortsätter mot fyrbyn. Där är vi snart framme. Vi går in i det ”naturum” och hembygdsmuseum som finns ”mitt i byn”. Där finns en hel del historia omkring Gotska Sandön, en del gamla fiskredskap och annat. En kartbild med några av de fartyg som strandat på ön finns där också. Det är ett imponerande antal! Vi hoppas att det inte skall blåsa upp någon sydlig kuling medan vi är i land, så att Janita och Gökungen hamnar på den långa listan! Även här finns en gästbok, där vi antecknar våra namn. På samma ställe finns en anmaning till seglare att anmäla sig hos tillsynsmannen i huset intill, ”det röda huset med järntrappa”, förtydligar man anvisningen.

Jag går dit, men där sitter någon och pratar i telefon. Han meddelar att han inte är anställd, utan bara lånar telefonen, och att tillsynsmannen finns i nästa röda hus. Där knackar jag på, och tillsynsmannen, som presenterar sig som Dag, bryter upp från sitt fika med ett gäng för att titta i den nyanlända postsäcken om det finns någon post till skeppare Sven Erik Nordin på S/Y JANITA. Efter en del letande hittar han faktiskt ett större brunt kuvert, som han överlämnar till den trots allt något förvånade adressaten.

Båda besättningarna skriver sedan upp sina båtars namn och antalet besättningsmedlemmar, samt ankomstdatum och planerat avgångsdatum. Efter dessa formaliteter går vi ut mot havet, som vi når via en smal asfalterad sträng några hundra meter. Där öppnar sig en riktig ”plaja”, med kilometerlång vitglänsande sandstrand och brytande vågor in mot stranden. Turkosfärgat vatten närmast land och mörkare blått, där vattnet blir djupare. Precis som vilken turistbroschyr som helst - från Medelhavet eller Västindien! Vi bestämmer oss för att inte gå tillbaka till båtarna samma väg som vi kom, utan i stället följa den östra stranden och sedan snedda över ön på en av de ”tvärgående” vägarna.

Det är ganska tungt att gå i sanden eller gruset längs stranden. Hårfagre tar också ett bad, innan vi börjar gå söderut mot Säludden, där vi skall kunna hitta vägen som går tvärs över ön. Redan innan vi är framme där har vi haft några pauser, och vi börjar faktiskt bli ganska trötta.

Genom kikaren kan vi se, att åtskilliga sälar vilar på stenarna vid Säludden. Tyvärr kommer vi dem aldrig närmare än så, då vi snart viker av västerut in mot öns centralare delar. Dessförinnan har vi också sett ”Tomtebo”, den lilla stuga där Albert Engström tillbringade några somrar på 1920-talet. Där stöter vi också på ett ungt par med omisskännlig göteborgsk accent.

Den återstående skogsvandringen över ön mot Gamla Gården och sedan längs stranden förbi S:t Annae udde blir nästan plågsam med den nu avsevärda vätskebrist vi åsamkat oss under denna långa ”fastemarch”. De eventuellt vackra scenerier vi passerar röner ett ganska förstrött intresse från vår sida. Den högväxta ljungen som växer tätt inne på den väg som bara utgör ett par hjulspår har en obehaglig förmåga att fastna i våra skosnören och knyta upp dem. Mina snören är sedan alldeles upprivna och liknar mer lösa ulltrådar än de platta och släta skosnören de var vid vandringens början.

När vi till sist kommer fram till den gula gummijollen, så har vi varit på väg - utan vätska eller fast föda - i mer än sju timmar. Inte att undra på att vi är en smula utmattade! Klädblötes senare kommentar om ”överlevnadskurs” är inte helt obefogad!

Först av allt kastar vi oss nu förstås över våra saftflaskor och smörgåsar, som slinker ner väldigt fort. Sedan börjar då överskeppningen till våra båtar. Eftersom två man är maxbelastning, så tar den proceduren sin tid. När den är avklarad rör jag själv ut med jollen utanför våra båtar och tar några bilder på våra båtar med såväl min egen som Ulf Blotglades och Klas Hårfagres kamera. Denna extra roddtur gör jag alltså för att få bilder med de uppankrade båtarna mot Sandön som bakgrund.

Sedan ringer jag med hjälp av VHF:en hem till Eva och ber henne ringa hem till Hårfagres Agneta och Klädblötes Pia för att tala om att allt är OK. Mobiltelefonerna fungerar som nämnts inte här ute, så VHF är enda förbindelsen mellan land.

Middag tillagad av Ulf aväts i sittbrunnen i vanlig ordning. Den är också i vanlig ordning både vällagad och välsmakande. Och kaloribehovet efter dagens fastemarch är förstås högst betydande!

Efter rådslag beslutas, att hemsegling skall inledas följande dags morgon. Preliminärt bestämmer vi oss för mellanlandning i Lauterhorn på västra Fårö, men en närmare besiktning av gästhamnsbeskrivningarna ger vid handen att där inte ens finns duschmöjligheter, varför vi i stället väljer Bläse på östra sidan av Kappelshamnsviken. Det gör också att den senare överseglingen mot Västervik blir åtminstone några distansminuter kortare

Under natten väcks jag av broder Blotglade, som vaknat av att vi gungar i en viss sjöhävning. Vinden har nu vänt till syd, och vi har alltså pålandsvind. Det är bara att hoppas att ankaret sitter, annars driver vi mot land och blir vrak! Men

vinden är inte särskilt kraftig, så jag lägger mig igen efter en stunds observation. Känns litet konstigt ändå att ha hela havet mot en öppen horisont ”på sig”. I vanliga fall brukar man inne i skärgården vilja ha ordentligt lä, och definitivt inte en öppen horisont åt något håll. Men i detta högtrycksväder torde risken för överfallsväder vara näst intill obefintlig. Jag somnar så småningom igen, även om jag onekligen ligger med en viss ”beredskap” och även vaknar vid ett par tillfällen och går upp för att ”kolla läget”. Vinden avtar emellertid mot morgonen och vrider mer på väst, så det är ingen fara.

Torsdag den 27 juli

Bläse - vilket namn på en plats!

När vi denna dags morgon gick från Gotska Sandön hade vi som nämnts redan bestämt att vi skulle gå till Bläse på norra Gotland i stället för Fårö, som vi från början tänkt. Dit kom vi också, även om det blev ganska sent, eftersom vinden i slutet blev svag - så svag att vi körde motor ett par timmar. När vi en stund körde med litet högre varvtal och höll omkring fem knop tystnade plötsligt Janitas pålitliga dieselmotor. Min första tanke var att den skurit, eftersom temperaturlampan lyst en bra stund (ett fel som funnits sedan monteringen av färskvattenkylningen). När vi öppnar till motorrummet ångar det där inne, och den glykolgröna kylarvätskan tycks till stor del ligga och skvalpa under motorn. Vi pumpar upp den i den lilla dunk jag har för den typen av spill. Sedan låter vi motorn svalna något, innan vi vågar öppna och titta i kylaren. Där saknas uppenbart en hel del vatten. Glädjande nog visar sig motorns enda kolv inte sitta ”fastgjuten” i sin cylinder, utan motorn går att dra runt med handkraft. Däremot snurrar inte den lilla elektriska cirkulationspumpen, när man slår på ”tändningen”. Efter litet mixtrande med den går den i alla fall till sist i gång. Vi fyller också i färskvatten i kylaren, och snart tuffar gamle Yanmar i gång igen. Tala om att vara tålig! En ”tuffing” alltså i flera bemärkelser.

Vi kommer således till sist ändå i land i Bläse, där Gökungen redan ligger tryggt förtöjd och via radio meddelat att det finns plats även åt oss.

Bläse blir en upplevelse. En liten gästhamn, men ändå inte en ”riktig” gästhamn. En synnerligen välgörande kontrast till den fullbelagda och litet stökiga hamnen i Visby! Bara några enstaka platser för gästande båtar i en mycket liten, av pirar omgärdad bassäng. Landskapet domineras av en stor slagghög norr om hamnen, och alldeles intill finns ett gammalt kalkbruk, som nu är förvandlat till museum. Dusch och toalett och telefon finns i anslutning till detta. Duschen är inrymd i något som liknar en gammal tvättstuga, och man betalar genom att lägga i fem kronor i en gammal kaffekopp. För att ta sig in får man ta ner nyckeln, som ligger i hängrännan ovanför dörren.

Som så ofta känner jag mig som en ny människa efter duschen. Middagen bestående av pytt i panna och nystekta ägg i sittbrunnen är sedan en kulinarisk

sensation. Efteråt bjuder vi även Gökungens besättning ombord på fika i Janitas sittbrunn.

Denna lilla plats visar sig vara en alldeles osannolik idyll på norra Gotland. Hade aldrig haft en aning om att platsen ens fanns. En märklig känsla också att vara förtöjd vid land efter dygnet vid Gotska Sandön, där man hela tiden var utlämnad åt havet. Nu ligger vi tryggt förtöjda mot land - även om det är en ö. Och det känns trots allt ganska befriande.

Fredag den 29 juli

Vi hade bestämt preliminärt kvällen innan att vi skulle försöka komma iväg halv sju på morgonen för att förhoppningsvis vara framme i Västervik i rimlig tid. Enligt navigatören är distansen till den inprogrammerade ”waypointen”, lysbojen ”Västerviks angöring”, dryga 62 distansminuter, och därifrån återstår ju ytterligare nästan ett tiotal distansminuter in till bryggan i Västervik. Om det sedan skulle bli vind i närheten av sydväst, och därmed kryss, så blev naturligtvis den utseglade distansen avsevärt längre.

Halv sex på morgonen kommer vi i alla fall upp och börjar med morgontoalett och frukostbestyr. Det sista av de i Visby inköpta Kefirpaketen går nu åt. Förvaringen i kölsvinet gör att de känns nästan kylskåpskalla. I ordinarie kylfack har förstås för länge sedan kylklamparna tinat och maten i det närmaste antagit rumstemperatur. Förvånansvärt bara att gårkvällens pyttipanna fortfarande var ätbar. Den inköptes i Visby i djupfrys skick fyra dagar tidigare. Men kanske övervinner vår kocks kulinariska kompetens även den naturliga åldrandeprocessen hos icke längre djupfrys mat, för efter tillagning var pyttipannan tillsammans med de uppstekta äggen osannolikt god - och ingen blev sjuk efter måltiden.

Nästan exakt klockan sju lossar Peter förtöjningarna i fören, och vi drar os ut mot bojen, där vi även lossar akterförtöjningen. Vi plockar in fendrar och stuvar undan både dem och förtöjningstamparna för att få Janita ”ship-shape” inför överseglingen.

Innan vi startar mixtrar vi också litet med den elektriska pumpen till motorns färskvattenkylning. Vid gårdagens motorstropp fick vi också krångla litet med den för att få den att starta. Nu tycker vi till sist att den verkar snurra på ett ganska förtroendeingivande sätt. Vi fyller på en extra liten skvätt färskvatten, innan vi sätter på locket till systemets värmeväxlare och expansionskärl. Sedan stänger vi motorutrymmet, startar motorn och ger oss iväg.

Vinden är nu näst intill obefintlig, och vi går för motor med så småningom 4,5 knops fart. Gökungen följer oss i hälarerna och passerar oss snart med hjälp av sin sexhästars snurra. Himlen är klarblå med enstaka små rester av moln, och solen lyser med en nästan bedövande intensitet. Vi rundar Hallshuk efter att ha haft märkliga synupplevelser när stenarna vid den långgrunda udden avtecknade

sig mot horisonten. Vi misstänker först hägringar men kommer till sist underfund om att det är just stenar, med enstaka vittfågel på och ejdrar simmande i vattnet omkring. En pråm dragen av en liten bogserare längre ut ger också ett underligt intryck, när man till en början bara ser pråmens höga ”gavlar” i ändskeppen och ingenting av det mellanliggande skrovet.

Fyren vid Hallshuk ligger, åtminstone som det förefaller utifrån havet, farligt nära rasbranten ner mot sjön. Det lilla huset och fyren ser ut att kunna störta ner mot vattnet när som helst.

På ett ställe ser vi också några vita fålt avteckna sig mot strandgruset, och en titt med kikaren avslöjar att det rör sig om nötboskap. Färgen och det förhållandet att observationen görs just på Gotland får oss först att tänka på får, men det måste i så fall röra sig om någon ny och gigantiskt stor fårras, som vi aldrig tidigare hört talas om, så det är nog ändå kor.

Vinden är fortfarande mycket svag, och vi går för motor fram till ungefär en kvart över nio, då vinden tilltagit något och vridit på nord. Då plockar vi fram spinnakern under en framme i förpiken slumrande Hårfagre och hissar den litsad till förstaget som ett vanligt försegel. Spinnakern fyller faktiskt, och farten blir omkring tre knop, vilket förstås inte är imponerande med tanke på den distans vi har framför oss. Men eftersom motorns temperaturvarningslampa åter börjat lysa, vågar vi inte fresta lyckan längre och fortsätta med motorn.

Vi segar oss nu fram på detta sätt med varierande fart fram emot lunchdags. Då girar Janita allt mer styrbord hän, och plötsligt ljuder autopilotens pipande, som varnar för att vi hamnat för långt ur den inställda kursen, En koll av läget visar, att ”Helmer ” (Autohelm 1000) nu drabbats av samma åkomma som före starten av denna segling kostade exakt 600 kr att åtgärda. Den reagerar alltså bara med plus (= styrbordsgir), vilket resulterar i att den arm som är fäst i rorkulten skjuts allt längre ut, men inte dras igen. Med föga vänliga tankar om den som reparerade det elektroniska underverket för mindre än en vecka sedan, kopplar jag ur Helmer, drar ur elanslutningen och stugar undan honom. Så blir det alltså till att handstyra på gammalt hederligt sätt resten av resan!

Strax härfter blir vi erbjudna Gökungens bogserlina, som vi fäster i styrbords förtöjningsknop på fördäck. Vi stryker spinnakern och gör snart mellan fyra och fem knop med Gökungen som bogserare. Under ett par timmar har vi nu det tveksamma nöjet att sitta och styra med ögonen fästa på Gökungens röda akterspegel och med en högvarvig utombordares intensiva surrande några tiotal meter för om oss. Det som till en början endast är fartvind visar sig efter hand tillta och bestå av en sydvästlig till sydlig vind på åtminstone några sekundmeter. I samband därmed blir det förstås också en smula sjö, efter att i stort sett har varit ett plant vatten med bara enstaka små krusningar eller någon gammal dyning då och då.

Strax efter halv tre slår Brådgårve på Gökungen av sin sexhästars snurra, jag lossar bogsertampen, och vi hissar genua I. Då har vi redan tidigare plockat undan spinnakern i insikt om att vindriktningen inte längre skulle ge förutsättningar för ens den snävaste spinnakerslör. Farten blir nu snart över fem knop.

Däremot är vindriktningen sådan att bästa kurs dikt bidevind blir omkring 270 grader, d.v.s. rakt västlig. Gökungen som till en början hamnat något efter oss vid bogseringens avbrytande, skjuter en hiskelig fart, men håller betydligt lägre än oss. När Peter vid den regelbundna radiokontakten varje hel timme uppmanar Gökungen att slå upp emot oss för att se hur mycket de vunnit eller förlorat på att hålla lägre mot vind med bättre fart, så visar det sig att de snart är på väg att hamna under horisonten akter om oss. Sedan har de faktiskt att göra med att hinna ifatt oss. Vi gör stadigt över fem knop, ibland betydligt mer. Samtidigt skrotar vinden så att vi efter hand kan justera kursen närmare vår destination. Fram emot femtiden kan vi lätt hålla de 246 grader vår navigator visar som rätt kurs mot ”Västerviks angöring”.

Vinden är nu ganska frisk, och stundtals ligger loggen på stadiga sex knop, vilket är ganska bra för gamla Janita. Gökungen kommer förstås till sist ändå ifatt och passerar oss gott i lovart. Den fluscdäckade båten med obetydligt fribord seglar förunderligt bra i havssjön, vakar väl och förefaller inte ta nämnvärd sjö över sig.

Vid de jämna timmar då vi kontaktar varandra breder Peter på ordentligt, när han talar om vilka rätter vi smörjer kråset med. Gökungens förråd verkar vara på upphällningen och redovisas som ett antal liter färskvatten och några tepåsar. Inte undra på att de har bråttom mot fastlandet!

När vi har exakt tio distansminuter kvar till Västerviks angöring kan den spanande Blotglade upptäcka Kungsgrundets fyr mot horisonten, något om babord, precis där fyren skall ligga. Navigatorn verkar alltså fungera. Trots att vi nu gör god fart och har kunnat släcka något på skoten, då vinden fortsatt att vrida, så förefaller det ändå gå märkligt trögt att knapra in den återstående distansen. Vi ser en fantastisk solnedgång, då en intensivt röd sol plötsligt slukas av havet. Den rodnande himlen över den sol som gått ner fortsätter ändå att lysa upp jorden, så än är det inte frågan om mörkernavigering, men vi förstår att det kommer att bli, innan vi lagt till vid bryggan.

Vi ser snart att Gökungen tänt sin kombinationslanterna i masttoppen, och efter en stund tänder vi också våra navigationsljus. Akterlanternan lyser upp den fladdrande flaggan på akterpulpit.

Snart kan vi bland alla varierande ljuspunkter föröver urskilja den stadigt blinkande lysbojen ”Västerviks angöring”, som är en nordboj, gulsvart med ett topptecken bestående av två svarta koner. Vid radiokontakt klockan 22.00, då Gökungen just passerar bojen berättar Bråddgarve att han går mot Västerbådans fyr, vilket innebär exakt västlig kurs. Vi följer efter. Snart har Gökungens lilla masttoppslanterna nästan försvunnit ur sikte, och segelplanets silhuett kan med svårighet upptäckas mot landkonturens mörker.

Strax före Västerbådan genar vi något och går mot den andra av de två blinkande röda babordsbojar som markerar farleden sydvart. När vi girar kan vi inte längre få seglen att fylla. Det blir i det närmaste rak motvind. Vi firar genuan och startar motorn. Mörkret är nu ganska ogenomträngligt, även om vi fortfarande kan urskilja den taggiga konturen av kustens och öarnas furor mot

den något ljusare himlen. Västerviks skärgård är synnerligen uppfylld av fyrar, lysbojar och allsköns blinkande och fast lysande ljuspunkter. Onekligen är det rätt skönt att man har en viss lokalkännedom, när vi nu med motorns hjälp letar oss inåt i leden. Det under dagtid synnerligen välbekanta förvandlas under mörker till ett helt annat landskap, och man har stora svårigheter att korrekt bedöma vinklar och avstånd.

Först klockan 00.30 - d.v.s. en bit in på det nya dygnet - lägger vi till vid hemmabryggan. Då har vi varit på väg i sju och en halv timme, och det är inte utan att vi känner oss en smula utseglade. Via radion har vi erfarit att Gökungens besättning trots detta beslutat sig för att omedelbart anträda resan mot hembygden med bil. På grund av bland annat fordonstekniska detaljer beträffande rymlighet avreser även Blotglade ur vår besättning med samma bil. Klädblöte, Hårfagre och jag själv intar en något försenad middag klockan halv två på natten och ligger över ombord på Janita för att åka hem till Eksjö först nästa morgon.

Ett äventyr är slut, men minnena finns kvar, och en hel del videofilm och foton finns som stöd för dessa minnen - plus de här raderna förstås.....

Del 2

**med vissa biografiska data om Petter Gottberg
och litet historia omkring Gotska Sandön**

Vi sträcker direkt från Visby. Går längs Gotlands västra kust, förbi Fårö och vidare norrut. Fårös yttersta udde förtonar snart i ett fjärran blånande dis låringsvis om styrbord, och vi har åter bara hav omkring oss. Vinden är västlig. Janitas kraftfulla skrov gungar förtroendeingivande fram i fem knops fart. Solen skiner från en nästan klarblå himmel, och tillvaron kunde inte te sig mycket bättre. Vi fyra ombordvarande wikingar känner oss väl till freds.

Isak Klädblöte slumrar på sittbrunnens babordstoft. Han gungar litet i takt med båtens rörelser men tycks trots den litet obekväma krängningen mot styrbord kunna ligga kvar utan större ansträngning. Ulf Blotglade har klättrat upp ur sittbrunnen och sträckt ut sig på styrbords skarndäck och ligger tryggt mellan ruffsidan och styrbords mantågsnät. Klas Hårfagre är den ende som är under däck. Han vilar framme i förpiken. Själv har jag, Svenne Tvärilsk, lagt en dyna på aktertoften och en mot sittbrunnssargen och satt mig bekvämt tillbakalutad längst akterut på styrbordssidan. Jag kastar då och då ett öga på autopiloten som anförtrotts det maktpåliggande uppdraget att styra Janita mot sagoön föröver.

Omkring tjugo distansminuter norrut ligger Gotska Sandön, vrakplundrarnas ö, den förskräcklige Gottbergs eget kungarike, där han enväldigt styrde och ställde över sin sjukliga hustru och sina två döttrar. Under en tid hade han också tjänstefolk, sedan han sommaren 1815 seglat till Stockholm och på ett spinnhus löst ut den 59-åriga änkan Helena Liding, samt på ett rasphus ynglingen Anders Petter Lundblad - båda för tillsammans 36 skillingar. Helena Liding avtjänade straff för häleri, och den artonårige Lundblad för att ha rymt från sin husbonde. Änkan Helena Liding hade Gottberg sannolikt användning för som hjälp åt sin hustru i hushållet, och artonåringen blev förstas dräng, något som han synes ha passat illa för, då han under sin vistelse på ön beskrivs som ”vanartig och arbetsskygg”. I februari 1816 uppges Anders Petter ha rymt från sin husbonde, medförande bröd och två brännvinsbuteljer. En vecka senare påträffar Gottberg honom död, som det sades ihjälfrusen. Det har spekulerats i om Gottberg helt enkelt slog ihjäl den vanartige drängen. När Gottberg sedan tog änkan Liding med sig för att ta hand om den döde, hade denne en tröja uppdragen över huvudet, och vid senare förhör kunde hon inte sanningsenligt intyga att hon hade sett drängens huvud och ansikte. Huruvida Gottberg medvetet undanhöll henne den synen av ren barmhärtighet, eller för att dölja ett brott kommer vi sannolikt aldrig att få veta.

För att ge en något fullständigare bild av historien omkring Gotska Sandön och Gottberg kan här infogas några historiska fakta därom.

Gotska Sandön arrenderades under tiden 1783 - 1803 av Stockholmsköpmannen Magnus Benedictius. Det var för övrigt han som lät anlägga nuvarande ”Gamla gården” (som från början hette ”Nybygget”). Platsen kom under lång tid att utgöra öns centrum och enda boplat, fränsett något hus i närheten av Säludden, som också tidvis var bebott. Det var sommaren 1784 som de första

byggnaderna anlades vid Gamla gården. Under 1780-talet tillkom fler byggnader, och uppemot 12 tunnland åker uppodlades. Därtill inhägnades ca 20 tunnland ängsmark. Nyodlingsarbetena tycks ha fortsatt en bit in på 1790-talet. Jordbruket gav emellertid inte det resultat Benedictius hade hoppats. Rågen uppgavs ha givit usel skörd i den sandiga jorden, medan så småningom (första gången 1798) potatisodling lyckades bättre och sedan tillämpades av fyrapersonal på ön så sent som år 1900.

Ovan nämnda nyodlingsarbete skall enligt samtida uppgifter ha utförts av Lars Malmqvist, som då var Benedictius' inspektor på ön. Malmqvist efterträddes som inspektor eller underarrendator av Petter Boman, som innehade denna tjänst från 1790 till sin död 1999.

Sannolikt var boskapsskötseln viktigare än jordbruket på ön. 1785 var antalet får uppemot 200, och 1791 uppges det finnas 300 - 400 får på Gotska Sandön. Benedictius fick också idén att driva renskötsel på ön, och 1791 uppger han att det fanns 40 renar där. Ännu så sent som 1828 fanns en renko kvar på ön. I samband med skogsavverkning blev framför allt fårens hårda betande av öns flora katastrofal, och sanddynerna började röra sig, då de inte längre bands av en levande vegetations rötter.

Benedictius lät också anlägga en tjärugn på Gotska Sandön. För att underlätta transporter till och från ön anlade han även en brygga med riktiga stenkistor vid Hamnudden, som då fick sitt namn. Anläggningarna förstördes av storm och is och blev lika kortvariga som de bryggor man sedan anlade under 1900-talet på samma plats - och som man nu inte kan se minsta spår av.

Nämnde arrendator av Gotska Sandön, Magnus Benedictius gick i konkurs år 1801. Vintern 1800 - 1801 förefaller ön ha varit obebodd, men sedan fick Benedictius kontakt med timmermannen Petter Gottberg, som var villig att arrendera ön.

Efter en del förvecklingar, där bl.a. Axel von Fersen d.y:s sterbhus var inblandat, gjordes 1805 en besiktning av Gotska Sandön och därefter en s.k. skattevärdering, varefter ön följande år försålde till nämnde von Fersens sterbhus, som därefter omedelbart sålde ön vidare till Stockholmskamreren, sedermera kammarrådet, Johan Rudolf Stenberij. Denne fortsatte sedan att ett år i taget arrendera ut ön till den tidigare arrendatorn Petter Gottberg.

Gottberg

Gottberg föddes år 1762 vid Bjärs i Guldrupe på mellersta Gotland, där hans föräldrar hade en gård. Hans mor dog, då han var endast 11 år gammal. Vid 20 års ålder tog han tjänst som dräng vid Grandarve i grannförsamlingen Vänge. Där arbetade han omkring ett år 1782 - 1783. Sedan skrev han in sig på sjömanshuset i Visby och fick hyra på en båt i mars 1784, då han således lämnade

Gotland. De närmaste fem åren är inte så mycket känt om hans öden på sjön. Det sägs emellertid att hans fartyg skall ha uppbringats av sjörövare på något fjärran hav, och att han då fick välja mellan döden och att ansluta sig till sjörövarna. Som vi förstår så valde han det senare alternativet.

År 1789 bosatte sig Gottberg i Stockholm och gifte sig där. Efter tio år, 1799, avled hans hustru i lungdot, men han gifte om sig redan samma år. Under åren 1789 - 1798 hade han hyra som timmerman på flera olika fartyg.

Genom sitt första äktenskap blev han ägare till ett hus på Glasbruksgatan i Stockholm, och detta behöll han i sin ägo fram till 1827.

Den 21 augusti 1801 skrev Gottberg kontrakt med tidigare nämnde Benedictus om arrende av Gotska Sandön i ett år. Arrendet skulle börja den 1 oktober detta år, och Gottberg seglade förmodligen över med sin familj till ön i september. Han stannade sedan kvar på ön även sedan Benedictus gått i konkurs, och från 1806 arrenderade han ön ett år i taget av den nye ägaren Stenberij. Gottberg har uppgivit att han årligen 1802 - 1809 samt år 1815 *”seglat från Sandön på Stockholm med sin öppna båt, som kunde bära tjugo tunnor fastagegods, samt medhåvt av öns alster och hemfört behövliga victualier”*.

Möjligen var ”öns alster” inte bara egenproducerade sådana, utan även sådant som kommit med strandade fartyg! Som vi vet så har sägnerna gjort gällande att Gottberg var en sannskyldig sjörövare och vrakplundrare. Enligt vissa uttalanden skall han inte ens ha dragit sig för att lönmörda fartygsbesättningar som ankrat upp vid ön för att få lä eller för att hämta dricksvatten - för att på så sätt komma över fartygens laster. Hur mycket som är sanning i sådana påståenden är väl tveksamt.

Vrakplundring

Vad som däremot ovedersägligen är sant, och som kan vidimeras via samtida rättsprotokoll och domar, det är att Gottberg gjorde sig skyldig till vrakplundring och även dömdes för detta. Strax före jul 1814 upptäckte han en jakt som strandat vid Franska bukten. Det var CERBERUS av Greifswald, som efter en kollision med ett engelskt fartyg övergivits av sin besättning. Jakten var rätt väl bibehållen, och Gottberg kunde utan större problem bärga däckslasten, som bestod av jute, samt hudar, talgljus och en del privata persedlar från kajutan. Lastrummets innehåll av hampa rörde han inte.

Gottberg var under denna vinter ensam med sin familj på Sandön, och vårens första besökare kom först i maj. Det var Olof Vinor och dennes hustru Greta Lisa, som var Gottbergs brorsdotter och skulle vara i tjänst hos Gottberg den kommande sommaren. De hade sällskap med Vinors båda bröder Christoffer Ringvide och Mickel Stora Gåsemora (efternamnen från de gårdar på Fårö, där de var bosatta). Gottberg visade nu vraket för de besökande, och man seglade sedan till Fårö för att inrapportera fyndet till myndigheterna, i första hand

dykeriuppsyningsmannen Olof Gazelius. Denne kom sedan några dagar därefter med tjugo Fåröbor till Sandön för att bärga vad som kunde bärgas från vraket.

Gottberg nämnde nu inget om vad han tidigare själv bärgat från jakten. Enligt vad han vid den senare rättegången uppgav, så delade han det stulna med de nämnda tre bröderna och dykeriuppsyningsmannen Gazelius - som för övrigt var gift med en syster till bröderna. Då ingen visste hur mycket last fartyget ursprungligen hade haft, så var det inte heller någon som saknade något av lasten.

Under sommaren 1815 seglade sedan Gottberg till Stockholm och sålde en del av stöldgodset, och det var i samband därmed han städslade den 59-åriga änkan och den artonårige ynglingen - som båda "friköptes" av Gottberg från två av stadens fängvårdsinrättningar. Möjligen tyckte han då att han valde rätt sällskap efter att själv ovedersägligen ha slagit in på brottets bana?

I april 1816 hade man i Visby fått kontakt med Cerberus' ägare. Därvid fick man också klart för sig vilken last fartyget hade haft, och man började förstå att en del av lasten hade stulits. Då sändes vice kronolänsman J. P. Lundberg till Sandön, och han lyckades även hitta en del av det stulna nedgrävt i öns sand. Sedan Lundberg rapporterat till Visby, beslöts att Gottberg skulle hämtas från ön. Lundberg seglade därför ut och hämtade honom i början av maj, och han fördes sedan till landsfängelset i Visby.

Gottberg erkände genast stölden och angav samtidigt medbrottslingarna, som delat på stöldgodset, Olov Vinor, dennes bröder Mickel och Christoffer samt dykeriuppsyningsmannen Gazelius. Olov Vinor arresterades, men de övriga förblev på fri fot.

Rättegång

Den rättegång som sedan följde, räckte från juni 1816 till november 1817, d.v.s. nästan 1½ år. Eftersom Gottberg redan från början erkänt, så kom rättegången huvudsakligen att handla om de övriga inblandades skuld. Dessa nekade, och rätten lyckades inte fälla någon av dem. Olov Vinor avled emellertid i fängelset i november 1816, efter att ha varit sjuk en tid. Man har utpekat Gottberg som hans mördare, men därom finns inga som helst bevis eller vittnesmål.

Under hela rättegången satt Gottberg i Visby landsfängelse, som då var inrymt i och bredvid Kejsartornet i Visby ringmur. Till sist bestämdes Gottbergs straff till 28 dagar på vatten och bröd, samt en dags "uppenbar kyrkoplikt". Det senare innebar att han fick sitta och skämmas inför allmänheten vid kyrkan. Detta senare straff avtjänade han sedermera vid Fårö kyrka den 21 december 1817. Samma dag återförenades han med familjen, som sedan hösten detta år bodde vid Marpis på Fårö.

Under Gottbergs fängelsetid hade Stenberij förordnat att hans familj fick stanna på Sandön, som då sköttes av Gottbergs brorson Nils Nilsson 1816 - 1817, samt 1817 - 1818 av inspektorn Fredric Adolph Rydén. Den senare triv-

des dock inte på den ödsliga Sandön, utan anhöll om avsked redan våren 1818. Stenberij återanställde då Gottberg sommaren 1818.

Gottberg och hans familj blev sedan Sandöns enda innevånare fram till 1826. En tid hoppades Petter Gottberg kanske bli ägare till ön, då dottern Hedvig under en tid var förlovad med kammarrådet Stenberijs äldste son Johan Albin. Det var i samband med detta Gottberg byggde de stora ladorna i Enelyckan och Kapellänget.

När gamle Stenberij avlidit 1822 gjorde sterbhuset under ledning av svärsonen Gustaf Sandeberg 1826 - 1828 ett försök att ”kolonisera” Sandön. Man hade uppemot tiotalet arbetare på ön, och de sysslade med skogsavverkning och skeppsbyggeri. I den här verksamheten blev tydligen Gottberg överflödig. Hösten 1828 lämnade han Gotska Sandön med sin familj och bosatte sig i Vinor på Fårö. Året därefter flyttade familjen till Boo utanför Stockholm, medan Gottberg själv stannade kvar på Fårö, sannolikt för att arbeta av en del av den skuld han hade till ägarna av lasten på Cerberus.

Petter Gottberg avled av ”ålderdomssvaghet” i Boo den 28 oktober 1831 och begravdes på socknens kyrkogård, som än i dag ligger på Skogsö udde norr om Saltsjöbaden (Tvärilsk har vid de senaste årens seglingar till huvudstaden alltid gått genom Stäkets kanal från Saltsjöbaden och norrut, och då passerat den kyrkogården, som ligger alldeles intill kanalen!! Kyrkogården är skogbevuxen, och gravarna ligger insprängda mellan de vuxna furorna ända ner mot kanalens vatten).

Inget av Gottbergs barn lämnade några egna barn efter sig. Hans dotter Johanna Maria levde längst och avled 1876 på Söder i Stockholm.

Efter Gottbergs tid har också mycket utspelats på Gotska Sandön. År 1828 inköpte handlanden Johan Thelander i Karlskrona Sandön av familjen Stenberij i Stockholm. Året därefter skaffade han sig två kompanjoner, och under 1830-talet bedrevs sedan skogsavverkning och skeppsbyggeri på ön. Innan Karlskronaborna sålde ön hade de förberett byggandet av en vinddriven såg vid Hamnudden. I samband med försäljningen diskuterades även att lansera ön som vinst i Kungliga Lotteriet. En annan idé som vid denna tid debatterades i riksdagen var att staten skulle inköpa Gotska Sandön och göra den till deportationsort för landets kriminella. Ett tusental fångar räknade man med skulle kunna härbärgas i blockhus på ön. Det var friherre Ludvig Boye som kom med förslaget, men han röstades ner, och någon påpekade att det skulle vara billigare att exportera fångarna till Storbritannien eller något annat land, som redan hade deportationsorter i sina kolonier.

År 1840 övertogs ön av ett konsortium i Västervik, ”Gotska Sandöbolaget”. Redan i december 1839 skickade bolaget ut 17 personer med slupen SWAN av Västervik mot Gotska Sandön för att avverka skog på ön. De råkade emellertid ut för hårt väder och kunde endast med nöd rädda sig i land i höjd med Oxelösund på fastlandet. Bolaget satsade emellertid stort på ön, och tidvis bodde så mycket som ett hundratal människor där ute. Timmer avverkades och sågades vid två vädersågar, en vid Hamnudden och en vid Säludden. Dessutom anlade

man ett skeppsvarv, som låg mellan Gamla gården och havet. Jakten Delphin sjösattes på ön 1842, skonaren Spes 1846, skonaren Triton 1848, och ett år senare skonaren Snabb (sedermera Swalan).

Efter Västerviksbolagets tid (och konkurs) var det så dags för Stockholmarna igen att ingripa i Sandöns historia. År 1849 köptes ön av fyra hantverkare i Stockholm. Här kom konkursen redan 1850!

Under 1850-talet lär en Jonas Halling ha vistats helt ensam på ön under ett helt år. Enligt sägnen skall hans ensamma tid något ha förljuvats av två stora vinfat som flöt i land på ön, ett vid Säludden, och ett i Vinbukten, som därav skall ha fått sitt namn.

Grosshandlaren Jacob Paterssen var den siste private ägaren av Gotska Sandön (1852 - 1859). Under hans tid skall skogsavverkning och skeppsbyggeri ha varit intensivt, liksom färskötsel. Med anledningen av den senare anställdes en veterinär på ön, Julius Bourgström. Denne kom att bli ön trogen och blev 1859 Gotska Sandöns förste fyrmästare.

Staten köper ön

Paterssen gjorde konkurs 1857. Nu hade emellertid staten börjat intressera sig för ön, och den inköptes i två omgångar, 1859 och 1861. Därmed var perioden av privat ägande och försök till ekonomisk vinning slut. Den hade varat i nära åttio år och utgjort en för ön händelserik period med många märkliga företag på denna Östersjöns mest isolerade ö.

Den första fyrstationen anlades 1858-59 vid Bredsand, där den fortfarande ligger. Från början anlades två fyrar som ensfyrar över grunden vid Kopparsternarna norr om ön. Numera finns där endast en fyr, men sedan också en fyr vardera på öns båda sydligare uddar, Hamnudden och Kyrkudden.

År 1910 blev den nordvästra delen av ön nationalpark, och sedan 1963 är hela ön med omgivande vatten militärt skyddsområde, naturskyddsområde och nationalpark.....

När de fyra wikingarna nu i sitt lilla skepp stävar norrut har de sällskap utav en fjärde wiking, som ensam med sin styrman finns ombord på det originella flyte-tyget ”Gökungen”. En kabellängd föröver på styrbordssidan kan vi se den breda akterspegeln och babordssidan av båtens röda skrov. Det höjer sig inte mycket över havets yta; fribordet är högst en halvmeter. Ändå flyter den lilla seglarens plana skrov märkligt väl över havssjön och kränger obetydligt trots den i förhållande till deplacementet avsevärda segelytan. Man får intrycket av en harmoniskt avvägd seglare, som trots det anspråkslösa formatet glider fram genom sjön med märklig elegans, nästan utan att lämna något märkbart kölvatten efter sig. Janitas tunga skrov pressas med kraft genom sjöarna, medan Gök-

ungen tycks med lätthet glida över dem. Den avsevärda bekvämligheten ombord på Janita kompenseras, känns det som, av en påfallande behaglig seglingskänsla hos Gökungen.

Klockan 11.45 på förmiddagen, då vi redan varit på väg exakt fem timmar sedan vi kastade loss i Visby, visar navigatorn positionen 57 grader, 55,69 minuter nordlig bredd, och longituden 18 grader 36,75 minuter ost. Loggen säger besättningen att man seglat omkring 20 distansminuter. De har ännu inte nått halvvägs till målet. Klas Hårfagre kommer nu upp på däck, och Isak Klädblöte har tagit Blotglades plats på styrbords skarndäck. Vädret är fantastiskt, och det är en helt underbar segling. Blotglade står nere vid pentryt och förbereder med stor omsorg dagens lunch, som är något så avancerat som den traditionella korven med bröd.

Klockan 15.30 ungefär kan besättningen skönja en blånande rand vid horisonten. Den förefaller att täcka en alldeles för stor del av synranden för att bara vara en ö. En låg och vidsträckt molnbank förefaller troligare, men efter ytterligare en stunds segling står det helt klart att det är land man har i sikte; Gotska Sandön förut!

Trots det vardagligt bekanta med det välkända gungande teakdäcket under sig, upplever besättningen ändå något av magin i mötet med denna mytomspunna ö. Den utgör otvivelaktigt Sveriges mest avlägset belägna ö, och det är trots allt bara en ganska begränsad skara seglare som på egen köl uppsökt denna ö. De flesta vanliga ”söndagsseglare” håller sig oftast i skärgården, gör möjligen språnget över till Öland, eller till och med Gotland. Men Gotska Sandön än ändå en större utmaning. Ön saknar hamn eller tilläggningsmöjligheter, så man är helt beroende av jolle för att ta sig i land. Vid vindar uppemot tio meter per sekund är det helt enkelt praktiskt omöjligt. Om man råkar ut för ett haveri av något slag, så har man bara sig själv att lita till. Visserligen finns en sjöräddningsstation uppe vid fyrbyn på öns nordvästra udde, men då måste man kunna nå dem via VHF, eller de måste ha uppsikt över det ställe man befinner sig just då. Otaliga är de båtar och fartyg som slagits till spillror mot öns långgrunda stränder!

Dock förefaller vid rådande väderförhållanden, med klar sikt och måttlig vind, sådant ganska otänkbart. Fast det är känt att väderomslag kan komma mycket oväntat och snabbt i dessa farvatten, vilket några seglare på ett pinsamt sätt fått erfara, när de obetänksamt lämnat sina uppankrade båtar obemannade. I några fall har man med livräddningsbåten kunnat dra de strandade båtarna flott igen, i andra fall har båtarna sköljts upp mot stranden och blivit vrak. Så hoppas vi inte skall bli fallet för Janita och Gökungen denna fantastiska högsommarvecka!

För läsaren av dessa rader torde det också stå klart att wikingarna återvände till fastlandet med sina skepp i oskadat skick. Själva är wikingarna också i så pass oskadat skick, fysiskt och mentalt, att de sannolikt snart kan börja uppladdningen inför nästa wikingafärd. Om den också blir i österled eller annorstädes återstår att se. Men det är en helt annan historia.....

Augusti 1995, Sven Erik Nordin,