

Börja segla med

LANDKRABBANS

SEGLARSKOLA



av

Niklas Krantz

Att segla är farligt. Man kan bli blöt om man ramlar i vattnet. Det kan också kännas läskigt. Båten kan luta. Det kan regna, blåsa, vara kallt och otrevligt. Men det allra farligaste är nog att man kan bli biten för livet. Om man inte har seglat förr kan det vara lite pyssligt att begripa hur man gör och vad alla pratar om på båten. Det här är en liten hjälpreda för landkrabbor och nybörjare på sjön att orientera sig bland tampar, väjningsregler och kölsvin. Med lite hjälp kan man fuska så ingen märker att man inte är så van. Men det finns en egenhet hos sjöfolk som avslöjar allt, om man inte kommit på det. Folk är vänliga mot varandra, vinkar och hjälps åt. Faktiskt.

Och när man väl känner sig trygg härute, då förstår man att det är sant att vi härstammar från stranden av oceanen, nånstans där i tidernas afrikanska gryning, på vägen mellan apa och växthuseffekt.

Förlag:

Sittbrunnen 2020

Niklas Krantz, text och foto

Omslag Berit Viklund

Knopar Cecilia Alvthin



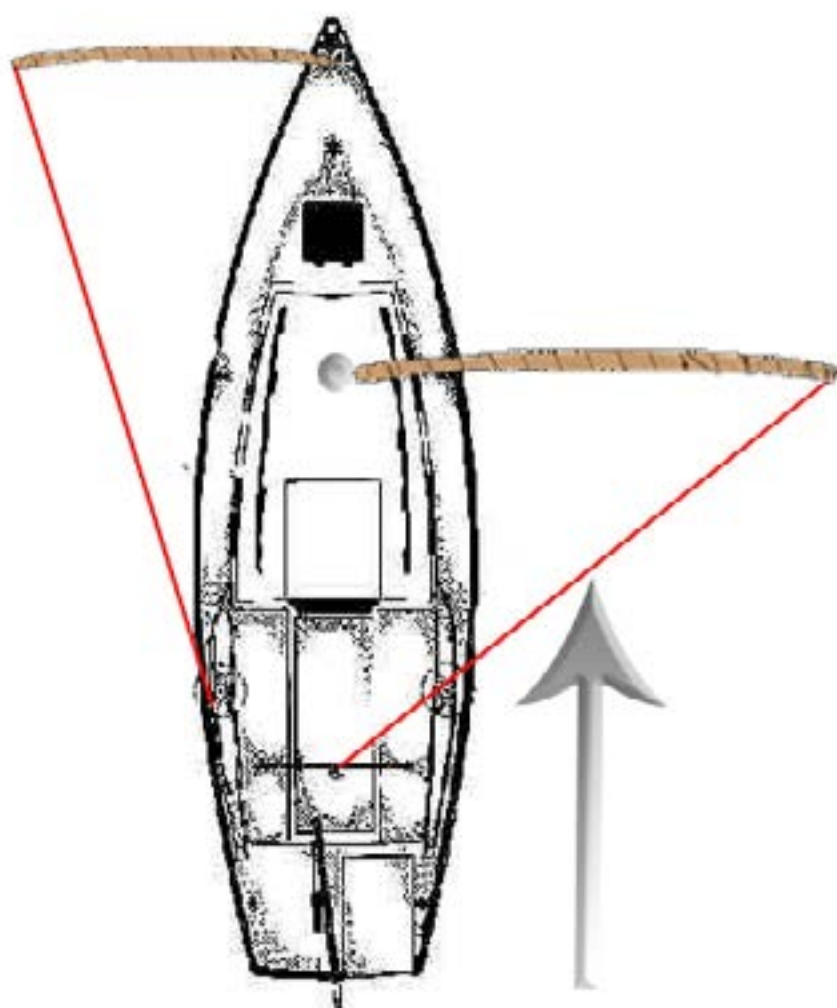
Slå ett slag, fall av, lova upp och segla med vinden

Segling är en konst. Men det är inte så konstigt, när man väl kommit på vad det är man gör. Det liknar cykling, men är lite olika beroende på vilket håll vinden kommer från. Man ska alltid hålla balansen med styret, eller rodret som det heter på sjön. Skillnaden är att man inte behöver trampa. Inte ens tanka och betala dyra bensin- eller dieselpriiser. Vindriktningen styr hur man ska göra med seglen för att få rätt glid genom vågorna.

Att länsa med vinden

Vinden blåser på seglet så att båten rör på sig. Så långt är det inte så svårt att hänga med. Sen styr man med rodret, som oftast är en spak som heter kult, rorkult. Då

börjar det redan krångla. För ska jag segla åt vänster, som inte heter vänster utan babord, då ska jag dra rodret åt andra hållet. Det heter styrbord. Och då kan man ge sig på att seglet börjar fladdra av bara den, om det inte gjort det förut. Och då kommer man varken åt det ena eller andra hållet, för då har båten stannat helt och bryr sig inte ett dugg om ifall jag drar rodret åt babord, styrbord, vänster eller höger. Om du tycker det här verkar krångligt, hoppa bara vidare till nästa stycke. Det här är inte viktigt, bara fånigt.



Grejen är att det är lätt och behagligt att segla åt samma håll som vinden blåser. Det kallas att segla med vinden. Man bara släpper iväg seglen så mycket det går och håller i rodret. Seglen ska stå ut så långt som möjligt åt sidan, helst ett åt varje håll, om man nu har två segel. Då kallas det platt läns, kanske för att seglen står ut som två plattor. Eller också är det av någon annan anledning, seglaruttryck är oftast outgrundliga, i motsats till Stockholms skärgård. Det brukar vara varmt och skönt att länsa eftersom båten åker nästan lika fort som vinden. Behagligt för att båten inte lutar.



Man kan ligga i sittbrunnen och sola, förutsatt att solen skiner. Bara en sak ska man akta sig för. Man får inte resa sig upp. För om den som styr, som kallas rorsmannen vare sig det är en tjej eller kille, vinglar lite, eller vinden vinglar lite alldeles av sig själv, så kan den stora bommen, stocken i underkanten på storseglet, komma farande med en förfärlig fart. Det kallas gipp och är livsfarligt. Det är därför rorsman eller kapten skriker så ilsket när du reser dig upp för att gå ner i ruffen och hämta sololjan. Ruffen kallas huset man bor i på båten. En del båtar har ett särskilt hus för ratten, om de nu har en ratt. Det kallas styrhytt och om man har små rum man kan stänga kallas det hytter. Finast är kaptenshytten.

Slöseгла på slör

Nu kan man ju tänka sig att det dyker upp nånting framför båten. Det kan vara ett grund, en ö eller en annan båt, typ en Finlandsbåt. Då är det klokt att svänga lite. Om man svänger snett framåt, som en liten tårtbit, så seglar man fortfarande med vinden. Men nu får man dra lite i snörena som håller fast seglen. De kallas skot och när man drar i dem så skotar man. Man kan till och med skota hem. Då drar man av bara den.

Men nu skulle vi bara skota lite. Seglen ska fortfarande vara vända nästan vinkelrätt emot vinden. Fast lite vind

ska kunna "läcka" ut i bakkanten. Det är det som gör att båten får lite skjuts framåt. Det finns experter som säger att det inte är vinden som blåser båten framåt, utan att det är suget av undertrycket i lä bakom seglet som drar den framåt. Jag tycker det är mer en obegriplig filosofisk frågeställning, precis som lagen om aktion och reaktion i fysiken i skolan, eller meningen med livet på filosofilektionen. Det blir möjligen till viss hjälp

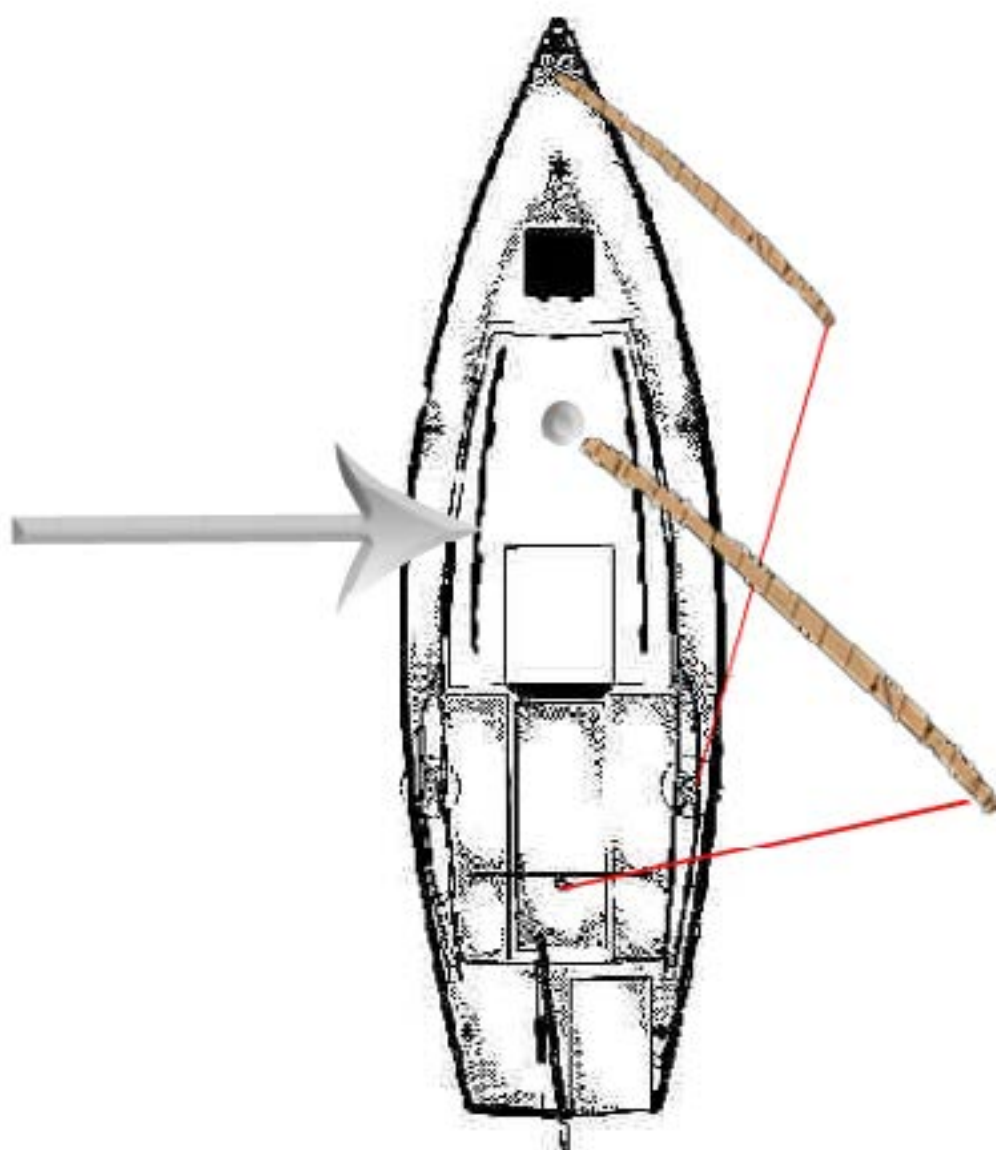


när vi ska försöka segla mot vinden lite längre ner. Men fortfarande slöseglar vi; vi slörar säger de som varit ute och gjort så här förr.

Sidvind ger segling på tvärs.

Då kommer det förstås en Finlandsbåt till. De kommer ofta i flock. Nu måste vi svänga en tårtbit till. "Skota hem", ropar rorsmannen till gästen. Eftersom du läser det här vet du antagligen inte tillräckligt för att kunna styra båten och då är det troligen du som är gästen. Alltså inte ett spöke, utan en besättningsman som på ett spökaktigt sätt gör det kapten ger order om. På sjön diskuterar man inte alltid igenom allt man gör innan. Det kan bero på att sjömanslivet har en patriarkalisk, manschauvinistisk tradition. Att man inte har slutat med det på sjön i samma utsträckning som på land kan bero på att man oftast inte har tid, eftersom Finlandsbåtar och annat inte alltid väntar tills man kommit överens.

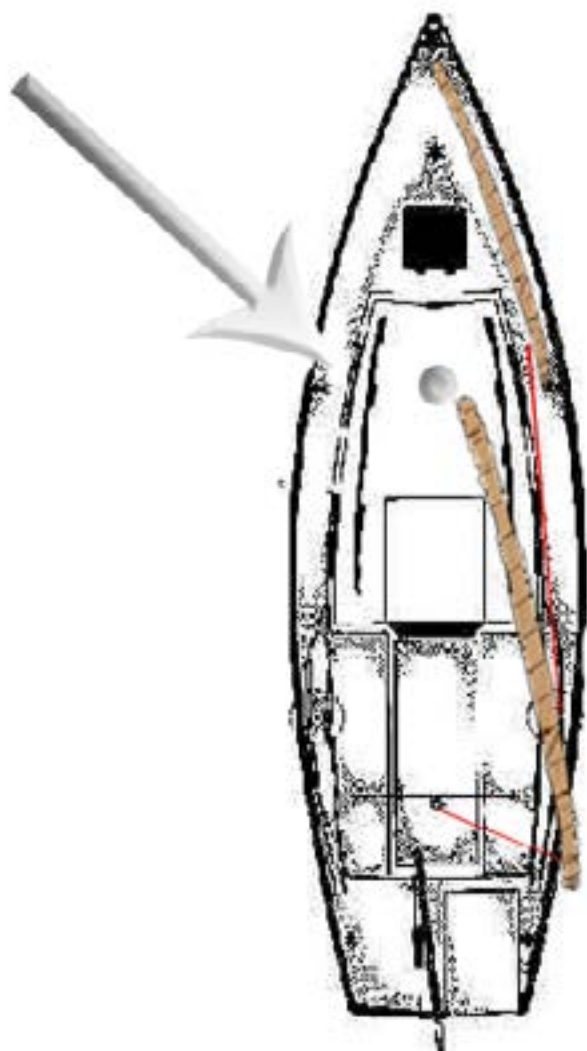
Det finns de som tycker att detta är jobbigt. Andra tycker det är skönt. Gissa vem som tycker vad.



Ok, nu har vi svängt en tårtbit till, skotat hem seglen så att de "står" 45 grader ut från båten. Vinden kommer nu rakt från sidan, eller "tvärs". Båten lutar lite och vinden känns inte riktigt lika varm. Det är dags att ta på en tröja och lägga undan boken. Fast vi seglar lika fort som tidigare enligt hastighetsmätaren - som loggen naturligtvis inte heter på sjön - så känns det snabbare eftersom vi inte längre följer med vågorna och vinden.

Mot vinden i bidevind.

Att segla mot vinden går ju inte. Men nästan. Om man drar ännu mer i skoten och svänger upp mot vinden i en lov, då lovar man. Alltså inte lövar, som karlarna i Värmland. Nu lutar båten ordentligt och man seglar bidevind, snett mot vinden. Skoten har man tagit hem allt man kan, ibland till och med spänt med en vev - en skotvinsch. Det lutar så porslinet i diskhon nere i ruffen far runt på golvet. Som naturligtvis inte heter golv utan durk.



Nu sprutar skummet om fören och rorsmannen har fullt upp med att hålla dikt bidevind, han måste segla så mycket mot vindriktningen han kan, utan att det börjar fladdra i seglen. Om det blir mycket fladder stannar båten upp. Om seglen är rätt skotade är det i seglet längst fram som fladdret börjar. På båda sidor om förseglet sitter det små röda och blå skvellersvansar – telltailes - som oftast är himla svåra att se bakom storseglet. Båda två ska i hyfsad vind stå vågrätt. Om den närmaste, dvs den på lovartsidan av seglet, faller ner eller fladdrar upp, då är seglet på väg att börja fladdra. Då måste rorsmannen "falla av" från vindögat. Men faller hen (tänk på att man faller åt det håll båten lutar) för mycket, då börjar skvellersvansen på andra sidan tappa styrseln. Då är det dags att lova igen.

Kryssa: I zick-zack mot vinden

Det är nu paniken börjar komma. För rakt framför båten närmar sig nu en jättelik klippa med fruktansvärd hastighet. "Klart för slag" ropar kapten och besättningen springer ner efter sina värjor, äntherhakar och muskedunder. Eller kanske börjar linda skoten runt vinschen på lovartsidan i ren nervositet. Eller är det inte nervosi-

tet? I varje fall är nerver och sinnen på högspänn.

”Roder i lä” säger rorsmannen och vrider rorkulten mot läsidan, eftersom rorkulten alltid pekar åt det håll man inte svänger. Han lovar, helt upp mot vindriktningen och ner på andra sidan. Han ”slår” eller ”vänder genom vinden”. Focken fladdrar för det vilda och gasten lossar skoten och börjar dra över förseglet på andra sidan framför masten. Bommen och storseglet kommer farande, dock inte lika kraftigt som vid den där livsfarliga gippen. Gasten vevar in focken, båten börjar luta kraftigt åt andra hållet och skjuter fart genom vattnet Klippan ger sig av igen, lika snabbt som den kom.

Snart kommer en klippa farande från andra hållet, kapten skriker igen, gastarna skotar för det vilda och barnen gråter. Eller skrattar, beroende på hur kul de vuxna tycker att det är. Kapten slår och nu tar vi oss faktiskt fram rakt emot vinden. Trots att det inte går. Det kallas att kryssa, men borde väl snarare benämnas zick-zacka, om det vore logiskt. Men det är det ju aldrig på havet.

Bommen kommer!

När vi kommit fram dit vi ska, faller vi av, svänger bort från vinden. Men vi måste svänga ännu mer så att vi får en gipp, för att komma in i viken vi ska lägga till i. Då måste man dra i segelsnörena igen, skota hem helt, så att när bommen kommer farande i mördande fart, så kan den bara röra sig en liten bit. Så slipper vi besväret med att masten eller något annat irriterande går av, av det kraftiga rycket. Istället har vi gjort en kontrollerad gipp.

Nu återstår bara att ta ner seglen, starta motorn, kasta ankaret, hoppa iland och förtöja båten. Men det är ett annat kapitel.

Kasta dig loss

Kasta loss är det man gör när man ska ut på sjön. Det skiljer sig från att kasta kottar, snöbollar eller kasta gris på det att det är sig själv man kastar ut på havets våg. Det kan se lätt ut, men det är bara som det ser ut. Man ska nämligen inte bara göra rätt, man ska göra rätt på rätt sätt. Att göra fel är faktiskt också ok, bara man gör det på rätt sätt. Detta gäller allting på sjön.

Först gäller det att ta sig ombord. Man kan ta tag i båtsnöret, fast säg förtöjnings-tampen så blir kaptenen glad, dra in båten, hoppa och blunda. Det kan gå, om du har tur. Ett annat trick är att ställa sig på tampen, så båten kommer närmare, och sen kliva över på tampen, vilket får båten att komma ännu närmare. Enklast är dock att be den där kapten-båtägaren som bundit båten så himla långt ut att hoppa ombord, släppa lite på repen bak i aktern och sen hålla in båten medan du kliver ombord.

När du väl kommit ombord måste du antagligen gå iland igen. All packning som ni tagit med er måste nämligen bäras ombord. Enklast görs det genom att man langar sakerna från bryggan till båten. Att balansera med packning på linan mellan bryggan och båten är det sämsta sättet, även om jag för det mesta brukar göra så.

Sen ska allt packas in på rätta stället. Det kallas att stuva, vilket antagligen beror på resultatets likhet med makaronirätten. Motorn ska startas och sen säger kaptenen så vänligt att du kan väl göra loss. Det betyder att du ska knyta upp snörena där fram så båten kan åka ut. Om båten ligger i sin hemmahamn ska antagligen linorna ligga kvar vid bryggan. Om inte så bör linorna sitta fast med båda ändar i båten. Då ska man knyta upp ena änden och dra ut den från öglan i bryggan. När du har gjort det säger du till kaptenen som blir panikslagen. Du får inte kasta loss förrän jag säger till,

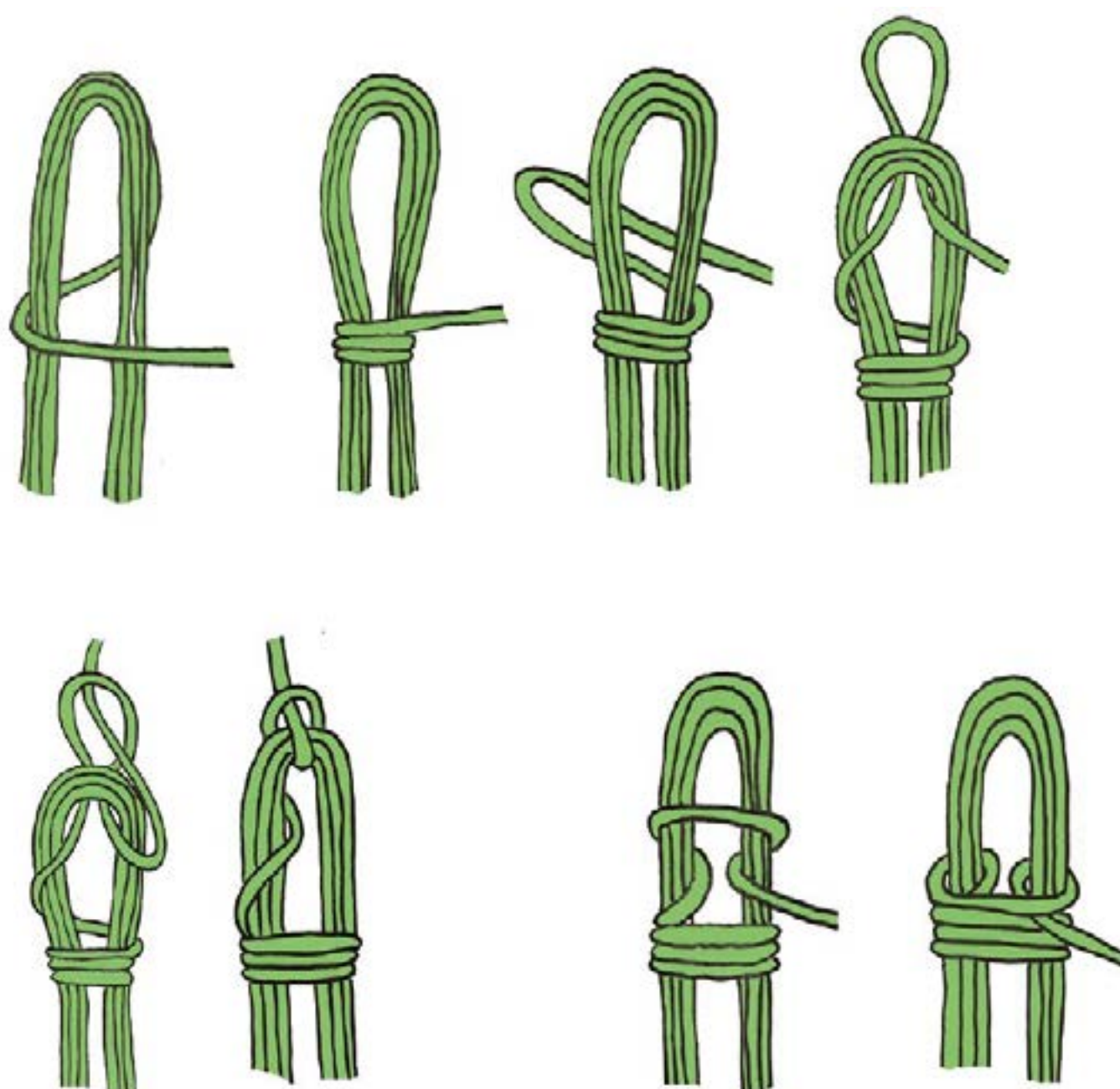
skriker han då, varvar motorn på högvarv, lossar akterförtöjningarna och börjar backa ut.

Nu förväntas du "hålla ifrån", dvs symboliskt trycka iväg grannbåtarna, helst på båda sidor samtidigt, så att det inte blir några repor på någon av dem, vilket det blir.



Att kvajla en lina

När ni kommit ut och vänt båten mot havet är det dags att skjuta upp, eller kvajla, förtöjnings-tamparna. Skjutandet gör man med armarna. Man tar repet i ena änden och med den andra mäter man upp en famn, lägger den biten i cirkel till den hand man håller änden och fortsätter likadant tills hela repet är en rulle. Då virar man änden runt och sticker den igenom och hänger upp det hela på lämpligt ställe. Att skjuta upp rep är den huvudsakliga sysselsättningen på en båt.



Två olika sätt att låsa den kvajlade linan

När ni kommit ut på vattnet är det dags att gå tillbaka till bryggan, hoppa iland och kolla att bildörren verkligen är låst. Om ni inte nu kommer ihåg att fylla dricksvatten kommer ni att vara väldigt sura när ni ska borsta tänderna i saltvatten i den fina naturviken i kväll. För att inte tala om stämningen vid frukosten. Kvällsmaten brukar lösa sig i annat.

Åter ute på öppet vatten stundar båtresans utan jämförelse viktigaste uppgift: Puttifrånkuddarna ska tas upp. På sidan av alla båtar hänger uppblåsbara plastkorvar som ska skydda de glänsande friborden, dvs ytterväggarna på båten, från att få märken från andra slarviga båtar som kommer och går vid bryggan. Men ute till sjöss ska de knytas loss och läggas undan. En kapten som för sin båt med fendrarna ute är en dålig människa och en usel sjöman. Allt enligt en urgammal

ritual som sitter i ryggmärgen på varje sjövan människa. Bara Vaxholmsbåtar är undantagna.

Nu är det dags att "sätta" segel. Det är när man hissar upp det i masten. Först måste man dock packa upp seglen ur sina paket. Storseglet sitter numera kvar på bommen hela sommaren, men invirat i ett bomkapell och fastbundet med beslagsband. Riktiga lyxlirare rullar ihop den inne i masten. De kan hoppa över det här stycket. Focken kan ligga i en påse under däck, men är nuförtiden oftast hoprullat runt "förstaget, som går från frammen - som heter fören - på båten upp i masten. Den kan vara inpackad i en strumpa som man måste ta av.

Sen drar man i snöret som går till storseglets topp. Har man tur finns storfallet framdraget till taket vid nedgången till ruffen. Annars måste man upp ovanpå båten - på däck - vid masten och sätta seglet. Då måste rorsmannen köra sakta rakt mot vinden, så att seglet fladdrar utan att fånga vinden. Annars orkar man aldrig dra upp det och båten sticker iväg för segel åt helt fel håll. Det är inte bra. Bättre att styra mot vinden medan man hissar storen. När seglet är uppe "faller" rorsmannen åt lämpligt håll och skotet spännes så att det passar vindriktningen. Motorn stängs av, focken rullas ut och skotas. Det blir alldeles tyst.

Nu seglar vi. Äntligen!

Knyt inte en kärring

Sjömän har tråkigt. I varje fall när de är ute på långa resor och stormarna vägrar att blåsa. Då ägnar de sig åt att förfina knopandets ädla konster och knyta sina knutar extra avancerat. De gör fendrar i makramé hittar på praktiskt omöjliga knopar att fylla ut dyra handböcker med.

Varför kan man inte bara trassla in repet i bryggan när man lägger till, frågade en förvånansvärt kritisk nybliven sjöman.

Svaret är faktiskt två svar: Det är viktigt att förtöjningen håller, så att man inte vaknar mitt i natten långt drivande ute på Kanholmsfjärden. Men ännu viktigare är att en rätt slagen knop eller stek är lätt och snabb att öppna - lossa - när man ska ut igen. För då är det bråttom, eftersom kapten glömt att tänka på nånting innan han la i backen.



I alla knopböcker finns det vackra ritningar på hur man gör såna här knutar. Men i verkligheten, när man står där på fördäck, beredd att hoppa iland med en trasslig lina, ser det helt annorlunda ut. Alla människor som

inte är födda ute till havs måste därför träna på en verklig "bryggsituation". Man kan då göra som jag, bygga en bryggsimulator till döttrarna i sjöscouterna. Men om man inte är en farsa med snickarabstinens går det lika bra att vända en köksstol eller pall uppochner på köksbordet och förtöja i stolsben och tvär-slån.

Stekt påle

Det finns de som alltid lägger en pålstek. Och faktum är att det alltid funkar, även om det kan vara lite fantasilöst. En pålstek är en fast ögla som aldrig glider åt vare sig det ena eller andra hållet. Den är dessutom väldigt lätt att bryta upp när man lägger loss, om den inte ligger spänd. Det är nackdelen, en spänd pålstek kan vara lite knepig att lossa. Då är det bättre att förtöja med dubbelt halvslag om egen part, runt ett träd, en sten eller genom en ring. Se längre ner. Men ligger öglan runt en pollare, så behöver man ju bara lyfta upp den för att gå loss.

Pålstek är bäst till att knyta fast skoten med, snörena till förseglet. Inte till förtöjning.



Man kan lägga påstek på en massa olika sätt. Jag brukar ta tag i tampen där jag vill att öglan ska "sluta" med vänsterhanden.



Med höger hand tar jag tag i repändand, lägger den i kors med repet vid vänsterhanden, med pekfingret upp och tummen ned. Sedan vrider jag hela paketet från mig, så att ändan snurrar runt och kommer upp i öglan i tampen.



Då tar jag ändan, upp genom öglan, ner till höger och under tampen, upp igen och ner genom öglan, mot mig.



Sen drar jag ändan och den del av öglan som kommer ut parallellt mot den långa tampen, tills det är sträckt. Nu har jag en fast ögla som inte förändras förrän jag "bryter" upp steken.



Dubbelt halvslag

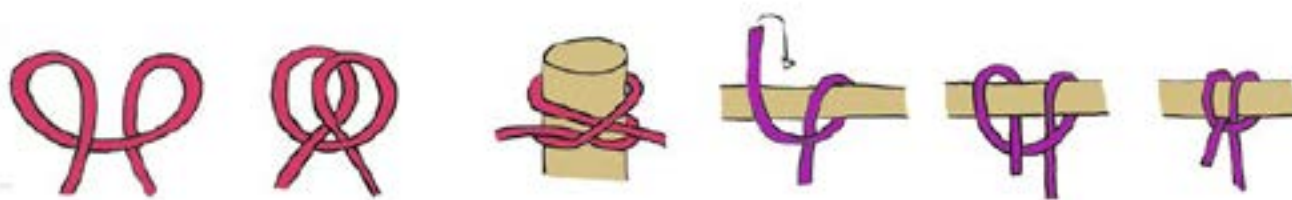
Det finns ett reptrick man måste kunna på en båt, om man inte ska tappa ansiktet helt. Och att inte tappa ansiktet är en av de viktigaste sakerna man måste göra på en båt. Den första delen av tricket består av ett rep man helt enkelt slänger runt i en ögla, ett halvslag runt en pollare. Fixar du inte det, är det dags att åka hem.



Om du däremot fixar det, måste du göra om halvslaget, exakt likadant, en gång till! Om du nu har gjort det har du slagit ett dubbelt halvslag, vilket är helt godkänt. Det är en effektiv stek, dels för att den är så snabb att slå, och dels ännu snabbare att kasta loss med, eftersom den är så lätt att lossa.

Grejen är att slå det dubbla halvslaget rätt. Om du lyckas få tampen närmast änden att komma ut underst från pollaren, fortsätter du bara där igen. Man kan kontrollera efteråt att repet hela tiden fortsätter åt samma håll runt pollaren. Byter det riktning/varv har du gjort fel. Då är det bara att försöka igen....och igen.....och igen.....och.....och.....

Dessutom har det dubbla halvslaget ett problem. Om det inte belastas hela tiden kan det lösa upp sig. Därför bör man säkra det genom ett extra halvslag runt egen part.

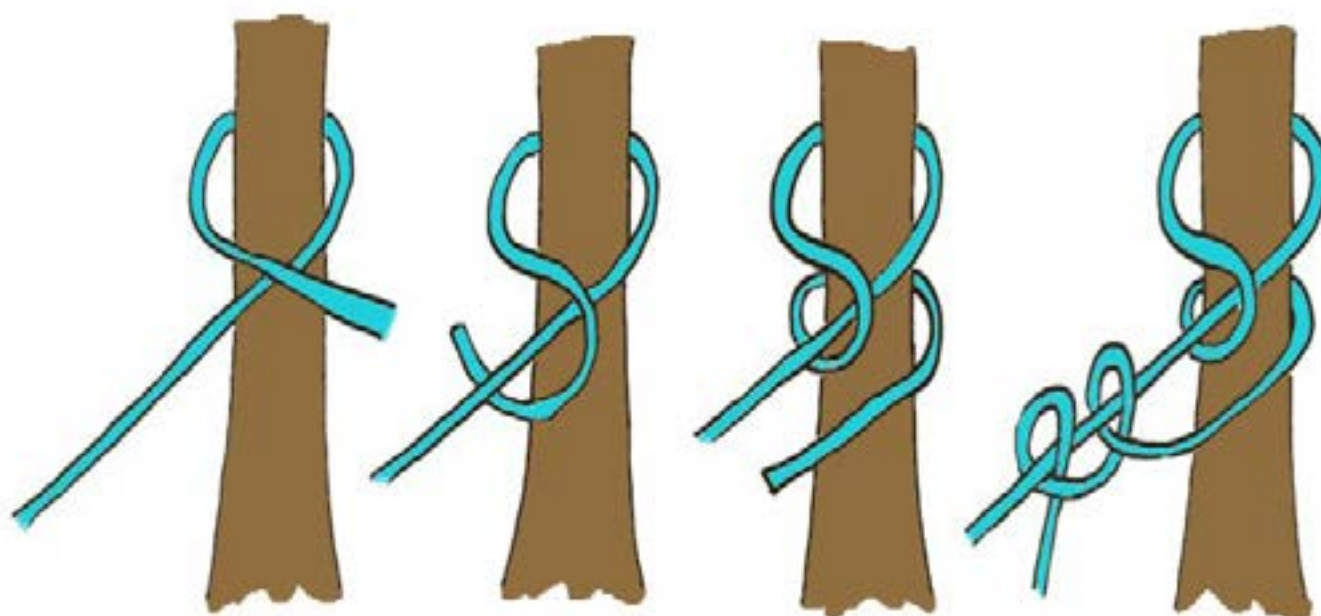


Sen kan den göras på olika sätt: Om det är en bygel eller vågrät stång på bryggan man ska lägga fast vid, drar man repet runt stången ett varv, sen ett varv på andra sidan ingångsrepet.

Repet ska hela tiden snurra samma varv och i slutändan komma ut parallellt med repet från båten. Alltid samma varvsriktning runt.



Man kan göra några olika varianter, varav den viktigaste är dubbelt halvslag runt egen part. Då drar man linan från båten runt tallen eller genom öglan på bryggan och virar änden runt repet från båten, först ett varv, sen ett varv till på andra sidan, så resultat blir ett dubbelt halvslag där tampen hela tiden snurrar åt samma håll. Då håller den.

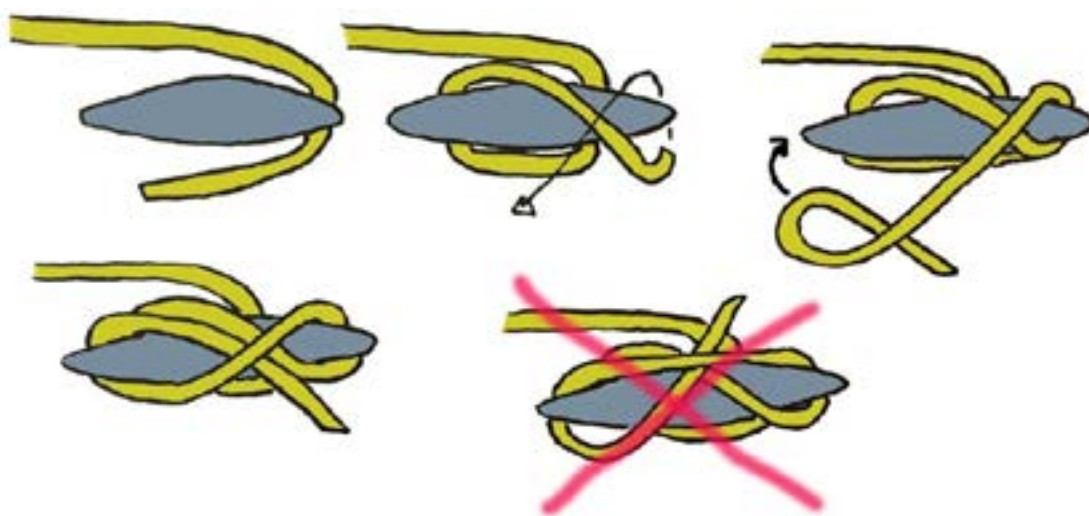


Ännu bättre blir det om man drar repet runt tallen runt linan och tillbaks runt tallen innan man lägger det dubbla halvslaget om egen part.



Men det kanske bara är en ögla på bryggan som man drar repet genom, för att binda fast det på båten igen. Då ska man lägga linan i kors på en knap.

Börja med att linda den ett varv under knapen. Sen i kors över knapen och avsluta med ett halvslag för att låsa. Men nu blir det lite klurigt, för att om man lägger sista halvslaget åt fel håll låser det inte så bra.

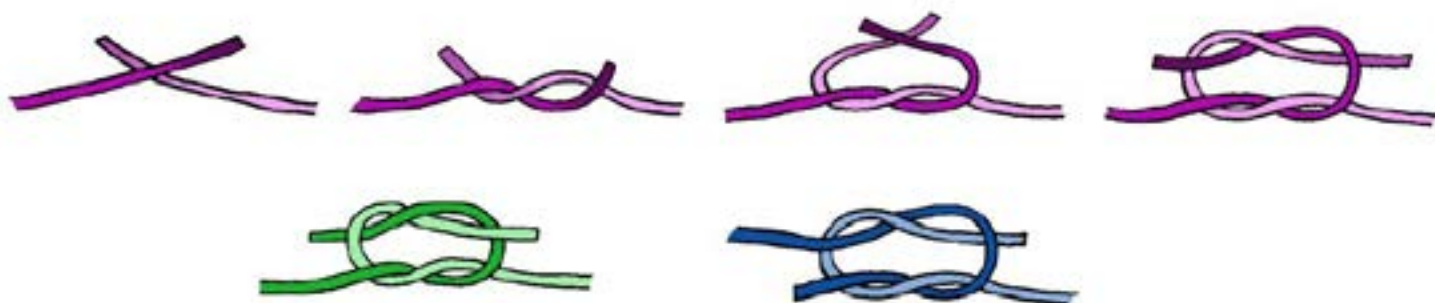


På stora tunga skutor vill man inte ha ett lås på slutet, för att snabbt kunna lossa. Då slutar man bara utan något halvslag. Fråga kapten vad som gäller på just den båten om du är tveksam.



Inget halvslagslås på knapen på en skuta.

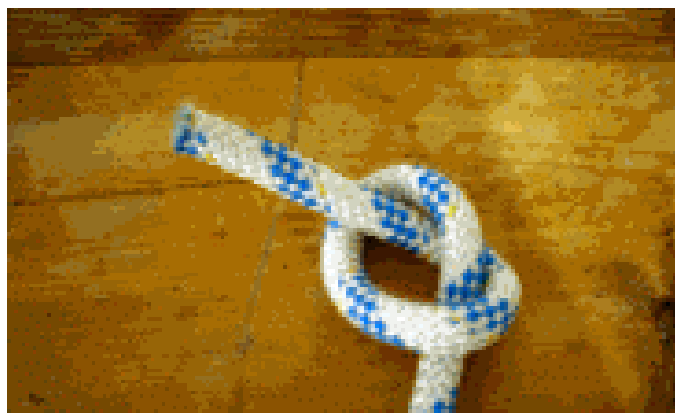
När man väl bundit fast båten vid bryggan finns det några ytterligare knopar som är bra att kunna för att imponera på brygg-grannarna, vilket är det viktigaste till sjöss.



Lila är råbandsknop, grönt kärringknut, blått tjuvknop.

En riktig sjöman gorde förr en råbandsknop när han skulle binda ihop två rep. Nuförtiden håller den inte lika bra utan används mest för att knyta små snören med. Det är en likadan överhandsknop som man börjar med när man ska knyta skorna. Sen gör man en likadan till. Trixet är bara att göra den exakt likadan. Ändan som kommer ut överst första gången måste fortsätta överst andra gången. Tampen underst fortsätter underst. Överst-överst, underst-underst. Att man lyckats ser man på att tamparna på båda sidor kommer ut parallellt från knopen. Om de inte gör det är det en kär-

ringknot, vilket är super-skämmigt. Det är den gröna knuten här ovanför. Den blå kallas tjuvknop och är inte heller lika stark som råbandsknopen.



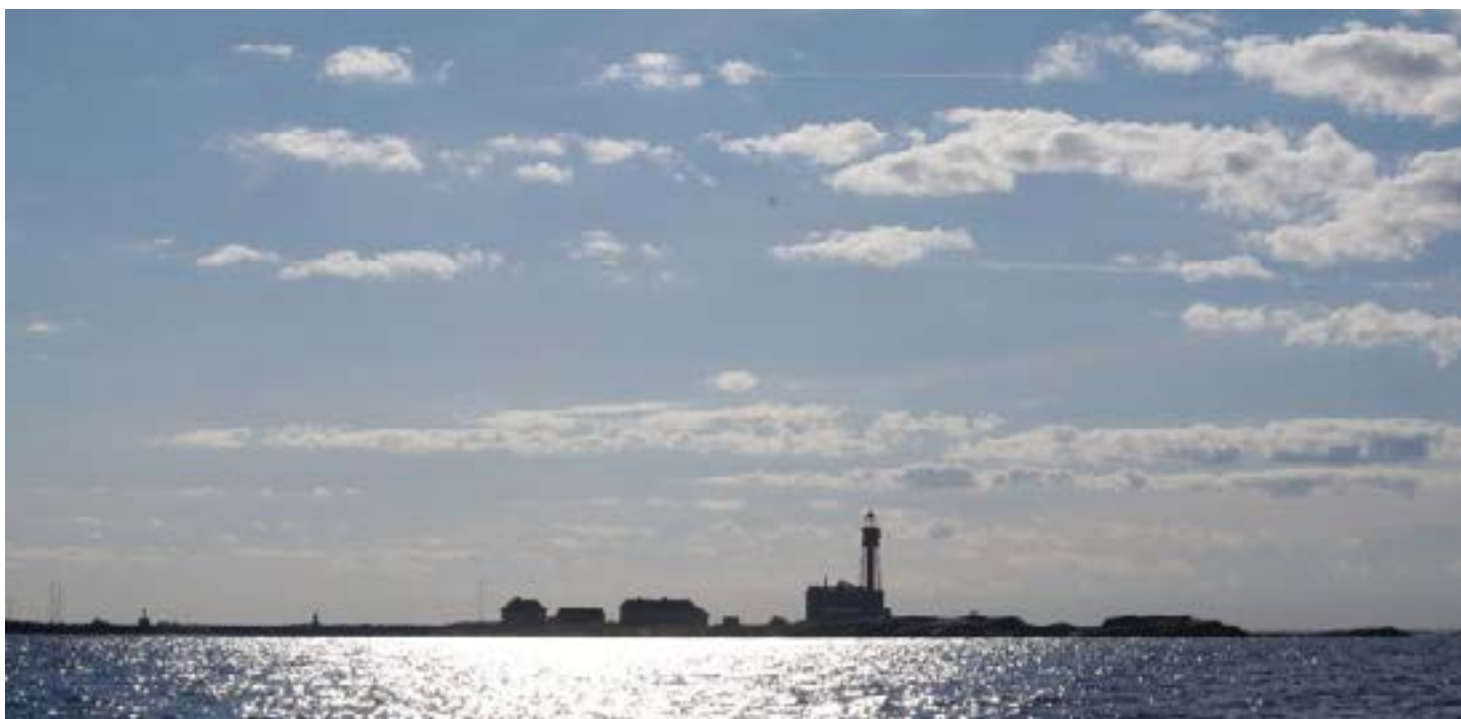
Sen finns det ett antal knopar och stekar man kan glän-
sa med. Enklast är stoppknopar som överhandsknop
och åtta, som är användbara i änden på skot som inte
ska kunna löpa ut ur sina block. Men de börjar också
bli omoderna. Läckrast tycker jag är trumpetstek, som
används för att korta av en lina. Man lägger tre halvslag
över varandra, sticker in fingrarna i de två yttersta, tar
tag i det mittersta och drar till. Jag tror jag har använt
den på riktigt två gånger i mitt liv. Skotstek kan använ-
das för att binda ihop olika tjocka rep, och fiskarstek för
att fästa storfallet, repet upp i masten som man drar
upp storseglet med.

Men kan man bara råbandsknop, dubbelt halvslag och
pålstek, då fixar man alltid att hålla skenet uppe som
erfaren sjöbuss.

Lägg till på en klippa



När man seglat några timmar, tränat knopar på länsen och skotat hem på kryssen är det dags att söka hamn. Tiden kan vara olika lång. Man kan segla åtta timmar varje dag, eller tolv, till och med 24 timmar om dygnet om man delar upp besättningen i vaktpass som turas om att styra, segla, sova och laga mat. Men jag tycker att det är ganska lagom att gå sisådär en fyra timmar under en vanlig semesterseglingsdag. Då hinner man bli lagom solbränd, men inte helt slut.



Att "angöra land" är att utifrån havet få syn på horisonten och hitta ett landmärke som gör att man är säker på var man är. Hasseåtage retade gallfeber på alla sjömesserschmithar (besserwisser heter det ju – ja just

det!), genom att kalla sin film "Att angöra en brygga". En brygga kan man på sin höjd anlöpa, om man är en Waxholmsbåt, påpekade de. Man kan lägga an mot en annan båt med kanonerna, eller på en kvinna man eftertraktar. Och man kan "lägga till" i den natthamn man utsett till sin nästa.



Natthamnen kan se ut på en mängd olika sätt. Det kan vara en gästhamn med alla faciliteter, vattentoalett, bastu, dusch, el för att koppla in båtens varmvattensberedare och restauranger där de serverar både det ena och det andra. I Sandhamn kan man ragla hela natten längs E4:an, mellan Dykarbaren, värdshuset och seglarsällskapets disko, för att i bästa fall så småningom landa i den egna båten.



Men har man tur kan man hitta en egen vik på Sydkär, med utsikt mot horisonten och tärnan som dyker i viken. Där lägger man sig med fören mot en klippa och ankaret ute i aktern. Där kan man ta ett dopp både innan middagen och före frukosten. Där kan man känna friheten man längtat efter hela året.



Innan man kommer så långt är det dock några saker man måste fixa. Först måste man ta ner seglet. Eller rättare sagt båda seglen. Enklast börjar man med förseglet – focken – det lilla seglet där framme. På nya stora fina båtar rullar man helt enkelt in det, genom att släppa skotet så seglet fladdrar och sen dra i inrullningslinan så det rullas in som en gardin på rulle. Tyvärr finns det ännu ingen rullgardinsmodell som rullar in sig när man rycker till, men det kommer nog. Men elrullar finns det.

På äldre och mindre båtar måste man ta ner focken. Det gör man genom att lossa repet som håller det uppe, det där som av någon anledning kallas fall. Kanske för att seglet faller ner när man släpper det. Då får man gå fram och samla ihop focken, så den inte ramlar ner i vattnet. Jag brukar ta en gummisnodd med en kula i varje ända och sätta fast det i staket längst fram, i fören. Staketet kallas pulpit, kanske för att man ska ta tag i det och dra båten framåt. Man får dock aldrig binda fast båten i pulpiten, för då går staketet lätt sönder.



Sen är det dags att ta ner det stora seglet, Storen. Då startar styrman motorn och sätter den på "långsamt framåt".

Sen svänger hon upp i vind. Det betyder att hon styr rakt mot den riktning varifrån det blåser. Lättast sättet att kolla att man styr rätt är att titta på toppen av masten. Där sitter en pil som pekar rakt mot vinden. Det är vindexen. En konstig term på en pryl som är en svensk uppfinning och ett varumärke. Vindex är vindriktningsvisare som finns på alla svenska båtar. Utländska båtar har möjligen vindmätare med en visare eller bara en vimpel som visar från vilket håll det blåser. Men om man nu styr så att vindex-pilen pekar åt samma håll som båten, då styr man rätt.



Nu börjar storseglet fladdra av bara den och man kan lossa fallet och släppa ner seglet. Någon bör dock nu klättra upp på rufftaket och hjälpa till att dra ner seglet hela vägen, för det kan kärva lite här och där. Särskilt om man ställer sig på fallet när man går upp på rufftaket, vilket jag brukar göra. När seglet fallit ner tar man en stor gummisnodd om det i mitten på bommen och lägger fast, så att det inte kan fladdra ut igen när man svänger bort från vinden igen. Om man är riktigt ordentlig, eller har en stor besättning så viker man storseglet noga och "beslår" storen med flera platta band runt bommen. Men det brukar jag göra när vi kommit iland och bundit fast båten ordentligt, vilket naturligtvis kallas något mycket finare, nämligen att man har "förtöjt" båten.

Fast innan dess gäller det förstås att ta sig till land utan att krocka med nånting, som till exempel en undervattenssten eller land. Grundtipset är att köra så sakta som möjligt. En utkik i fören som kollar djupet brukar också vara bra.



Det är oftast bäst att ta ner seglen innan man lägger till.

När jag var ung hade vi en liten "snäcka", en före detta liten fiskebåt med en encylindrig bensinmotor som man startade genom att veva igång ett jättelikt sväng-

hjul. När man skulle lägga till kunde man bromsa genom att ställa om propellerns lutning så att den försökte backa istället för att köra framåt. Då försökte jag lägga till lika tjusigt som passagerarfärjorna med en kraftig backning precis innan vi nådde fram till bryggan. Det blev också väldigt tjusigt, utom de gånger den norska tufftuff-motorn råkade stanna just när jag började backa. Kanske rentav på grund av att jag backade och gasade fullt samtidigt. I stället för en tjusig tillläggning blev det ett minnesvärt märke i både brygga och båtens stäv.

När jag var lite äldre hyrde vi en segelbåt med en så kallad foldingpropeller. Den är hopvikt när man seglar för att det ska gå fort, och viker ut sig när man gasar och propellern snurrar fort. Det är centrifugalkraften, snurraruntschwungen, som gör det. Det fungerade bra när man körde framåt. Inte lika bra när man skulle backa vid Smögens brygga. Den fick en rejäl smäll. Ännu värre lät det när vi la till på klipporna vid Väderöarna. Då försökte jag desperat kasta ankaret också, men det var en berghäll på botten, så det gled som en kälke.

Då hade jag ännu inte begripit att man måste ha koll på hur vinden blåser. Jag gick in med vinden i ryggen, vilket inte märktes på vågorna eftersom viken var skyddad. Men i de högre luftlagren tog vinden tag i masten och ökade farten in mot klipporna. Det smällde bra.

Man ska alltid lägga till mot vinden, lärde jag mig bokstavligen den hårda vägen. Men det är faktiskt ännu krångligare. För man ska inte bara lägga till mot vinden nu, utan också mot den riktning vinden tänker blåsa under natten och i morgon. Och om vinden tänker svänga, kan det vara lite pyssligt. Det är inte kul, det vet jag, att vakna klockan fyra på morgonen när båten hugger mot klipporna, regnet öser ner, att i bara kalsongerna lossa förtöjningarna i land, starta motorn, dra

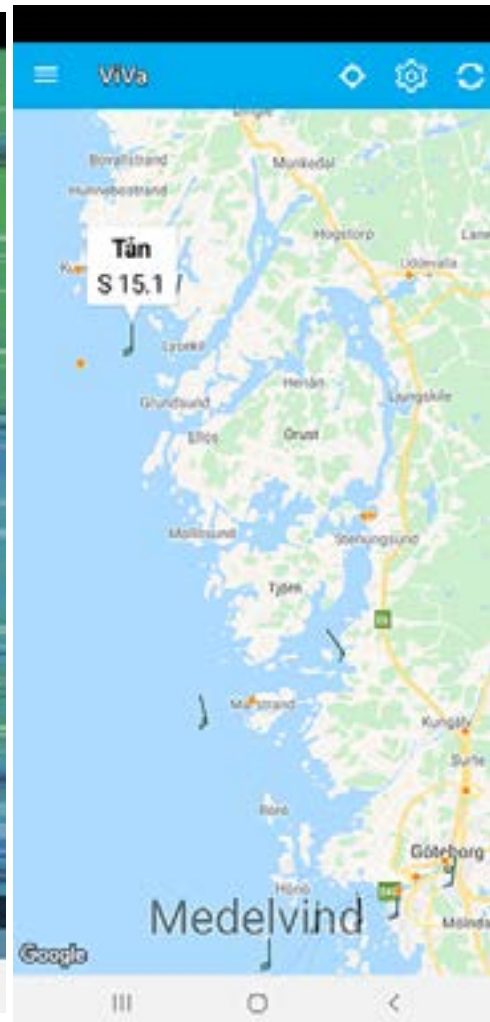
upp akterankaret och backa ut mot mitten på viken för att lägga sig på svaj, det vill säga hänga bara på ankaret, mitt i viken, medan åskblixterna slår ner runt omkring.



SMHI



Windy



Viva, vädret nu

Därför ska man alltid kolla väderappen innan man bestämmer natthamn. Då vet man hyfsat hur det kommer att blåsa och om man kan sova lugnt hela natten. För att man ska klara vind från aktern måste man ligga väldigt skyddad. Då är det bättre att ligga med vinden lite fel på kvällen och få den rätt på morgonen, så man kan sova ut och äta frukost i lugn och lä.

Väderleksrapporterna kan man lyssna på i P1 13.00, 15.55 och just efter kvällsandakten, eller "Vid dagens slut" som det lite finare heter nu, 21.50. De under dagen brukar man missa och på kvällen är det för sent. På morgonen kan man vakna fem i sex och fem i åtta och sen somna om till P1-morgon igen. Radio Stockholm sänder kustväder på halvtimmarna, fast inte under helgdagarna. Inte bara för Stockholm utan för hela kusten. Det brukar jag också missa.

Bättre är SMHI i mobilen. Eller Klart, eller Sjöräddningens Kustväder. Windy är också en bra app för att se vinden kommande dagar. Eller Predict Wind.

Till slut har man ändå bestämt sig för var man ska gå in och spanat ut det på sjökortet, som kartan heter i båten. När man kommer närmare ser man ju att det ligger en hel massa andra båtar just där.



Då får man välja en sämre plats, troligen mycket sämre. Om man ska lyckas hitta en bra tilläggningsplats gäller det att komma i rätt tid. Rätt tid är ungefär 11-12, när de flesta kommit igång lämnat sin plats och gett sig ut på sjön.

Ska man gå fyra timmar betyder det att man ska kasta loss 6-7 på morgonen. Med tanke på hur trött man blir av sol, vind, vatten och vin till kvällsmaten på sjön är det inte särskilt realistiskt. Alltså blir det en sämre plats, om man inte lyckas hitta den där helt egna viken som ingen annan känner till.



Innan man så långsamt det går glider in mot den plats man ska ligga, gäller det att förbereda alla tampar. Om det finns minsta risk att man kommer i närheten andra båtar vid klippan eller bryggan hänger man ut putti-frånkuddarna, fendrarna, på båda sidorna. En förtamp binds fast i en knap på fördäck och allra helst "skjuter man upp" linan en gång till, bara för att den inte ska trassla sig om man behöver hoppa med den eller kasta den till någon vänlig själ som står beredd i land för att hjälpa till. Ankaret förbereds i aktern så linan kan löpa fritt när man släpper ner det i vattnet.



När man närmar sig kan man iaktta ett intressant fenomen. Ut från varje båt löper minst en ankarlina. Det gäller nu att släppa ankaret lagom långt ut, vilket oftast

är längre ut än man tror. Men linan får inte korsa någon av de andras ankarlinor, om man inte vill vara med om en upplivande och erfarenhetsberikande cirkus nästa morgon när båten med understa ankarlinan går ut och flyttar på ankaret för de andra. Eller fastnar.



Målet är att anpassa farten så att man lagom ska nå fram till land. Ibland måste man göra avkall på det. Om sidvinden är stark gäller det att kunna styra, då måste man ha fart genom vattnet för att rodret ska "ta". Men det är undantag. Det svåra är att bedöma avståndet till land och att veta vilken kraft båten har genom sin egen vikt. En lätt båt stannar snabbt vid ett ryck i ankaret eller lite back i motorn, medan en tung båt är svår att bromsa med ankare eller motor och omöjlig att ta törn för den som hoppar iland och försöker hålla emot med handkraft. Samtidigt ska man ju inte stanna innan man kommit tillräckligt när för att hoppilandkalle ska kunna kliva iland med linan eller kasta den till den vänliga själen på bryggan.



Ofta är det frun ombord på båten som får agera Hoppilandkalle. Det är inte alltid lyckat, ibland farligt. Den vigaste bör ta kallejobbet.

En arbetskompis hoppade till en sten och spräckte foten så att han haltade i ett halvår. Min morbror, som en gång slant på Björkskärs stenar, vrickade foten och blev helchockad när den automatiska flytvästen löste ut, á 250 kronor för en refill.

Han har berättat en helt sann historia från Smögen. Den är sann, för hans styvdotter såg det själv. En stor stilig Hallberg Rassy på väg in till bryggan. I god tid slänger han ankaret och frun står i fören med repet i högsta hugg. När det är tio meter kvar blir han nervös, börjar bromsa med ankarlinan och ropar: Hoppa. Frun tittar på honom. När det är sju meter kvar ropar han igen. Nu vänder sig folk om på bryggan och han blir ännu mer nervös. När det är tre meter kvar bromsar han upp båten helt och skriker: Hoppa då, din trana! Då släpper hon repet, hoppar ner i vattnet, simmar lugnt i land och går därifrån. Publiken på bryggan applåderar.

Den historien måste vara sann, för samma sak har hänt, i Sandhamn, på Möja och Arholma. Har jag hört.

Den som är vigast bör fixa förtöjningen i fören. Att lära sig bromsa båten i tid och slänga ut akterankaret är

bara en fråga om övning. Det kan alla lära sig. Och man ska aldrig hoppa!

Inne vid bryggan gäller det att förtöja rätt och förbereda båten för natten.



Till att börja med klättrar man iland med, eller kastar iland, en tamp. Viktigt är att den sitter fast i båten, helst ska den också gå ut nedanför staketet, pulpiten. I aktern gör rorsman fast ankarlinan lagom löst, bara så att båten inte hugger i land. I fören ska man sen lägga två förtampar snett ut från båten. Det gör att båten inte pendlar fram och tillbaka i vind och vågor.

Det bästa är om man kan lägga tamparna från båten in i land och tillbaka till båten. Antingen igenom en sprint, en moring (förtöjningsring) eller runt ett träd. Men ofta är det för långt till det man ska binda runt för att det ska gå. Då binder man fast tampen med dubbelt halvslag eller halvslag runt egen part. Runt en sten kan man lägga en påstek, men hellre en ögla med dubbelt halvslag om egen part.

Om det inte finns nåt lämpligt att binda fast båten i måste man fixa det själv. En bergkil bankar man ner i en spricka någonstans. Helst i en spricka som går vin-

kelrätt mot tampens riktning, annars kan den lossna. Men man kan också lösa det med vinklade kilar. Även detta är en konst som man så småning lär sig.



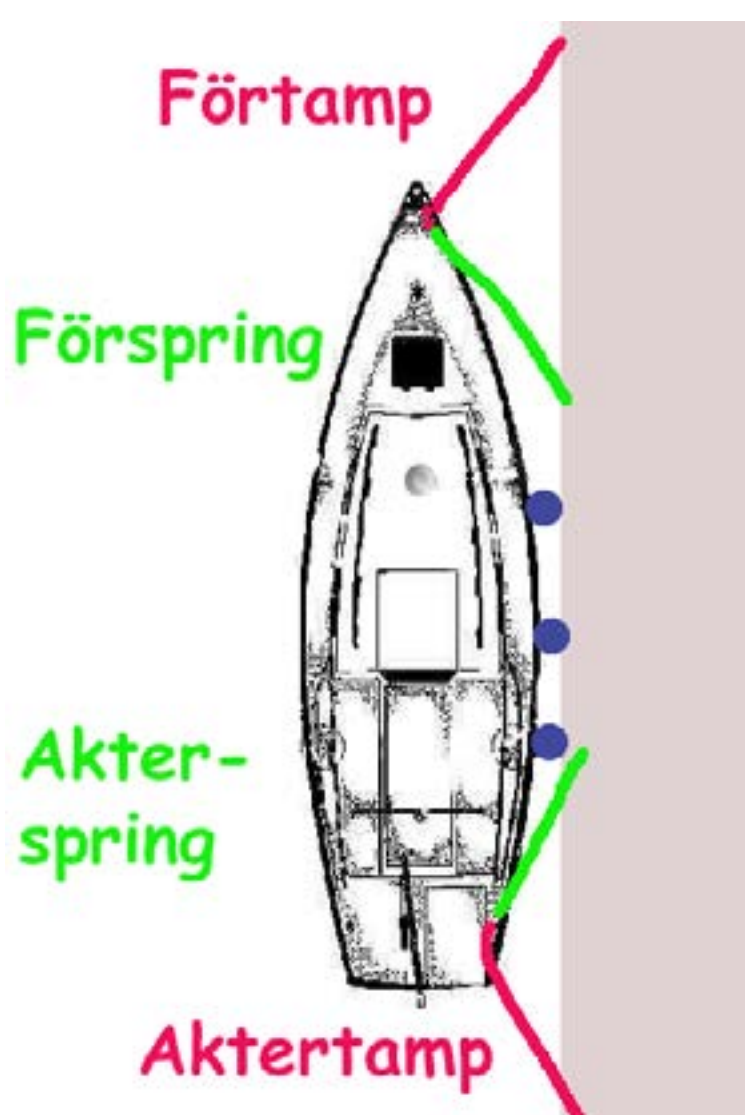
När man lagt fast förtamparna ordentligt spänner man ankarlinan ordentligt. Till natten kan man släppa ut lite i fören och dra ut sig i ankarlinan, om man vill sova utan att det börjar hugga i fören mot klippan framåt småtimmarna.

På västkusten har Kryssarklubben borrarat upp de flesta klippor och satt in sprintar att förtöja i.

Ligger man inte helt skyddad mot sidvind kan det vara bra att lägga ett akterspring, en lång lina från aktern eller mitt på båten in mot land, i så stor vinkel som möjligt, åt det håll vinden kommer från.



Vid en brygga gör man i princip likadant, om man inte ska ligga utmed kajen. Det kan man bara göra om det är några få båtar i hamnen.



Då lägger man sig med en förtamp framåt och en akter-tamp bakåt. Sen lägger man så kallade "spring", från fören och akterut på kajen och från aktern till en förtöjning ungefär midskepps. Ligger man fler utanför varandra gör man likadant, men då är springet ännu viktigare eftersom för- och aktert-ampar då troligen inte har någon bra vinkel och därför inte håller båten i

längsriktningen. Om det är en fast kaj och tidvatten ska alla tampar vara mycket längre.

Har man en modern båt som är öppen i aktern kan man fälla ankaret i fören och backa in. Särskilt vid låga pontonbryggor ger det en väldigt bekväm ilandstigning. Nackdelen är att man inte sitter lika skyddad mot insyn i sittbrunnen. Vid klippor är det inte någon bra metod, eftersom det då är rodret som får ta smällen mot botten när det grundar upp. Den är vanlig i Medelhavet där man ligger vid bryggor, om man inte ligger på svaj för ankar och där man gärna visar upp sig i sin dyra fina båt.

Sen är det dags att beslå storseglet, vika ihop det och binda det mot bommen. Sen ska korven runt om, bomkapellet på. Seglet slits av solen, och även om man ska ut nästa dag igen är det flera timmar kvar av solen, för att inte tala om nästa morgon.



När man städat och skjutit upp alla tampar är man värd en landare, coca cola, gin och tonic eller en gammeldansk, innan förberedelserna för kvällsmaten tar vid. Nu kan man slappna av och njuta av naturen eller skratta i smyg åt hur tokigt alla andra som kommer och lägger till, gör eller har gjort. Eller gå på upptäcksfärd runt ön. Eller bada.



Framåt kvällen börjar det ryka om klipporna. Det är när alla tänder grillen. Då tar jag också fram min IKEA-kula, laddar den med kolbricketter och fyrar på. Fast först kanske jag marinerar entrecoten, blandar till vitlökssmöret. Färskpotatisen är det lagom att sätta på

medan grillen tänds och får lagom glöd. Tomater, lök och sallad kan man skära till medan man grillar, om man är två. För man får inte lämna grillen obevakad. Inte för brandrisken; finns det en sån får man använda stekpannan ombord. Men måsar och trutar gillar också entrecote. Eller fisk.



Det finns de som ger ut böcker om vad man ska äta på sjön. Jag tycker att man ska äta och dricka det man tycker om. Nuförtiden kan man göra det mesta ombord.

Jag har tom stekt pannkakor åt två båtar på fotogenköket i min tidigare Shark 24, med kryphöjd i ruffen. Men det luktade förstås pannkakor om båten i flera dagar efteråt. Begränsningarna kan väl framför allt vara kylan. Med kylbox och kylklampar klarar man färskmat i upp till tre dagar om man är försiktig.

Jag brukade alltid frysa in kött, mjölk och annat innan jag gick ut. Sen fick man bunkra om med nya kylklampar eller leva på konserverad ravioli och Bullens pilsnerkorv. Numera har jag båt med kylfack och till det har jag solpaneler och vindgenerator så ska klara mer än tre dagar utan landström eller motorgång.



Sen är det bara att njuta av maten, kvällen, sällskapet, havet och kanske solnedgången. Nej förresten, klockan nio måste man bestämma sig, eller glömma bort det.

I den kungliga seglarmetropolen Sandhamn skjuter man med kanonen då. Då kryper alla patrioter ut på akterdäcket och tar ner den svenska flaggan. Det är sed att göra så i Sverige. Klockan åtta på morgonen smäller det igen. Eller någon tutar i en trumpet.

Då ska flaggan upp. Inte lika många kryper ut i aktern då. Men i Medelhavet, där många svenskar numera charterseglat, där sitter flaggan uppe för jämnan. Så nuförtiden börjar de svenska vikarna likna Medelhavet, med flaggorna glatt vajande hela dygnet.



I Sjötrafikförordningen står det inte längre något om flaggning, men Svenska Kryssarklubben har ett flaggreglemente som säger att man ska ha flagga under gång och mellan 8.00 och solnedgång, eller senast 21.00. På Marinens skepp hissas flaggan kl 8.00 och halsas när solen går ner eller senast kl 21.00. De ombord som ser det ska då hälsa på flaggan med honnör. Det måste man inte göra i segelbåten. Men möter man ett örlogsfartyg kan man "hälsa med flaggan" genom att hålla upp flaggan i luften med flaggstången vågrätt. Örlogsfartyget ska då svara genom att göra likadant eller hissa ner sin nationsflagga en bit och sen upp igen.

Om jag kommer ihåg det brukar jag ta ner flaggan på kvällen.

Och är det så att det är fullt vid klipporna ligger man bra med ankaret i fören, på svaj i Östermarsfladen på Nåttarö.



Nautiskan, det hemliga båtspråket

Språket är det som starkast avgör vilka som är vi och vilka som är dom. Vem som är främling hör man så fort den öppnar munnen. Så det kan användas för att hata. Men också för att älska. Det finns ett språk som skapats bara för att skapa gemenskap mellan jordens folk, eller i varje fall Europas och kanske Amerikas; Esperanto. Det språket kokades ihop på de vanligaste orden i ett antal språk, för att alla skulle kunna förstå så mycket som möjligt. Målet var världsfred, när alla änniskor förstod varandra och slutade slå ihjäl varandra.

Esperanto blev aldrig någon hit, utanför entusiasternas skara. Och människorna fortsatte att slå ihjäl varandra. Men nautiskan har faktiskt slagit igenom, även om den har sina nationalistiska dialekter. Den har skapats ur sjömännens behov av att förstå varandra ombord (on board). Besättningarna bestod ofta av sjömän från många olika länder som skulle hantera skeppet tillsammans. Men språket är också ett fackspråk och ett sjömännens fikonspråk för att skapa gemenskap gentemot landkrabbornas trygga och ibland fientliga värld.



De två viktigaste orden (eller i varje fall ett av de två) härstammar från de nordiska vikingarna. Höger och vänster på båten heter styrbord och babord. Vikingaskepp styrdes med en åra. Antagligen var även de flesta vikingar högerhänta, eftersom de satte styråran på högersidans översta plank. Plankorna som bildar båtens sida kallas bord. Alltså blev det styrbord. Men det räck-

te inte alltid till att hålla styråran med högerhanden. Och när man tog i med båda händerna vände man baken mot båtens vänstersida, bak-bordet, babord.

Det finns andra teorier också: att babord syftar på strandbankarna man la till mot med den skepps-sida där det inte fanns någon styråra som kunde komma ikläm, det bara bordet. Strandbank kan heta bak eller bakke på fornnordiska. På engelska heter det i alla fall «hamnsidan», port side, eller bara port (om man inte säger larboard=lastningssidan).

Den sida man enligt de vanligaste teorierna vände baken åt, babordssidan, ansågs förr inte lika förnäm som styrbordssidan. Om en liten båt kom ut till ett stort örloggsfartyg med officerare skulle den lägga sig på styrbordssidan, medan en båt med bara underofficärer och manskap skulle lägga sig på baksidan. De båda sidorna har också var sin färg, vilket man kan lära sig genom att bära så kallade kaptenssockor, om man bara vet hur man ska ta på dem.

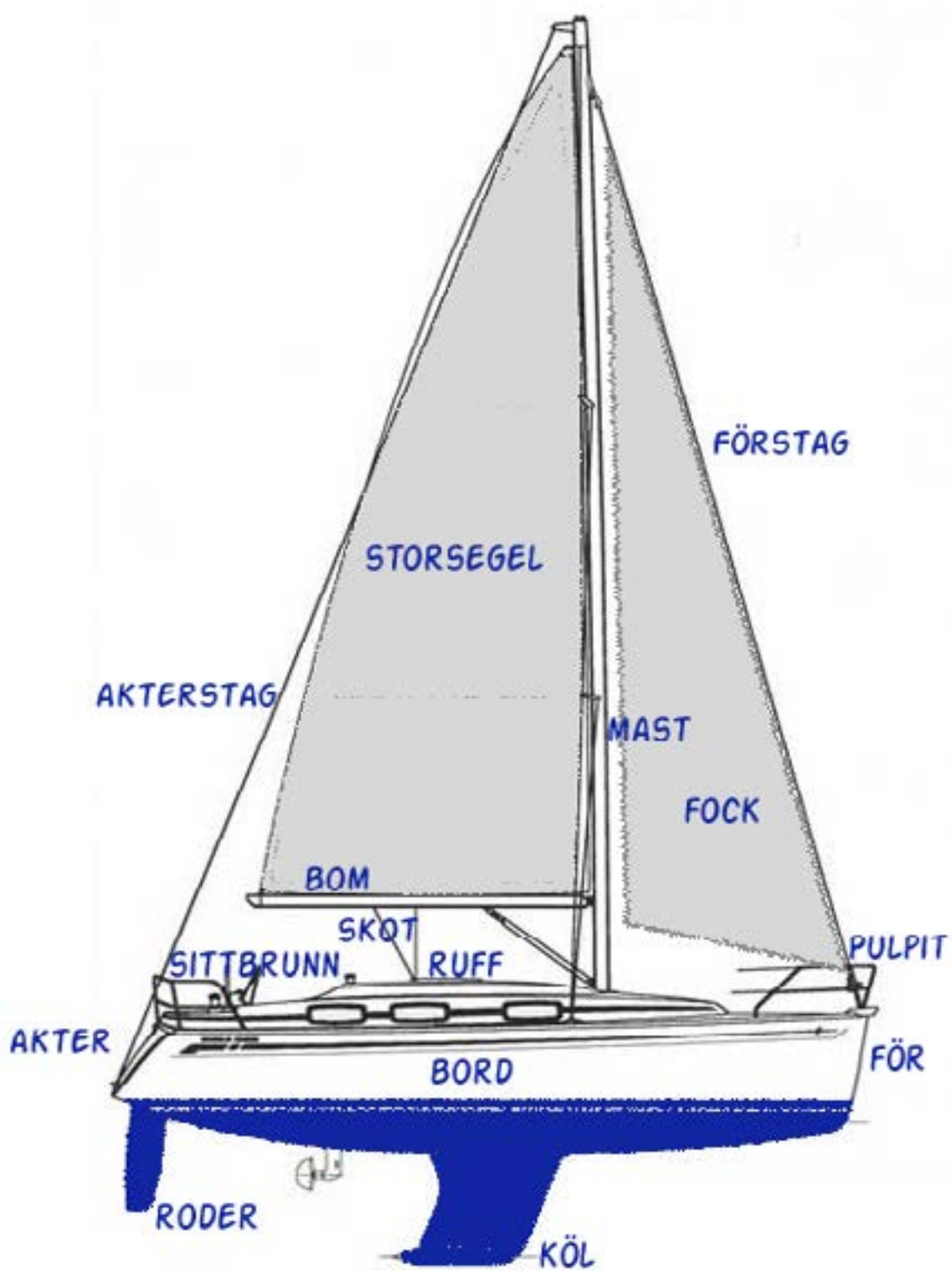


Högersockan är grön och babordssockan är röd.

På varje sida om båten sitter en färgad lampa, en lanternerna, som på natten visar andra båtar vilken sida som är vilken.



En båt som kommer från styrbord, den gröna sidan, har företräde vid möte. Eftersom den röda babordslampan då är riktad åt oss ha vi i det fallet följaktligen rött ljus, stopp.



Fast på sjön stannar man förstås inte. Man svänger inte ens. Man väjer eller girar. Det gör man med rodret, som är en stor spade under vattnet bak i båten, i aktern. Från den går en pinne, hjärtstocken, upp till rorkulten eller ratten. Spetsen längst fram i båten kallas fören,

och ju närmare den man är, ju mer förut kommer man. För om rodret, under vattnet sitter båtens köl. Det är en planka eller en djup metallskiva som håller båten upprätt i vattnet och hindrar den att driva i sidled. På plastmotorbåtar och flytande glasskiosker finns det ingen köl och de har därför väldigt svårt att lägga till när det blåser från sidan.

Inne i båten kallas utrymmet längst ner kölsvinet. Förr var det en stock som låg ovanför bottenstockarna utmed kölen. Numera förvarar man oftast öl där. Förr brukade man skicka ner den nye mässpojken i båten för att mata kölsvinet. När han kom upp och meddelade att han inte hittat någon gris garvade alla erfarna sjömän rätt. Sånt var roligt på den tiden.

Ovanför borden ligger däckets, som ett lock på båten. Men i aktern har man tagit upp ett hål för att man ska kunna vistas där när det blåser, lutar eller när man äter kvällsmat i den fantastiska viken. Den kallas sittbrunn.

Över sittbrunnen fäller man gärna upp ett kapell om det regnar på kvällen och många segelbåtar har en mindre huva som skyddar mot vind och stänk över nedgången till ruffen, ett så kallat sprayhood.

Besättningen

Vid rorkulten eller bakom ratten hittade man förr oftast en karl som vägrade släppa densamma. Han kallades Kapten eller Skeppare och ville gärna låtsas som att han bestämde. Övriga ombord brukade låta honom tro det.

I ruffen förvarades ruffhäxan. Det var en kvinna som inte syntes till. Ibland kunde hon komma upp med mat till sin make i sittbrunnen, men annars fanns det ingen chans att få en skymt av henne. Hon deltog aldrig i själva båtandet, annat än i teorin.

Numera finns det även ganska gott om kvinnliga kaptenar som inte släpper rodret. Men ruffhäxorna är nog ganska utdöda.



Typisk gäst

Lite här och där hittar man övriga skepnader ombord: gästarna. Det är de som drar i skot och rep eller talar i mobiltelefonen när skepparen ryter. Eller också tar de diskret och ser till att allt blir rätt, utan att skepparen märker att hans auktoritet naggas i kanten.

I ruffen finns det ofta numera fönster. Förr hade man bara lufthål för att kunna andas där nere. Därför kalla fönstren fortfarande för ventiler, även om det inte alltid går att öppna dem. Ytterväggarna heter som sagt bord, och innerväggar kallas skott. På stora fartyg har man till och med vattentäta skott, så båten inte ska sjunka om det går hål och kommer in vatten i en avdelning. På fritidsbåtar är det inte så viktigt om båten sjunker. Stegen upp ur ruffen kallas inte trappa utan lejdare.

Riggen

Mitt på båten sitter masten. Den hålls fast av vajrar på båda sidorna, vanten. Bak och fram stagas den av akterstag, eller häckstag, och förstag. Förr i tiden, eller rättare sagt på gamla omoderna träbåtar, hade man dessutom backstag, som man spände på lovartsidan och släppte i lä. Dem gjorde man ofta fel med, vilket ledde till att masten ibland gick av. Det betraktades

som opraktiskt och troligen är det därför backstag är ovanliga i nya plastbåtar.

Tackling kallades den så kallade "stående riggen" för förr, men det engelska uttrycket har tagit över. Det är mast, bom, vant, spridare, stag och allt som sitter fast i masten. Ibland kallades det för "stående gods", men det är det ingen människa som vet nuförtiden. Den "löpande riggen" är det som springer upp och ner för masten, dvs snörena som ramlar ner när seglen ska upp, fallen. Tåg, rep och fall går genom klumpar med hjul inuti. De kallas "block" och de finns det massor av i den löpande riggen. Runt båten går ett annat tåg man kan hålla sig i. "Mantåg" kallas det staketet.

Sen har man lite båtgrejor (boat gear). Dyvikan är ganska ovanlig nuförtiden. Det var en propp man drog ur när båten tagits upp på land. Om man drog ur den i vattnet sjönk båten. Likaså om man la båten i sjön och glömde sätta i dyvikan, vilket var vanligare. Plastbåtar läcker inte lika mycket som träbåtar gjorde och behöver därför inte någon dyvika. Skurborsten i båten kallas levang och används för att skura däcket så ofta som möjligt.

"Båtshake (boat hook) [Bootshaken] bör man icke gärna undvara i en segelbåt, ty den kan vara nyttig till mycket annat än sitt egentliga ändamål, exempelvis såsom tillfällig bom i storseglet eller såsom spinnakerbom eller för att sprita ut focken under platt fördevind." *Nautisk ordbok 1914 af Emil Smith.*

Men egentligen ska ju båtshaken användas för att ta upp tappade fendrar och gosedjur ur vattnet med, fånga upp linor man missar när någon kastar dem till en, eller bära av med, alltså hålla båten ifrån bryggan, grannbåten eller en klippa. De är också användbara för att fånga en boj med, ett sånt där flöte man kan binda fast båten i.

Sen finns det några ord man absolut inte behöver, men som man kan använda bara för att stila med. En dävert, eller rättare sagt två dävertar används för att hänga upp en jolle i aktern, eller en livbåt på sidan på ett större fartyg. En ankardävert är en liten arm man hänger ankaret i utanför aktern, så att det blir lätt att fälla. Ankaret ska nämligen inte kastas utan smyggas ner försiktigt i vattnet. Men det är roligare att kasta.

Dykdalb är en träställning med pålar som förr användes i hamnar att förtöja i. Det var hertigen av Alba som hittade på den och gav den sitt namn (Duc d'Albe), påstås det. Han var en spansk tyrannisk greve som 1567 sändes till Nederländerna för att kuva oroligheterna och återupprätta den spanske kungens auktoritet. Han använde sådana pålar då han spärrade av Schelde vid Antwerpen. Men fast han dömde tusentals upprorsmakare i en "blodsdomstol", eller kanske just därför, lyckades han inte förhindra upproret och kallades hem efter sex år.



Ferdinand Alvare de Tolède, duc d'Albe, målad av Titien, betraktar en av Nybrovikens dykdalber.

Att styra kosan



På sjön har man ingen karta. Där har man sjökort. Det visar inte bara var man är och hur man ska hitta hem. Det visar framför allt hur det ser ut under vattnet.

Där det är mörkblått får man se upp, eller rättare sagt ner. Där är det mindre än tre meter djupt. Man ska vara väldigt försiktig och om man måste gå in där får man gå långsamt och helst ha någon som utkik framme i fören. Det ljusblå visar var 6-meterskurvan går och på många kort finns det fler djupkurvor som kan vara viktiga för större fartyg. Det är också fullt med siffror som talar om hur djupt det är. De som lutar visar djupet just där, de raka hur grunt det är på det markerade grundet intill. Och om de står inom parentes gäller det minsta djupet i ett litet sund alldeles bredvid siffran.

Det är två tecken på sjökortet som är extra viktiga. Allra viktigast är korset med fyra prickar runt. Där smäller det rejält om man går på. Det är en bränning, eller böe som man säger på västkustska. Det luriga med den är att man inte vet hur de ser ut i verkligheten. Den kan sticka upp som ett litet skär och den kan vara helt osynlig en bra bit under vattenytan. Men om det går vågor "bränner" det ofta, det liksom kokar av vitt skum när vågorna bryter över grundet.

Det andra korset, utan de fyra prickarna, faktiskt lite lurigare. Det kallas sten, men är oftast ett litet undervattensberg, mindre än två meter djupt, räkna med en meter eller mindre.

Två saker måste man alltid veta. Hur mycket båten sticker under vattenlinjen och hur högt över havet masttoppen är. Även broarnas och kraftledningarnas höjd står i sjökortet, se 8:an över St Möja på kortet ovan. Tänk på att alltid ha minst en meters marginal över grund. Ha gärna koll på högvatten och lågvatten, det kan variera över en meter på grund av lufttryck, vindar och på västkusten även med tidvattnet. I Vänern är det regn, snö och kraftbolag som bestämmer vattendjupet.

Min första segelbåt stack bara 0,96 meter och jag blev själagläd första gången jag var ute och hittade en vik som var en meter djup. Bonk sa det, för det var vackert väder och trettio centimeter lågvatten. Det hörde jag senare på väderleksrapporten. En annan gång kom jag in i en fantastisk vik utan några andra båtar som störde. Men på morgonen när vi vaknade hade vattnet sjunkit och vi fastnade på "tröskeln" till viken. Vi fick hänga i masten så båten lutade ordentligt för att vi skulle kunna dra oss ut.

Men även om man har marginaler kan man inte känna sig säker. Jag har smällt utmed 3-meterskurvan med min nya båt som gick 1,40 djupt. Kortet var helt enkelt felritat (ja, jag har bevis, för jag har en så kallad plotter, som ritar upp ett spår, tracks, hur man seglat på ett elektroniskt kort). En annan gång small det mitt på fjärden på väg ut till Röder i yttersta skärgården. Sen läste jag i en bok att där är det inte mycket som stämmer. Det är ungefär 100 år sedan man mätte djupen där, och utanför farlederna var de inte så himla noga.

Likadant är det idag; där inga yrkesbåtar går och dit inte många fritidsbåtar vågar sig, där kan det vara lite

si och så med djup och grund. Ett undantag är dock de flesta ytterskärgårdar i Stockholms skärgård, där det privata bolaget Hydrographica flygfotograferat och sjömätt exakt, och med 2-meterskurva i stället för 3-meters. Sen säljer de korten dyrt till fritidsskeppare som mig, som inte vill gå på igen.



Stjärnorna på kortet är fyrar som på natten lyser med olikfärgat ljus i varierande blinkmönster. På kortet kan man se vilka färger som lyser åt vilket håll och när man lärt sig tyda koderna också hur de blinkar. På dagen kan man använda dem för att känna igen sig i verkligheten med, men man ska veta att en fyr kan vara allt från en liten lampa på en pinne till ett jättelikt torn långt ute i havet.



En konstig prick

Om man seglar utmed en farled är prickarna viktiga. Det är havets slalompinnar. Liksom lanternorna ska man ha de gröna till höger, styrbord, den fina sidan, och röda om babord (de röda kommunisterna till vänster). Detta förutsatt att man seglar i farledens riktning. Det är helt ok att segla åt andra hållet, men då måste man komma ihåg att prickarna sitter på andra sidan. På kortet ovan kan man se farleden som ett kraftigt streck. En pil med en röd och en grön prick framför markerar farledens riktning och hur de färgade prickarna är placerade. Farlederna i Sverige går från Strömstad till Haparanda utmed kusten. Sen finns det farleder som går från havet in till land. För att vara säker, eftersom vissa farleder ibland svänger lite runt, bör man kolla riktningen på kortet och inte bara ta för givet hur de ska stå. För övrigt bör man segla så att man alltid vet vilken prick man ser i verkligheten och var den finns på kortet. På det sättet blir prickarna mer orienteringspinnar än slalompinnar.



Nån idiot kom en gång i tiden på att i Sverige ska vi inte klottra korten fulla med färger på alla prickar. Så de är svarta med ett otydligt R eller G intill sig. Sen klottrade man korten fulla med färger i alla fall, på allt möjligt utom det viktigaste. I t ex Danmark är prickarna i kortet färgade i sina rätta färger. Detta tycker jag är mycket upprörande. Det borde vara lika dåligt i Danmark som i Sverige. Minst!



Prickarna är inte alltid prickar, dvs pinnar. Ibland kan de vara bojar, ibland tavlor.



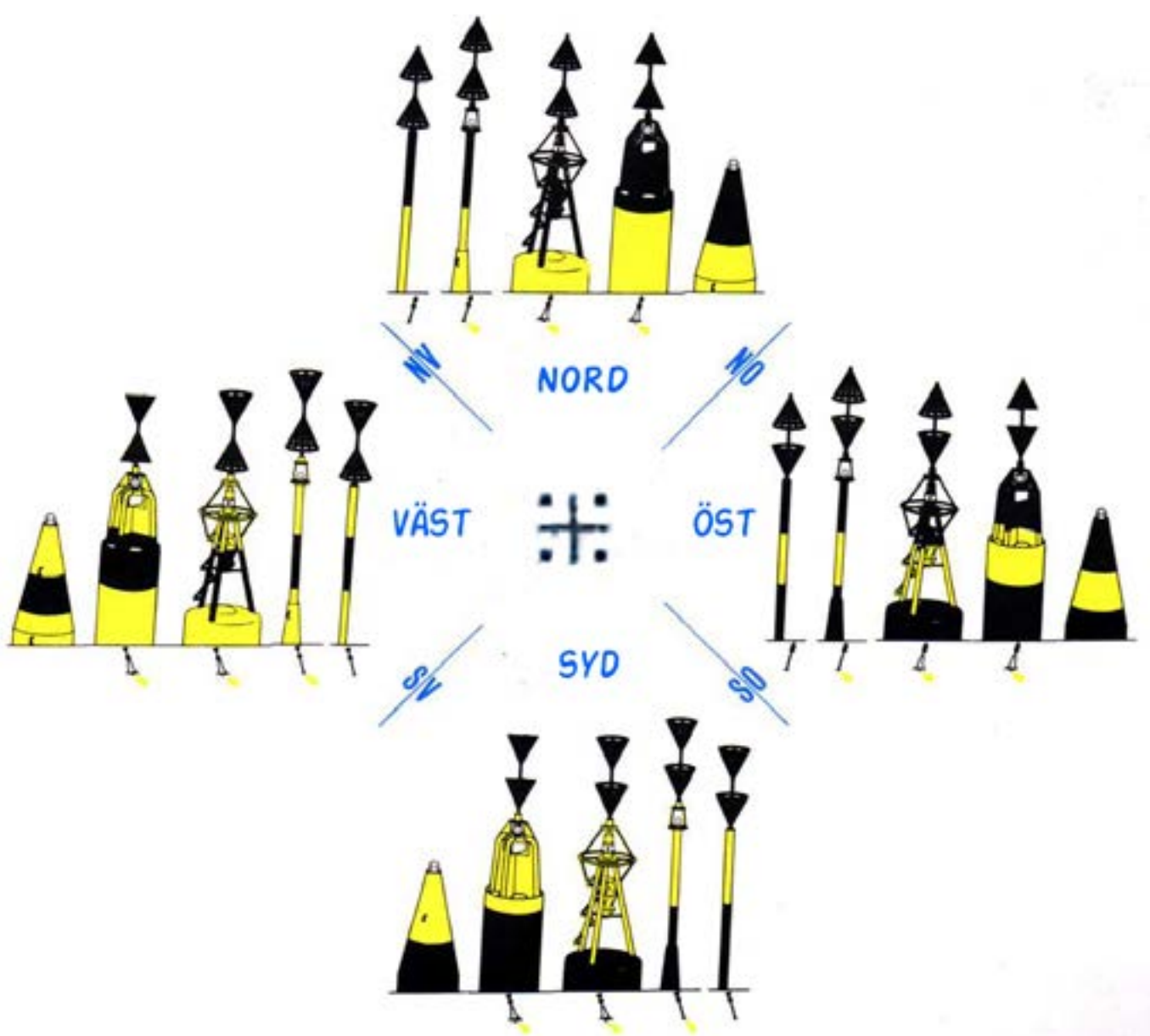
Det kan lysa och låta om dem. Men så länge de är röda och gröna är det sidomärken.

De andra sjömärkena man måste kunna är de som står på någon sida om ett grund, utan att man kan säga var farleden går. Det kan till exempel bero på att det inte finns någon farled just där, eller att två farleder korsar varandra just intill ett grund, ett vrak eller något annat hinder. Då använder man istället väderstrecken för att tala om på vilken sida om grundet pricken står. De är gula och svarta och ganska luriga att komma ihåg.

Att de där som pekar uppåt, mot norr, med båda topparna står norr om grundet, kan ju vara enkelt att komma ihåg. Och då står förstås de som pekar söderut, neråt, söder om grundet.



De som står ost om grund har toppar som med lite god vilja skulle kunna se ut som ett O.



Och väster om grundet står prickar med två koner som om man trycker ihop dem bildar första bokstaven i engelskans West.



Skulle man däremot få syn på ett märke som är svart och rött, troligen med runda klot i toppen, då står det rakt över hindret.



Är det vitt och rött räcker det att låta bli att segla på själva pricken, eftersom den står mitt i farleden. Gula märken är mest irriterande. De kan betyda allt möjligt, till exempel att här nere på botten slutar ett avloppsrör. De är användbara för att identifiera var man är. Dock händer det att prickar inte finns i verkligheten, för att isen tagit dem och sjöfartsverket inte hunnit sätta upp nya, eller inte finns på kortet för att Sjöfartsverket eller

ibland någon privat sammanslutning satt upp nya efter att kortet reviderades sist.

Men det räcker inte med att alltid ha kortet framme när man är ute med båten. Man måste kunna känna igen sig överallt. Och det kan man inte. Men man kan alltid bli bättre. Ett sätt att öva sig är att följa med så mycket man kan på kortet även om man för tillfället inte styr.



När man bestämt sig för hur man ska åka på kortet, vilken kurs man ska ha, styr man dit och tar om möjligt ett landmärke. Att sikta på vaxholmsbåten är ju ingen bra idé, men bakom den finns ett hus man kan ta som siktmärke. Man kan också använda kompassen för att hålla kursen, men det känns lite bakvänt och gör att man inte har lika bra uppsikt framåt.

Men när man inte har land i sikte, eller bara en oidentifierbar landkontur, då måste man kunna styra efter kompassen.



Men inbilla dig bara inte att båten går som du styr. För ju högre upp mot vinden du seglar, ju mer driver du i sidled. Det kallas avdrift. Sikta alltså lite "ovanför" målet i motvind. Det finns en annan orsak till att göra så och det är att det alltid är lättare att "falla av" än att "lova" om man kommer lite fel. Lovar man för mycket börjar ju seglen fladdra och båten stannar.

Det finns en sak till att hålla ögonen öppna för när man styr. Det är andra båtar. Grundregeln är samma som på land, högerregeln: båtar från styrbord har företräde. Möts man front mot front – för mot för – då håller man höger – styrbord. Högertrafiken gäller särskilt i farleder. Likaså ska motorbåtar alltid väja för segelbåtar. Men det finns hur många undantag som helst. En segelbåt är till exempel motorbåt så fort motorn är på, även om seglen fortfarande sitter uppe.



Finlandsfärjor och oljetankers väjer inte lätt och inte gärna. Inte heller vaxholmsbåtar, även om de har lite svårare att hävda att de inte kan väja utanför trånga farleder. Vaxholmskaptener betraktar gärna sig själva som oceankaptener. I farlederna är små båtar tvungna att hålla undan för tung sjöfart, men ute på fjärden måste faktiskt taxibåten väja för segeljollen.

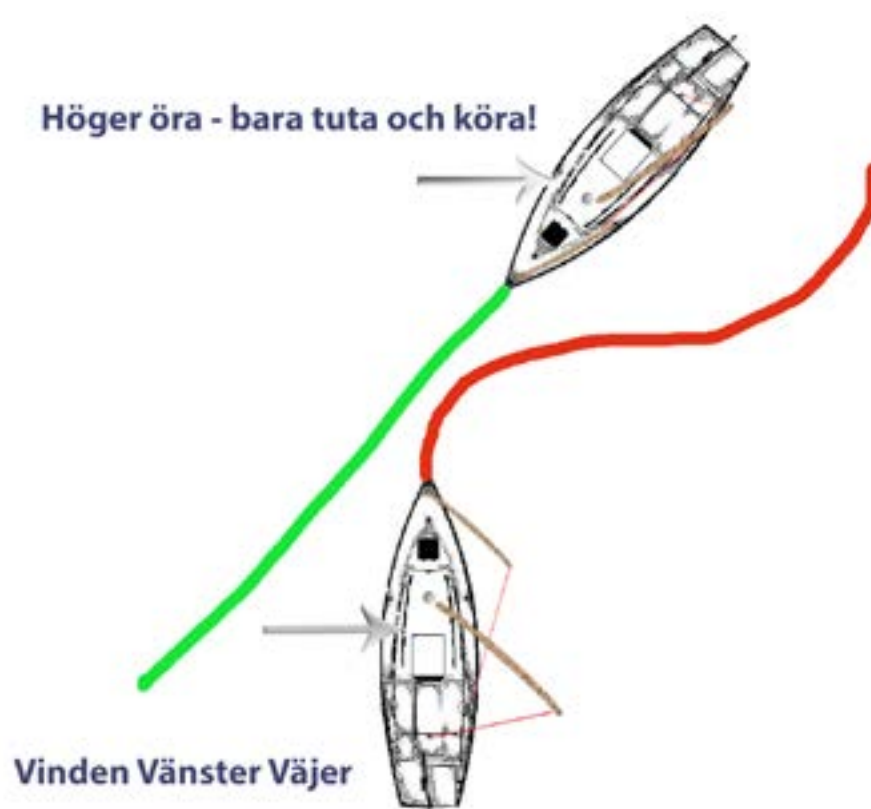
Upphinnande båt väjer också alltid. Det gäller även en segelbåt som hinner upp en motorbåt. Upphinnande båt är man om man kommer mer än 22,5 grader akter om tvärs. Är man osäker är det oftast enklare att väja än att försöka springa ut på vattnet och mäta vinklarna.

Men annars ska man inte väja om man inte är skyldig att göra det, för att inte båda båtarna ska väja för varandra och krocka bara därför. Om man är skyldig att väja ska man göra det i god tid och gärna lite extra tydligt, så att den andra båten ser vad som är på gång. Om man inte har väjningsskyldighet ska man benhårt hålla fast kursen och får inte väja förrän i sista sekunden, när man är så nära "att kollision ej kan undvikas genom åtgärd av det fartyg som är skyldigt att hålla undan". En segelbåt får dock ändra kurs efter vinden på kryssen,

alla får följa farleden och sänka farten vid fartbegränsningar.

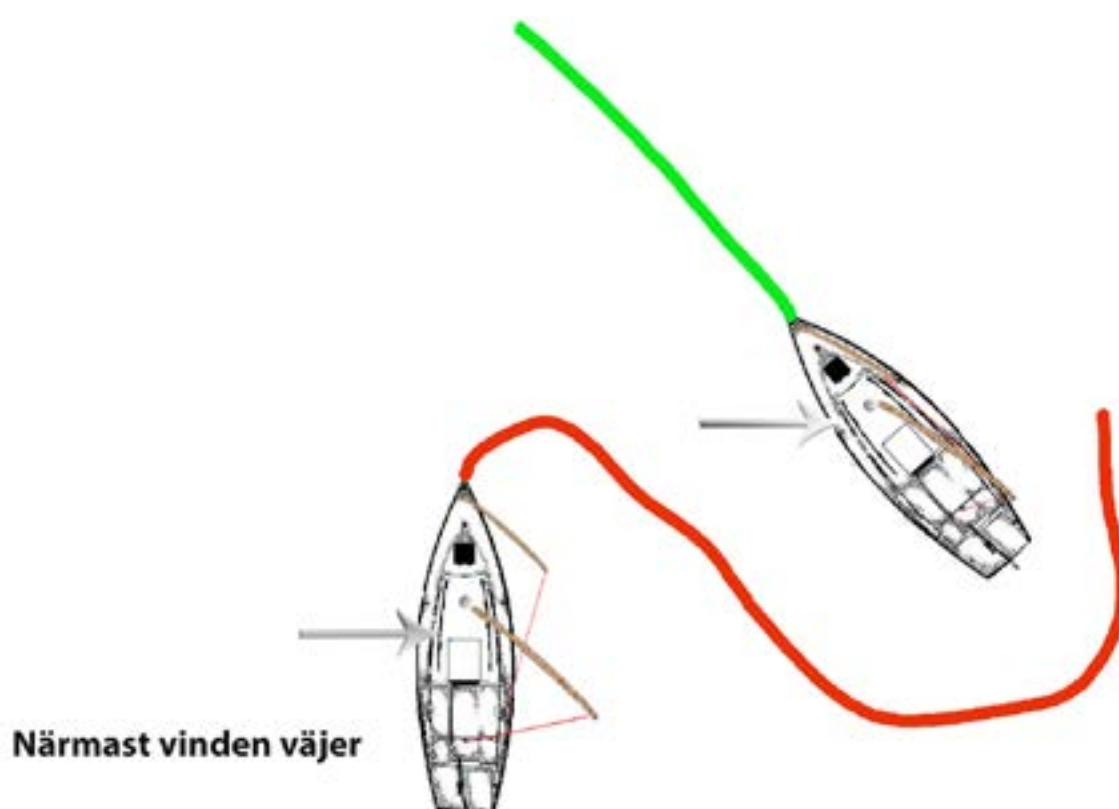
Det finns ett trick för att ta reda på om man är på kollisionskurs eller ej. Man tar ett märke nånstans vid relingen, mantåget eller en mantågsstötta på båten, precis under den mötande båten. Sen står man själv blickstill. Om den mötande båten inte rör sig framåt eller bakåt i förhållande till siktmärket på den egna båten, då kommer man så småningom att kollidera om inte någon av båtarna, väjer, saktar farten eller kanske ökar den.

När man seglar är det mycket krångligare att veta vem som ska väja. Då måste man veta vad "halsar" är för något. Det kallas det främre nedre hörnet av ett segel. På den tiden man hade råsegel, typ vikingasegel, satt det en tamp som i halsen som höll ned den, som man måste flytta över när man slog. I dagens storsegel sitter halshornet i hörnet nertill vid masten. På sjön säger man inte hörn utan horn – alltså halshorn. När vinden kommer från styrbord pekar halshornet mot styrbord. Så gör även fockens hals - hörnet längst fram. Det kallas att man seglar för styrbords halsar.



Det finns två bra fusk för att komma ihåg det: "Vinden i höger öra, bara tuta och köra!" Eller: "VVV - Vinden från Vänster Väjer."

Även här gäller högerregeln: den som seglar för styrbords halsar har förkörsrätt. (styrbord=grönt). Och den som har vinden in från vänster – seglar för babords halsar – väjer för den som seglar för styrbords halsar (babord=rött). Om någon för att förvilla saxar seglet på länsen, så är det ändå storseglet som räknas.



Om båda båtarna har seglar för samma halsar, har vinden in från samma håll, så ska lovartbåten väja för den i lä. I praktiken är det väldigt rimligt, eftersom det betyder att den som seglar med vinden, och kan svänga både fram och tillbaka utan att det gör så stor skillnad, ska väja för den som kryssar eller seglar mot vinden och hela tiden måste anstränga sig för att hålla båten så högt upp mot vinden det går utan att seglen börjar fladdra och båten stannar.

För kappsegling finns det sen en massa specialregler som jag inte kan. Men möter man en kappseglare ska man helt enkelt hålla sig undan. Det syns framförallt på att de bytt ut svenska flaggan i aktern mot en vimpel. Dessutom kommer de oftast i flock.

Skulle man ändå smälla är det inte säkert man klarar sig undan ansvar bara för att det var den andra båten som skulle väja. Man är alltid skyldig att hålla uppsikt och en så kallad säker fart. Dessutom står det i Sjötra-

fikförordningen att en sjötrafikant "ska visa gott sjömansskap", vilket väl i princip betyder sunt förnuft. Att säga att man inte såg den andra båten som kom bakom förseglet, det är snarast en förvärrande omständighet.

När det gäller skadeansvaret för sjöskador brukar det för det mesta delas upp i procent, beroende på vem som bär mest skuld i olyckan. Och även om det är kapten eller befälhavaren på båten som har ansvaret ombord, så är det ägaren, eller redaren som båtägaren kallas, som står ansvarig ekonomiskt. Då är det viktigt att försäkring finns, särskilt om man lånat eller hyrt ut båten.

Sol, vind och vatten

Solen är härlig. Men den är också stark. Är man ute hela dan på sjön blir man kraftigt solbränd. Även om det är molnigt. I början på säsongen måste i princip alla, dvs även karlar, använda solskyddsmedel. En mössa av något slag är också att rekommendera om man inte njuter av solsting framåt kvällen.



När det är bleke eller stiltje är vattenytan alldeles blank. Då får man gå för motor eller bada. Sen kommer det en lätt bris och krusar vattenyta, bildar små vågor. Då blåser det mellan 2 och 4 meter per sekund och är en utmärkt glidarvind. God bris heter det vid 4-5 meter per sekund, då börjar vågorna bryta lite. Och vid frisk bris, 6-8 ms bildas vita "gäss" på vågorna.



Det är när gässen kommer det börjar bli allvar. Kul för den som kan segla, jobbigt för nybörjaren. Det brukar

bli mycket färre segel på sjön, vilket är lite synd. För det är nu man seglar som bäst.

Det sjörapporten anger är medelvind, men inne i skärgården kan vinden ofta komma i byar som är mycket starkare. Då gäller det att vara beredd att parera med roder och skot. Kommer det ett kraftigt vindkast när man ligger bidevind, högt upp mot vinden, då kanske man snabbt måste släppa ut storskotet så seglet börjar fladdra, så inte båten kränger för mycket och i värsta fall tappar kursen när rodret släpper vattnet.



Nu börjar det bli dags att fundera på att reva seglen så smått, innan den styva brisen sätter in med sina, 8-10 meter per sekund. Först kan man rulla in focken, eller om man inte har rulle skiftar man den stora genuan till den lilla focken. Sen tar man in ett rev på storseglet.

Om man inte har ett tjusigt rullsegel på storen så måste man gå upp i vind så seglen fladdrar vilt, släppa ner storseglet i fallet en liten bit, kroka fast det en bit ner inne vid masten och spänna revlinan ute på bommen och sen spänna upp fallet igen innan man kan återgå till seglingen.



Mycket bättre är att ha ett så kallat "single hand reef" räcker det att dra i en enda revlina från sittbrunnen för att få ner seglet. Har man också storfallet draget bak till rufftaket slipper man vingla upp på däck när det brallar.

Det är viktigt att alltid ha revlinorna förberedda när man är ute, för när det väl börjar blåsa är det väldigt knöligt att dra fram dem. Det börjar ju gå ordentliga vågor och båten lutar rejält.



Nu börjar vågorna bli längre. Över 10 kallas det hård bris. Nu kan det bildas hela vågberg och vågskummet breder ut sig. Man ska inte vara ute på havet om man inte är en säker seglare i hård vind. Och innan kulingen tar i, från 14 ms, bör man ha tagit in det andra revet

och rullat in focken så att det bara är en liten stadgande trekant längst fram. Eller ingenting alls.

När det blåser mycket ska man alltid ha regnkläder på sig, inklusive byxor och seglarstövlar, för när båten slår upp och ner i vågorna skvätter det ordentligt. Att gå ner i ruffen är ingen bra idé, för där blir man fort sjösjuk när det rullar. Ur den synpunkten är det bäst att sitta ute i sittbrunnen, titta intensivt på vågorna som kommer inrullande, så att hjärnan "följer med" i vad balanssinnet upplever. Det är när de två inte är helt överens om hur verkligheten ser ut som man först blir trött, sen illamående. Sen riktigt jävla sjösjuk. Det blir även riktiga sjöbjörnar, även om de flesta vänjer sig efter en tid, varje gång man går till sjöss. Och inte alla erkänner det, när de sen är på det torra uppe på land.

Halv storm är 21 ms och vid 25 sekundmeter är det full storm. Nu är inga seglare vid sina sinnens fulla bruk ute frivilligt på havet. Då ligger man inblåst i en trygg hamn och hör vinden tjuta i mast och vant.

För det mesta är det ju mycket trevligare och lugnare väder under den svenska sommaren. Faktist! När högetrycken parkerat sig över Skandinavien får vi kanonväder. Det betyder något som de i sjöväderrapporterna kallar sjöbris. Den beror på att solen värmer upp land, fortare än havet. Den varma luften över land stiger som en varmluftsballong. Under ballongen suges ny luft in från havet. Ute till havs försvinner luften vid havsytan och ny luft suges ner från himlen. Högt upp suges "varmluftsballongen" ut över havet, ner till havsytan, kyls ner och in till land igen.

Sjöbrisen bildar en vind från havet in mot land utmed kusten. Den börjar på förmiddagen, när solen kommit igång med lite värme, och avtar igen på kvällen. Den vrider sig lite grand medsols under dagen, följer solens gång. Det blir ofta en perfekt "familjeseglarvind" med lite små gäss när det sjöbrisar som mest. Nära land kan

det friska i rejält, medan det i ytterskärgården och till havs kan det vara helt stilla.

I innerskärgården och på sjöar med många öar är vinden ofta byig och vågorna små. Man ser på håll när ett vindkast närmar sig, vattnet krusar sig där vinden drar fram. Det kan vara lite knepigt om man ligger på kryss, för just när kastet kommer vrider vinden lite och seglen kan börja fladdra. Men om man faller då, får man besvärligt när den kraftiga vinden kommer, som man bör parera genom att lova upp mot vinden. Exakt hur man ska segla i byig vind får man prova sig fram individuellt för varje båt, eftersom den kan reagera olika på rodret, på vinden i seglet osv.



När jag var liten hade vi en liten kraftig bohusjulle med fyrkantigt sprisegel i Mälaren. Den märkte inte att det kommit ett vindkast förrän det var förbi. Den låg liksom bara still. Nu har vi den ute vid Koster på västkusten och där seglar den underbart i den friska vinden och de rullande vågorna.

I princip har man alltid antingen medvind eller motvind när man seglar inomskärs i smala sund mellan öarna. Vinden snor ju gärna runt höga öar och följer vattnet. Och när man närmar sig en udde måste man vara beredd på att vinden kommer att bete sig underligt. Även enstaka mörka moln eller kallfronter som kommer och går kan dra med sig vindförändringar, eftersom de påverkar lufttemperaturen, och gör att luften måste flytta på sig snabbt för att jämna ut lufttrycket.

När regnet kommer syns det ofta på håll på sjön. Kraftiga åskväder känns inte kul när man är ute på havet. Då vill man helst ligga i hamn och inte vara ute med en

ensam mast som sträcker sig efter blixterna i skyn. Rent statistiskt sett är risken bara en på tusen att man ska bli träffad, enligt åskforskarna. Och skulle båten träffas av blixten blir det troligen bara materiella skador. Enda kända dödsfallet är en seglare som var på väg till Åland.

Det finns en rad olika hjälpmedel man kan köpa, som påstås hjälpa. Troligen hjälper de bättre mot ångesten än mot blixten. Det är kvastar man sätter i masttoppen eller «startkablar» man hänger i vattnet från vanten. Det sistnämnda låter ganska vettigt, för att förhindra att blixtnedslag i masten gör hål i båten när laddningen ska ner i vattnet. Sen finns det konstruktioner med åskledare från masten ner i vattnet på utsidan av skrovet på båda sidor. Men det blir stora fula konstruktioner. I min båt finns det en åskledarkabel från mastfoten till kölbulten i båten, vilket borde ge ett hyfsat skydd. Men viktigast är nog att inte sitta just under mastfoten inne i ruffen när åskan går.

Jag var en gång ensam ute på Björkskärsfjärden när himlen trillade ner över mig, i form av ett skyfall. Plötsligt såg jag kanske tio meter runt båten, förutom blixterna runt omkring. Jag drog ner farten till nästan ingenting och stirrade stint på kompassen för att hålla kursen. Så började jag fundera på vad som skulle hända om blixten valde ut min lilla mast att slå ned i. Den skulle följa masten ned. Men rufftaket är ju ingen bra ledare, så antagligen skulle den ta vägen ut i bommen. Och där stod ju jag och styrde. Bara att hoppa en halvmeter till mitt huvud, ner i fötterna och ut genom skrovbotten. Det var ingen upplyftande tanke. Så jag släppte ut bommen på sidan om båten och lyckades sänka ner den i vattnet som åskledare. Jag är dock glad att jag inte fick testat om det fungerade vid ett riktigt nedslag, för plötsligt sprack himlen upp och jag upptäckte att jag var alldeles utanför skären vid inloppet

mot Sandhamn, som jag hade siktat mot, innan skyarna la sig som en tjock filt över mig och båten.

Men det farligaste vädret till sjöss är nog varken hårda vindar eller dundrande blixtar. Farligast är nog dålig sikt. Det kan vara regn, men oftast är det dimma. När den lägger sig över havet är det som om en förtrollning slår till. Det är inte bara det att man inte ser, men det lilla man ser blir också fel. Det är oerhört svårt att bedöma avstånd och känna igen land. Har man inte radar ska man försöka hitta en hamn. Man kan navigera med kort och kompass, gps och plotter, men det är lurigt och man ser inte andra båtar. Man ska ge ljudsignal, men det är svårt att lita på att alla andra gör det. Bäst är att försöka vänta ut att dimman ger sig. Annars ta det väldigt lugnt, ha stora marginaler till land och ha superkoll på var man befinner sig. Och aldrig gå ut när dimman kommer.



På natten är det också svårt att se. Men då finns det en rad ljus som hjälper till att orientera sjöfararna. Alla båtar har gröna och röda lanternor på sidorna (grönt styrbord, rött babord, förstås) och vita i aktern och i masten (i masten när man går för motor). Fortfarande finns det gott om fyrar som lyser i olika färger och blinkar på olika sätt så man ska kunna lista ut exakt var man är, även om man nu i elektroniska navigeringstider börjat släcka fiskefyrar och allt fler andra fyrar. Att segla på natten och mörkernavigera är ett fantastiskt äventyr, som man absolut inte ska avstå ifrån, om man får chansen att vara med om det.

Mobbning med vändåtta

Om en människa ramlar i vattnet under gång gäller det att snabbt kunna ta sig tillbaka med båten för att plocka upp henne. Kasta nånting, helst en frälsarkrans efter den som ramlat i. Dels för att hålla sig i, men också för att ni ska hitta tillbaka lättare. Har man GPS trycker man på MOB-knappen (Man Over Board). En människa som simmar kan vara svår att upptäcka om det går vågor. Om man seglar vänder man upp mot vinden i en ögla och seglar tillbaka i en åtta, dvs går upp mot vinden och stannar därmed av just där personen ligger. För att kunna manövrera kan man behöva starta motorn och släppa ner storseglet, men se upp med propellern när den nödställda ska upp i båten.



En välutrustad båt har nu en kastlina för nödställda att kasta ut till personen i vattnet. Att komma upp i en båt till sjöss kan vara lättare sagt än gjort. En nödställd som är oskadad och vid medvetande kommer enklast upp på badstegen. Kan man få slinget från kastlinan under armarna kan man bli upphissad med storfallet.

Prova gärna själv att hoppa i med kläderna på i en lugn vik och försök komma upp eller hjälpa någon upp. Jag

läste i ett forum på nätet om en skeppare som alltid någon gång varje sommar brukade överraska familjen med att kasta sig i sjön när de närmade sig ankringsplatsen. Han lät familjen rädda honom och ta hand om båten. De lärde sig faktiskt det efter några gånger.

Själv brukar jag alltid tappa någon fender, eftersom jag knyter dem, ofta lite slarvig, i akterpushpit, staketet där bak. Då får man ett utsökt tillfälle att öva livräddning. Det är svårare än man tror att ta sig tillbaka till den guppande fendern. Jag har aldrig klarat det utan att sätta på motorn.



Att öva livräddning eller kapsejsning är bland det viktigaste säkerhetsåtgärderna på en båt. Här är det SXX:s seglarskola på Malma Kvarn som har välvt med en Tvåkrona. Tricket är att dra ett rep över överkanten på båten och dra i det när man klättrar upp på centerbordet. Då kan man välta tillbaka båten. Sen kommer det svåraste, att klättra upp i båten via aktern.

Jag förutsätter att den som ramlade i under övningen hade flytväst. Alla ombord ska ha en flytväst.

En svårare fråga är när man ska ha den på. Visst, alltid! kan man ju säga, men när det är helt lugnt och solen skiner.... ?

Om man är långt från land, om det blåser så det går gäss, om man ska upp på däck och göra nånting, då ska man alltid ha flytväst. Blåser det mycket ska man dessutom ha en säkerhetssele som man hakar fast när man går ut på fördäck.



Finns det barn ombord ska man alltid ha på sig flytvästen. Det kallas att vara en förebild. Barn ska alltid ha flytväst när man är ute med båten. Kan de inte simma ska de ha det även i hamn, på klippan och bryggan. Jag tycker över huvud taget inte man ska vara ute över natten med barn som inte kan simma. Jag har hört talas om folk som åkt hem från Gotland utan sitt barn, som i ett obevakat ögonblick gled ner mellan båtarna i hamnen.

Det går så fort och är det djupt och mörkt har man ofta ingen chans att göra något. Det finns de som spänner fast sina barn i barnstolar i sittbrunnen och är ute hela somrarna från det att de är små. Det är förstås härligt, men jag har aldrig vågat det med mina barn. Först ska de kunna simma, tycker jag

Om du behöver hjälp - ring 112 och begär sjöräddning. Mobilen funkar nästan överallt i dag om du inte är långt ute till havs. Det absolut viktigaste är att tala om

båtens position. Naturligtvis är det bra om du har koordinaterna på gps:en, annars får man tala om t ex vilken ö man är nära och gärna vilken stor hamn eller fyr som finns i närheten, så de inte åker till någon annan ö med samma namn. Berätta sen vad ni behöver ha för hjälp, vad som har hänt, hur många personer ni är ombord och vad båten heter.

Om man har en VHF-radio kan man gå ut med ett Mayday. Då ropar man "Mayday" tre gånger i rad, sen "Här är" båten namn, sin egen anropssignal, sen "Mayday" igen, båten namn och anropssignal, båten position, nödlägets art och vilken hjälp man behöver, antal personer ombord. Det är ganska krångligt, men kommer du inte ihåg hur man ska göra, ropa bara "Mayday", position och vad som hänt.



Sen kan man ju förstås vinka till båtar i närheten. Då höjer och sänker man långsamt båda händerna på sidorna, som en fågel som flaxar. Man kan skicka upp en nödraket (fallskärmsljus heter det egentligen) även om det inte är mörkt. Men se upp med raketer om det är helikoptrar på väg. Man kan då tända röda handbloss eller en burk med orange rök.

Om man är i sjönöd har man alltid rätt att få hjälp av sjöräddning eller andra båtar utan att det kostar nånting. Men när faran är över har bärgaren rätt till ersättning för att t ex bogsera hem båten.

Svenska Sjöräddningssällskapet är en frivilligorganisation som lever på bidrag från företag, båtklubbar och medlemmar. Om man går med som medlem får man dels en tidning, dels en dekal med direkttelefonnumret och dessutom gratis bärgning om man har problem. Men man är framförallt med och gör sjölivet säkrare för alla. Det kostar bara några hundra kronor om året.

Brandsläckare är också en viktig pryl att ha ombord. Är båten större än 10 meter ska man ha två, men det skadar inte i mindre båtar heller. Tvåkilos pulversläckare är lätthanterliga. För när det brinner ombord är det bråttom. Enklast är oftast att kasta en filt eller annat tyg över elden för att kväva den, eller hinken i ett rep som används så fort man behöver få ombord vatten. Vanligaste brandorsaken är bensinmotorer där man spillt eller läckt bränsle. Efel i gamla elanläggningar är luriga. Gasol, som är tyngre än luft, kan bli explosiv om den läcker ut och samlas nere i båten. Förvara alltid gasolen på "utsidan" om båten, så gasen kan "rinna ut".

Den mest använda nödprylen är nog ändå sjukvårdslådan. Köp gärna en färdig sats, med lite saxar och förband i. Glöm inte att fylla på med plåster allt eftersom bara. Och komplettera kanske med lite sjösjukepiller. Man vet aldrig när de kan komma att behövas.

Själv brukar jag också ha en kniv monterad inom räckhåll för rorsman. Om man skulle behöva kapa ankaret, ett skot som har kinkat eller en lina som klämt fast någon. Eller kanske en fisk som fastnat på kroken.

Krabbans segeltrim, eller hur man fuskar sig till högre fart.

Två segelbåtar på samma kurs är en regatta. Att segla är nödvändigt, var det någon gammal romare som sa. Men egentligen menade han nog "Att tävla är livet".

Det är därför det inte räcker att segla bra. Att bara glida fram på havet och njuta av livet. Man måste segla bäst! Fortast! Smartast! Antagligen ligger det lika djupt i gennerna som samhörigheten med havet, vinden, vågorna. Därför är det mycket mer njutningsfullt att bejaka detta vansinniga drag än att förneka det. Alltså följer här några tips om hur man får lite extra fart på flytetyget.

Egentligen är det ganska enkelt. Till 80 procent handlar det om att skota rätt. De flesta släpper inte ut seglen tillräckligt. De tror det går fortare om de drar hårdare i tamparna. Släpp ut tills det börjar fladdra, dra sen tills seglen står stadigt, tills telltailsen flyger vågrätt (med undantag av den högst upp i storseglet). Nu har du grovtrimmat båten.



Titta på seglet, att det ser snyggt ut, utan rynkor och fladder. Att det är hissat ända i topp. Prova dig fram, känn när det drar i båten, men framförallt, kolla in loggen som säger sanningen om hur fort det går.

Nästa faktor, kanske ytterligare 10 procent, är buken. Den regleras huvudsakligen med "uthalet", vilket är snöret som går ända ut i änden på bommen och spänner ut storseglet. Ju mer spänd den är, ju mindre är buken.

Buken i storseglet är det som ger farten. Vinden smeker seglet, trycker på lovartsidan och suger i lä. Ju större buk ju mer kraft framåt. Typ: släpp ut tills det börjar fladdra. Så är det i lätta vindar. När det börjar blåsa mer ska man spänna uthalet och skotet för att segla hårdare mot vinden. Storskotet brukar vara fäst i en skena. I lätta vindar kan skotvagnen vara fäst i mitten och med skotet släpper man ut och upp bommen så man får lagom med buk. När vinden tar i skotar man hem och släpper ut vagnen åt sidan. Då kan seglet jobba i samma vinkel mot vinden, men mer spänt och med mindre buk.



Ju mer vind, desto mindre buk. Så trodde jag att det var i många år. Ända tills jag läste Granboken. Det är Gransegels fantastiska bok om segeltrimning. Där stod det att man också ska se upp för "stallning". Det är när vinden på baksidan av seglet slutar att smeka segelduken och i stället börjar virvla omkring. Då drar vinden inte längre båten framåt. Därför ska man i lätta vindar minska buken, så vinden aldrig stallar. Det vill säga, dra lite i uthalet så seglet blir lagom spänt.

Ett annat sätt att reglera buken är akterstaget, eller häckstaget, på båtar där förstaget inte går ända upp i masttoppen. De brukar kallas 7/8-delsrigg eller 9/10-delsrigg, beroende var på masten förstaget är fäst. I så kallade mastheadbåtar kan man ta sig i häcken hur mycket man vill utan att det gör någon skillnad. Förstaget sitter i toppen, på samma ställe som häckstaget. Men annars drar man masttoppen bakåt, vilket böjer masten i en båge, som spänner ut buken i mitten på masten. Buken minskar och seglet blir mer spänt. I hård vind ska man alltså dra i akterstaget. Man spänner också förstaget lite extra, vilket är bra i hård vind. Grejen är nog mest att komma ihåg att släppa det efteråt, när man kommit i hamn. Annars utsätter man mast och stående rigg för onödiga påfrestningar.

Grundregeln är alltså: Hårda vindar=spända segel. Mjuka vindar=bukiga segel.....men.....riktigt lätta vindar=ganska spända segel igen.

Twisten är en dans där man säkert kan vinna en och annan fartprocent i racet. När man seglar högt mot vinden driver nederdelen på seglet bättre än toppen, som mer kränger båten åt sidan. Släpper man upp bommen, så att seglet "twistar" upptill och släpper ut vinden kan det ge mer fart framåt. Nu är det läge att börja använda "kicken" som är linan som går fram till masten och diagonalt upp till bommen i en lerslagen talja som ger extra kraft. Men nu är vi inne på de sista tio procentens finlir, som visserligen kan avgöra ett VM, men inte är lika avgörande för oss fanatiska friluftsraceare. Och krångligt är det.

Det allra heligaste är förstås Cunningham, som inte är en engelsk lord och inte en sexualakrobatisk övning. Det är ett hål i storseglet lite ovanför halshornet, dvs hörnet mellan bommen och masten. I det hålet brukar man dra en lina som gör att man kan kontrollera buken i storseglet ännu mer exakt. Jag har aldrig använt

Cunningham, men jag har å andra sidan bara vunnit en enda segeltävling i mitt liv. Det var med en Bohusjulle som inte hade minsta antydning till Cunningham.

Men egentligen är det nog förseglet som avgör allt. Förr hade skutorna Jagaren längst ut på bogsprödet, Klyvaren kommer sen och Focken längst in. När skeppsredaren Sven Salén kappseglade i Genua 1927 lät han sy en jättestor fock som kunde skotas från aktern på båten. Genuan var född. I många år sprang man fram på fördäck och bytte mellan fock och genua när vinden skiftade. Idag rullar vi in genuan med en Furlex-rulle, så den blir liten som en fock. Allt sköts bekvämt från sittbrunnen.

Den enda riktiga genua som återstår, förutom rullgenuan, är järngenuan - motorn vi tar till när vinden dör ut totalt (eller hur!).



Sven Salén hittade också på ballongseglet - spinnakern. Eller också inte. För redan 1865 seglade yachten Sphinx något slags ballongsegel som felaktigt uttalades Spinx half-acre, eller spinnaker. Fast det kan också ha varit Themsen-pråmarna som gav seglet namnet, de kallade sin fock för spinnaker.

I varje fall är det ett himla krångligt segel som ger en väldig fart. Det har ett upphal och ett nedhal, och om man inte aktar sig bildar den ett timglas. Den hissas framför focken, och på lovartsidan kopplar man fast

den i spinnakerbommen. Det är den bommen som hålls på plats av upp- och nedhal. Sen finns det två skot, som sitter i var sitt nederhörn av seglet. De kallas gajar. Styrbords och babords gaj. Med dem styr man spinnakern ungefär som med tömmarna till en häst. Oftast får man sitta och passa de båda gajarna noga när man går för spinnaker. Blåser det mycket kan hela båte välta om seglet kommer fel. Det kallas att broacha.



När man ska sätta spinnakern sätter man spinnakerbommen på lovartsidan i en rät vinkel ut från masten mot förstaget. Segelsäcken sätter man fast i pulpiten (staketet där framme) och sen hissar man fort som fassen upp seglet bakom focken. Med gajarna styr någon i sittbrunnen så seglet står rätt. Focken rullas ihop eller tas ner.

När spinnakern ska ner drar man lämpligen ner den genom ruffluckan medan någon släpper ner fallet. Men först rullar man ut focken så trycket i spinnaren lättar.



Ett lite enklare segel för undanvindar är kompromissen gennaker. Det sitter fast i ett peke, en pinne eller en hoppilandstege, som sticker ut framför fören. De båda gajarna/skoten sitter i det andra hörnet/halsen. I peket sitter också ett block med nedhalet, som gör att man kan justera hur högt seglet ska sitta. På platt läns, när man saxar storen och gennakern, kan man släppa

uppdén högt, medan man spänner både skot och nedhal när man seglar högre. Upp till halvwind, dvs när vinden kommer rakt från sidan kan man segla en gennaker (och en spinnaker).

Att hissa en gennaker är nästan lika krångligt som en spinnaker. Nuförtiden har många gennakrar därför också en rulle. Man hissar seglet som en stor korv och rullar sen ut det. Sen finns det lite mellanformer som kallas Code, som är lite mindre men också fästs i peket.

Med bestick och konsol.

För att räkna ut vilken väg man ska åka, navigera, behöver man förutom sjökortet några verktyg. De kallas av någon anledning för bestick. Det är en passare, som används för att mäta avstånd med. I högerkant på sjökortet finns en skala som visar nautiska mil, sjömil eller distansminuter. Kärt barn har många namn. Den är 1 852 meter.

Nästa instrument, eller bestick, är en gradskiva. Med den kan man mäta vilken kompasskurs i grader man ska gå för att komma till en viss punkt. Varvet runt är 360 grader, med norr som noll och 360.

För att kunna flytta gradskivan på sjökortet till jämförbara rutstreck, meridianer och latituder, på sjökortet behöver man en linjal. En penna och ett sudd för att rita på sjökortet behövs också.



Detta är besticken.

Möjligen kan man räkna kompasserna dit också. En fast sådan ska finnas i sittbrunnen, där rorsman alltid kan se vilken kurs man har. Dessutom kan man gärna ha en syft- eller pejlkompass, separat eller inbyggd i kikaren,

för att ta ut bäringen till någonting i omgivningen man vill segla till eller bara ha som referens för att orientera sig var man är.



För att kunna "ta ut en kurs" behöver man veta var man är på sjökortet. Sen ska man hitta vart man ska. För att göra det riktigt rätt ritas ett blyertstreck för kursen man ska ta. Sen lägger man det gröna strecket i långsidan på gradskivan över kursen. Med hjälp av linjalen transporterar man gradskivan till till en latitud, ett nord-syd-streck, så att krysset på gradskivan är över latituden.



Mera bestick

Nu kan man läsa av kursen i grader där latituden skärskalan på gradskivan, uppe eller nere. Det finns två alternativ, rött eller grönt. Nu gäller det att ha koll på vilket håll man ska åka i verkligheten. På gradskivan är det markerat NO, SV, SO och NV i olika färger. Du måste veta i vilket väderstreck du ska åka och läsa av rätt skala. Sen är det bara att styra så att kompasskursen i sittbrunnskompassen stämmer med kursen du tagit ut.

Nästan.

Det finns två aber. Det första är missvisningen. Den beror på att den magnetiska nordpolen inte är på samma ställe som den riktiga geografiska nordpolen. Den magnetiska nordpolen kan till och med vara olika på olika ställen i Sverige (för att inte tala om Amerika). Det ändrar sig dessutom med tiden, nåpgra grader per år.

Om du har ett aktuellt sjökort finns det en förtryckt kompassros där missvisningen är markerad. Den rör sig normalt mellan noll och fyra grader, vilket inte är så värst allvarligt på korta sträckor inomskärs. Då jobbar man ofta med felmarginaler på 5-10 grader i kompassen. Men ska du till Åland, Gotland eller Skagen, eller någon ö ute i havet, kan det göra stor skillnad. Då måste du plussa på (eller dra ifrån) missvisningen för att komma rätt.

Den andra felkällan är deviationen. Det är din egen helt privata felvisning i din båt. Den beror på magnetiska störningar i båten, oftast motorn. En luring är högtalare, som kan förstöra kompassens exakthet ordentligt, om man inte ser till att de magneterna finns långt från sittbrunnens kompass. För att fastställa deviationen i alla olika riktningar kan man göra en deviationstabell, genom att snurra båten där man har kända väderstreck och jämföra med båtens kompass. Detta är jättekrångligt och antagligen bara vettigt om man ska ut på oceanerna, till Västindien eller jorden runt. Eftersom du läser en sån här nybörjarbeskrivning, avråder jag å det

bestämde att du ger dig ut på ett sånt äventyr utan att skaffa några års praktisk erfarenhet av segling först. Om din partner envisas med ett sånt vansinnesprojekt utan att du har tillräcklig erfarenhet tycker jag att du ska överväga skilsmässa. Innan ni utlämnar er åt oceanen.

TV-spelskonsoler

Nuförtiden seglar man ju inte efter sjökort, trots att alla utbildningar och kurser bygger på det antagandet.



En GPS är en liten pryl som har kontakt med ett antal amerikanska satelliter i rymden, som talar om exakt var prylen befinner sig, på 10-20 meter när. Så länge inte USA stänger av den signalen har man ett fantastiskt instrument att se var man är. EU har påbörjat ett projekt för att kunna göra samma sak, ifall USA skulle stänga av satellitsignalerna. Ryssarna har också en variant. Så länge alla är vänner är det dock inget problem.

I början var en GPS en liten handhållen mottagare som berättade var man var, vilken position man hade mätt i latitud och longitud, som definieras i exakta siffror. Man kunde också lägga in andra positioner, så kallade

waypoints, och få fram vilken kurs man måste ha för att komma dit.



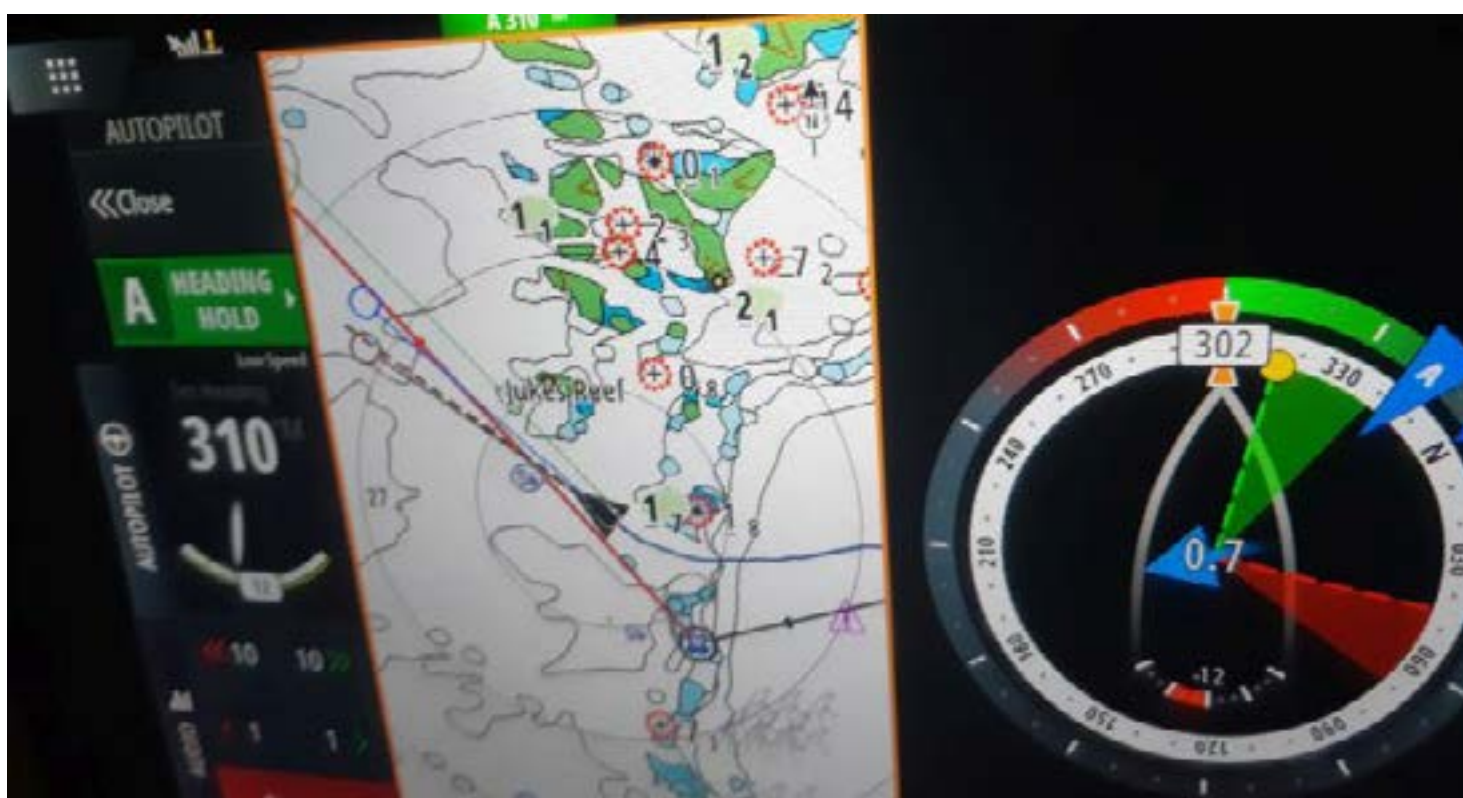
I dag är GPS för det mesta en så kallad plotter, som innehåller en karta/sjökort som visar var man är och vart man ska. I bilar finns det vägbeskrivningar som visar hur man ska köra för att komma till målet. I en segelbåt kan den visa hur man ska segla i förhållande till vinden för att komma rätt. Man kan se på skärmen som är förvillande lik en TV-spelkonsol var man är. Att hitta och markera vart man vill åka är i de flesta system lätt, vilket är likvärdigt med att ta ut en kurs på sjökortet. Då får man en kurs att segla på skärmen, som om man spelade spel på Playstation hemma.

Zooma in och klicka på exakt position dit du ska. Hitta sen kommandot Navigera till/Gå till/Go to, så får du en fågelvägskurs dit. Vissa system har autogenerering av rutten, och då får du en kurs runt grund och land. Annars måste du kolla att det inte finns några hinder på vägen. Det finns till och med system som laddar hem vindfiler, så kallade gribfiler och föreslår hur du ska segla för att komma först.

Alla system har möjlighet att planera rutter via waypoints som man kan lägga ut i förväg. Men det är ganska opraktiskt, eftersom vindarna inte blåser som man vill, för det mesta.

Vissa system kan man också koppla ihop med lap-

top-PC för att förplanera waypoint och rutter och i efterhand ladda ner seglade spår eller tracks.



Det finns dock några fällor med GPS som man lätt går i. Det första är att även om satelliterna visar rätt, är oftast inte sjökorten korrekta. Jag har gått på grund där sjökortet visar tre meters djup, seglat där GPS:en påstod att jag var på land och sett att plottern visar två olika kurvor på samma ställe.

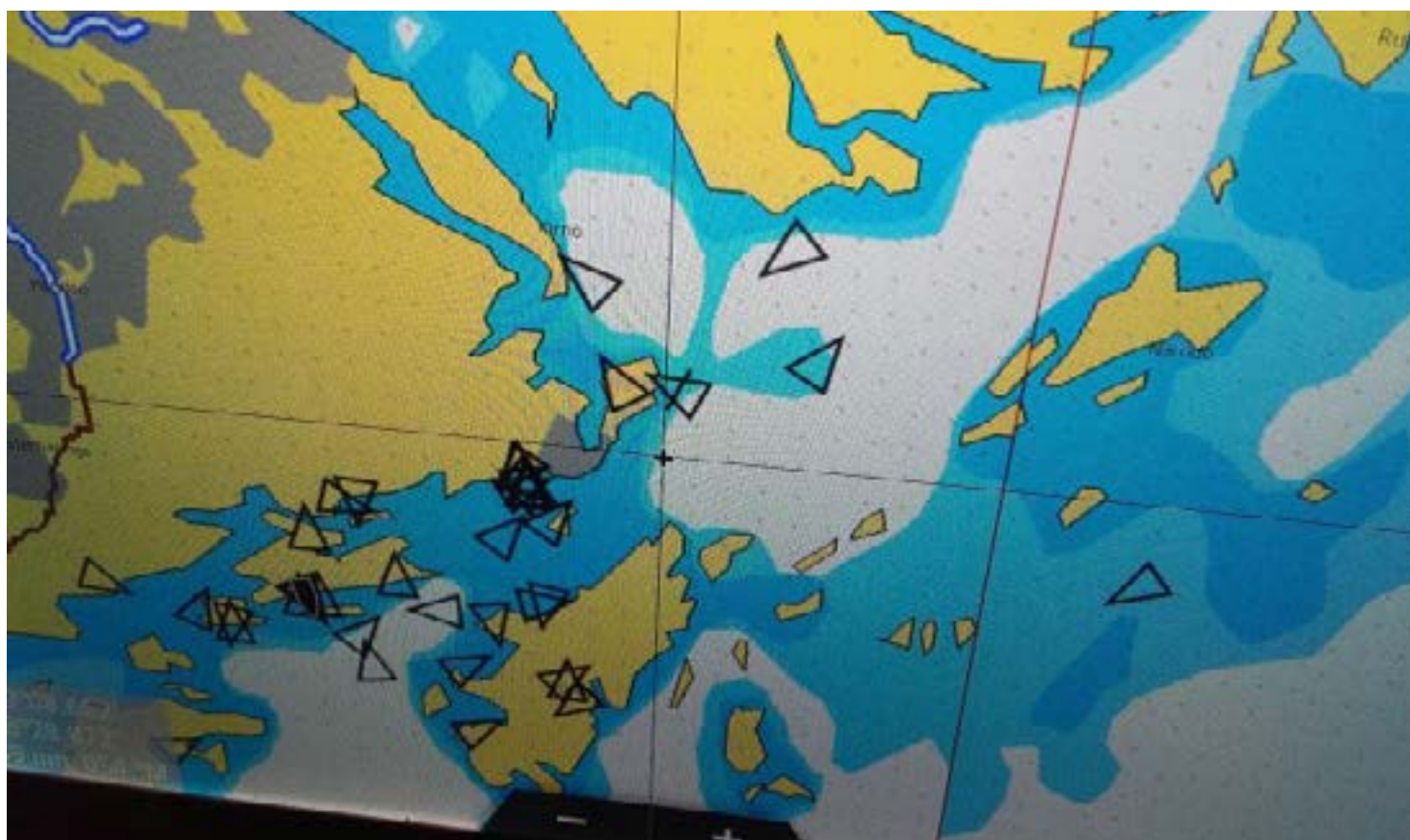
Vid Östermarsfladen på Nåttarö skarvas två sjökort. Men de ligger kanske 50 meter fel i förhållande till varandra, vilket man ser när man seglar ut därifrån. Tittar man sig bara omkring och ser var strandlinjerna går är det inget problem. Men man fattar att man inte kan segla i blindo på de elektroniska korten.



Enligt sjölagen är man alltid skyldig att hålla uppsikt. I dimma kan det vara krångligt. En princip är att alltid ha minst två navigeringsunderlag. Sjökort och GPS. Eller sjökort och optisk orientering. Optisk orientering (där man känner igen sig) och GPS kan också vara acceptabelt. Eller radar och GPS om man har det och det är dimma. Men inte bara GPS. Inte bara radar. Inte bara optisk igenkänning (man måste ha sjökort också, även om man är bekant med vattnen).

GPS plotter är ett verktyg som faktiskt på några år har revolutionerat navigeringen. Tillsammans med översiktsorientering i klassiska sjökort utgör de ett helt nytt sätt att ta sig fram i skärgården. De har tyvärr gjort utbildningarna för förarintyg och kustskeppare obsoleta, eftersom de ofta inte tagit upp varken möjligheter och risker med den nya tekniken.

AIS, en säkerhetsrevolution



Den andra revolutionen är AIS, Automatic Identification System. Det är en burk som gör att du ser andra båtar med AIS på bortåt 20 sjömil på plotterskärmen. Dock bara andra båtar som har AIS.

Stora båtar på 300 ton måste ha AIS, men allt fler mindre båtar skaffar den här burken. Kappseglingar som Gotland Runt kräver det av deltagarna.

Yrkestrafiken skaffar det. och fler och fler fritidsbåtar har insett att det är en av de bästa säkerhetsutrustningarna man kan skaffa. Inte bara att man ser andra båtar, de ser också mig.

Systemet går över VHF-frekvenserna, men scannas också av från landbaserade servrar och länkas på Internet. Därför kan man få in ais-positioner i diverse appar. Se bara upp om du går ut till havs, då försvinner ais-visningarna i de flesta appar. Just när man behöver dem som bäst.

Köpa segelbåt, bli frälst, och inträd bland de allra heligaste.

Ok, nu har du läst så här långt, om du inte av någon outgrundlig anledning har fuskat och hoppat direkt till det här kapitlet. Om du redan har en båt, eller din flickvän, pojkvän, fru, man eller annan familjemedlem har en båt som du redan tillbringar delar av sommaren i, kan du hoppa över det här kapitlet. Detta berör dig som känner kallelsen, som bara inte kan låta vara. Det betyder att du är beredd att sälla dig till den heliga sammanslutningen av "båtägare".

Mitt råd är: Gör inte det - än!

Prova på först. Hyr en segelbåt en vecka eller två. Det är definitivt billigare än att köpa en båt, ta hand om den hela vintern, laga alla fel och köpa alla fantastiska tillbehör man kan hitta på Erlandssons Brygga, SeaSea eller Claes Ohlson. Allt till extrapris, allt för extra pengar. Se upp för det svarta hålet, så länge du kan.

Framför allt är det bra att prova olika båtar, se om man passar ihop med dem, och varandra, om man är fler ombord.

Sailguide är ett bra ställe att hitta uthyrare. Där hittar man seglingsintresserade människor, vilket är en bra utgångspunkt. Blocket är nog billigare. Ska man ha en mer professionell variant kan man med fördel hyra en segelbåt från Navigare eller Bohuscharter. Till professionella priser. I Medelhavet eller Västindien kan man förstås också hyra båt en vecka eller två, ensam, med flera familjer eller vänner. Men då är det bra att ha lite vana från havssegling först, för där är det hav mellan öarna, horisont åt alla håll och kraftiga vindar som slår till efter lunch.

Men även om det är dyrt är det billigt jämfört med det svarta hålet som en egen båt skapar. Och man behöver inte ha dåligt samvete för att man inte hinner vara ute

mer än en vecka eller två.

Gastbanken är en Facebookgrupp där man kan hitta skeppare som söker gästar.

För det är dyrt att ha en egen båt. Inköpspriset är bara förnamnet. En gammal 70- eller 80-talsbåt innebär en helvetiskt massa jobb, vad än säljaren försäkrar. Till det kommer alla kostnader för olika smarta och fantastiska material och tillbehör man hittar på mässor, realisationer och andra suspekta tilldragelser. Visst är det kul – men det kostar både tid och pengar. Det ska man veta innan man slår till. (Eller också tappar man intresset efter två år och säljer båten – men då kan det ju vara detsamma.)

En nyproducerad båt är dyr redan från början. Även om man råkar få en låg ränta när man handlar, skjuter räntan med lagen om alltings djävlighet helt säkert i höjden så småningom. Och man ska inte inbilla sig att man inte behöver tillbehör bara för att det är en ny båt. Några hundra tusen kan man med lätthet slänga ut på ett nytt o-utrustat segelshabrak. Jag intalar bara mig själv att jag ju får tillbaka pengarna när jag säljer båten, så har jag med lätthet lurat skjortan av mig själv.

Några trix finns det förstås. Jag kan inbilla mig själv att jag har en vän som delar mina intressen till hundra procent, inklusive seglingsfanatismen. Har jag tur så funkar det. I verkligheten så visar det sig efter några år att så lika var vi nog inte. Båten vi köpte tillsammans är det bara jag som tar hand om, extrautrustar och lagar när den går sönder. Även om vi är överens om vilka fyra veckor varje sommar vi ska använda båten, är risken överhängande att vi med åren blir osams om hur mycket ansvar vi ska ta för underhåll och förbättringar. Jag blir förbannad på att han eller hon är alldeles för lat, helt enkelt. Det finns dem det funkar för, men jag tror det är för såna där ena parten tar på sig huvudansvaret med gott humör. Alltså inte såna som jag! Men

det är antagligen den som utnyttjar båten mest om sommaren, kanske rentav hela sommaren. Och den andre är glad att få vara med på ett hörn. Ända tills han behöver pengar och begär att få bli utköpt. Men om det känns som en bra lösning, så varför inte.

En variant är att bilda ett båtlag, köpa en båt tillsammans flera stycken och använda den några veckor varje sommar. Har man båten i Medelhavet som [Adas Vänner](#). Kostnaden blir lägre och man kan lätt sälja sin andel vidare om man tappar intresset. Om några hopplösa typer ger upp, blir osams med övriga eller av någon annan anledning inte vill vara med längre är det inget problem. Andra står hoppfullt på kö för att få hoppa in. Kräver antagligen dock en eller två fantaster som driver projektet över grund och entusiasmdalar.

Min egen Hafsorkestern- en lagom stor Bavaria 30



Själv köpte jag en fabriksny Bavaria 30 genom att belåna min bostadsrätt och sen hyra ut båten de första åren genom en charterfirma i Stockholm. På det sättet hade jag den gratis och kunde tom finansiera all den extrautrustning som faktiskt krävs för att kunna segla med en ny båt i Sveriges skärgård, typ plotter, AIS, storskotskena, gennaker, nya segel, sittbrunnstak, peke med hoppilandstege, två ankare med linor och kätting, etc. Det fungerade alldeles ypperligt, även om jag fick lite rörigt med förtöjningslinor, kastruller och kuddar som kom på drift, med de olika hyresgästerna.

Men lite spill måste man ju räkna med när man får en båt i princip gratis. Uthyraren tog 25 procent, hans agent 20 %, Svenska Sjö 800:- extra i månaden och skatteverket 30 % av vinsten. Men det var ändå en bra affär.

Numera håller jag på att segla jorden runt med den, efter tolv års segling i svenska skärgårdar.

Har du nu läst så här långt är det illa. Egentligen borde jag sluta skriva nu, för allt tyder på att du är en av de där fanatiska människorna som bara vill ha en egen båt. Inte för att segla med, men för att älska. Problemet är att du därmed hör till några av de mest lättlurade människorna i världen. Inte för att segelbåtssäljare skulle vara en särskilt skum människotyp. Tvärtom, båtaffärer hör nog till dem där ärligheten dominerar. Jag var livrädd när jag skickade en halv miljon till säljare utan någon bankgaranti (vilket man kan kräva om man vill vara säker på att säljaren inte kursar innan man fått båten), men det gick jättebra. Det lär vara ovanligt att köpare blir lurade på det sättet. Det är något helt annat än beg bilaffärer!

Däremot är segelbåtköpare experter på att lura sig själva. De blir förälskade och slutar att tänka. Tur är väl det, för många gånger skulle det annars aldrig bli någon båt. Jag köpte en Shark 24, som min första större båt med vetskapen om att en besiktningsman anmärkt på roderbeslag och kölinfästning. Innan jag var klar hade jag bytt roderbeslag, kölbalkar, blästrat skrov och köl och epoxybehandlat, bytt segel och utombordare, renoverat förpiken och dragit ner alla fall i sittbrunnen. Jag köpte båten för 20 tusen, sålde den för 30, men la väl ner dubbelt så mycket på upprustning. Men kul var det.

En arbetskamrat och hennes man blev förälskade i en OE 36 som de köpte på rot. Den visade sig ha alla fel som tänkas kan. De gick in i ett upprustningsprojekt utan like. Hela familjen engagerades. Inte nog med att de hjälptes åt med renoveringen, de dokumenterade alltihop extremt noggrant på en hemsida, Tintomara II. Så hade de en underbar båt, med nytt skrov, ny motor, nya segel, nytt allting. Detta skulle de aldrig fått om de gjort allt rätt från början. Så det kan faktiskt trots allt vara rätt att göra fel.

Fast när allt var klart tröttnade de, sålde båten och köpte ett torp som upprustningsprojekt istället. Vissa älskar att jobba med båten, andra att segla. Några gillar både

Det första stora problemet är vilken båt man vill ha. En träbåt är vacker men kräver väldigt mycket fanatism. Som nybörjare bör man akta sig för ett sånt projekt, om man inte är arbetsfanatiker.

En mindre plastbåt, som är hyfsat enkel att manövrera men som man ändå kan bo i några veckor om sommaren, är en bra förstabåt. Man kan laga mat, men inne i ruffen får man för det mesta krypa. Det finns några vanliga, som Rock 20, Olsson 22, Shark 24, RJ85, Maxi 68 eller 77, Albin Viggen, IF och storasyster Marieholm 26 (ståhöjd i ruffen för korta), och varför inte lillasyster Marieholm 20.



RJ 85

Dessutom finns det en massa udda märken, där man kan göra fynd eller gå på pumpen. Kvalitetsmarkörer kan vara konstruktörer som Olle Enderlein eller Peter Norlin. Vill man segla snabbt men obekvämt ska man absolut kolla in Smaragd, Albin Express och H-båt. Eller varför inte en Drake i plast. Ska man slå på stort och

köpa något nyare eller rentav nytt, kan man titta på Campus, som finns i lite olika modeller. Se upp för Stortriss bara, de är riktigt tråkiga.

Vilken sorts motor man ska välja är ett kapitel för sig. En inombordare, gärna diesel, kan ju kännas trygg. Om den fungerar. Är den från 70 eller 80-talet och ej renoverad är det definitivt dags. Kanske rentav för en ny. Kostar helt klart mer än båten. 50-100 000 kronor!

Utombordare är underskattade. Billiga i inköp, typ drygt 10 000 för en 4-hästare som räcker bra i de här storlekarna. Praktiskt att man kan fälla upp propellern vid segling så man slipper bromseffekten.

Nästa steg är familjebåtar upp till tio meter, runt 30 fot. Passar två personer, kanske med barn. Ståhöjd i ruffen. Nu börjar det bli dags att fundera på inombordare, eftersom utombordare på uppåt 10 hästkrafter som krävs i hård vind, är lite ohanterliga.

Äldre båtar är långkölade, går långsamt rakt fram, men stadigt i alla vindar. Nyare båtar har så kallat delat lateralplan, vilket är hokuspokusterminologi för att kölen sticker rakt ner och rodret sitter för sig själv längre bak. De svänger snabbt och lätt som ett JAS-plan eller en jolle, men kan vara lite nyckfulla när det brallar på.

Typiska pålitliga mindre familjebåtar är Shipman 28, Maxi 84-999, Ballad, Compis 28, Albin Vega, Allegro 27-30. Men en hel del av dessa båtar var så kallade hemmabyggen. Köparen fick själva skrovet och en del av inredningen, i köpet. Resten fick han fixa själv. En del gjorde det extremt noggrant och perfekt, andra hellre än bra.

Tetis är en sån båt som kom från Oxelösund. Jag har dock inte hört talas om någon Tetis som var välbyggd, men det kanske finns. Linjett 30 och Arcona 32 och 321 får väl räknas till snabbseglarna i den här storleksklassen. Tjörnvarven, Hallberg Rassy, Malö m fl tillverkade

flera bra och dyra modeller. Även Dehler 29 hör till dyrgriparna i den här storleken. En cool båt i miljonklassen är Z31, snabb men ändå enkel att segla. Byggdes tyvärr bara i tre exemplar.

Nuförtiden anses inte segelbåtar kunna vara mindre än 30 fot, med några polska undantag. Snarare handlar det om åbäken på 40-50 fot som marknadsförs på båtmässorna.

Mest för pengarna får man med en tysk Bavaria eller Hanse. Kanske också med polska Delphia. Snabbare och elegantare med Jaenneau, Elan Dufour eller Beneteau. Dehler från Tyskland börjar väl närma sig svenska handarbetsprodukterna från Hallberg Rassy, Malö, Scanner, Arcona, Najad eller Linjett. Nu talar vi om pengar från nån miljon och uppåt. Man kan ju bubba på hur mycket som helst med en Swan från Finland. Brygg och vinterplatser är inte heller billiga i de här storleksklasserna. Lycka till!

Vad man också ska tänka på i de här storlekarna är att båten börjar bli tung och svårmanövrerad i svenska skärgårdsvikar, om man nu kommer in med de djupa kölarna. Man bör välja rullstor för att kunna reva enkelt när det brallar på, bogpropeller för att kunna lägga till när det blåser från sidan, ankarspel för att orka dra upp draggen tillräckligt snabbt och säkert. AIS och radar är också måste bara ha-utrustningar, utöver en modern GPS-plotter för navigering. För att inte tala om autopilot, om man ska ge sig ut längre sträckor på havet.

Var man ska lägga sig när det gäller storlek ger sig dock ganska enkelt, om man kollar lönebeskedet och talar lite med banken. Sen måste man bestämma sig själv, för vad man vill ha, och i vilka proportioner: bekvämlighet, skönhet eller fart.

När man gjort det är det bara att köpa båten. Fast man ska ju hitta den också. På blocket finns det några, på Sailguide, Maringuiden och i båttidningarna. Höst och

vår har dagstidningarna segelbåtsannonser. Och så finns ju båtmäklarna, anslagstavlor på båtklubbar.

Och när man hittat Båten som ser bara så bra ut, så kommer det svåra. Titta, titta, titta. Fall inte i farstun, men våga slå till när det känns rätt. Visst är det svårt. För visst är det fakta, noggranna undersökningar, provseglingar och googlingar på nätet som är det viktiga. Men när allt kommer omkring är det ändå känslan som gäller.

Innan du gör upp köpet bör du också anlita en besiktningsman, som kollar upp båten professionellt. Det kostar några tusen, men ofta kan hen hitta dolda fel som gör att du kan pruta på priset. Eller slippa ett katastrofköp.

Och du kan känna dig trygg när du börjar ditt nya liv som seglare.

Välkommen in i gemenskapen!

