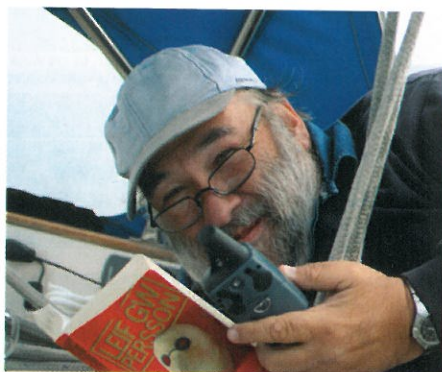
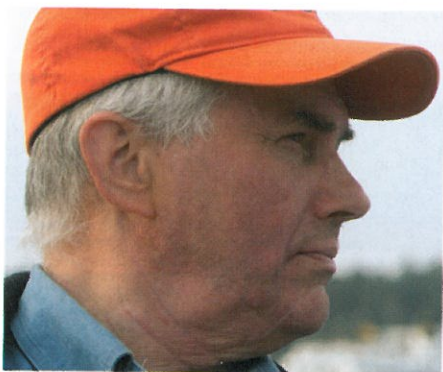


# HOLLAND - STOCKHOLM HÄNDELSE UNDER EN LEVERANSSEGLING

**Sjökapten Börje Wallin och hans fru Annika köpte en begagnad Nauticat 40 i Holland. Om det berättade vi i förra numret av På Kryss. Nu är det dags att segla hem båten till Sverige. Ombord finns också På Kryss Jonas Ekblad. Två navigationslärare och en ny-gammal båt fullproppad med utrustning. En mer kompetent besättning, en mer välutrustad båt går inte att uppbringa. Ändå, eller kanske just därför, händer ett och annat...**

TEXT OCH BILD JONAS EKBLAD KARTOR MARIE EKBLAD



**DET VAR I SEPTEMBER** 2006 Börje Wallin och jag tog hem hans nyinköpta Nauticat 40. Resan gick från Holland till Stockholms skärgård. Det var en leveranstur och en sådan skiljer sig från vanlig semestersegling.

Båten var visserligen begagnad men den var ny och okänd för oss båda. Utrustningen ombord var inte komplett på samma sätt som en båt man haft flera år. Årstiden för resan var inte den idealiska med tanke på vädret. Nordsjön på höstkanten kan vara grym. Vi, eller i varje fall inte jag, hade obegränsat med tid. Så viss tidspress fanns.

Börje och jag känner varandra sedan länge. Vi har jobbat mycket ihop - har skrivit navigationsläroböcker tillsammans, jag har varit med några dagar då Börje kört Waxholmsbåt, men vi har inte tidigare seglat några längre sträckor tillsammans.

När jag anländer till båten ligger den i en kanal i den lilla holländska staden Medemblik vid sjön IJsselmeer strax norr om Amsterdam. Börje hade åkt ner en och en halv vecka i förväg för att göra upp köpet. Han hade bott ombord och ägnat tiden åt att provköra lite i kanalen, proviantera. Mesta tiden hade han dock ägnat åt att krypta omkring i båten för att komma underfund med hur den fungerar.

Här är det fråga om en båt med mycket lull-lull i utrustningen:

Luftkonditionering, värmare, bogpropeller, två fast monterade GPS-navigаторer, ett komplett och ganska nytt navigeringssystem med lod, logg, GPS, vindinstrument, fluxgatekompass, rategyro, plotter, radar och autopilot - allt integrerat till en underbar helhet.

Dessutom fanns en gammal GPS, VHF, SSB-radio, vanlig radiomottagare samt diverse motorinstrument, larm och trecylindrigt dieseldrivet elverk.

**TRE I EN** nyinköpt båt. Börje Wallin, Jonas Ekblad och Annika Wallin. Ute på Nordsjön gick vågorna höga och ett och annat inträffade.

Till inredningen hörde två toaletter med dusch, två vattentankar, två bränsletankar, dubbla frysar och kylar. Mängder av pumpar, slangar, rör, elledningar, elpaneler, säkringsboxar, massor med kranar och fjorton skrovgenomföringar. På däck fanns dubbla rullförsegel, rullstor och en mesan med lazyjacks. Livflotte men ingen dinge. Det fanns hur mycket som helst att undersöka.

Man kan väl också säga att det fanns rätt mycket som kunde strula.

En olyckskorp som jag hade för säkerhets skull tagit med mig två bärbara GPS-navigаторer av vilka den ena var fullt utrustad som plotter med samtliga sjökort för hela hemfärdens samtliga vägalternativ. Även om alla andra instrument ombord havererade och elen försvann skulle det här lilla underverket ha förutsättningar att leda oss levande i hamn.

I september 2006 rådde värmebölja i Holland liksom i Sverige. Det var mörkt längre än under sommarnätterna, men det var sommar i luften då vi slussade ut i Hollands största insjö IJsselmeer.

**PLANEN VAR ATT** korsa sjön och sedan gå in i kanalsystemet några dagar för att i lugn och ro få möjlighet att lära känna båten under gång. Det verkade vettigare än att ge sig ut på Nordsjön på en gång. Med på färden de första dagarna var Bas van Helden - en gammal god vän till mig. Han är holländare och tuff seglare som älskar Nordsjön och de Frisiska öarna utanför Holland och Tyskland. Däremot är han urless på kanalfärder. Han tycker det är jättemysigt där inne bland ankorna, kossorna och väderkvarnarna. Själv älskar jag kanaler. Börje är mest av allt förtjust i skärgårdar och är fullständigt prestigelös - har inga som helst tuffhetsideal.

Då vi för första gången rullade och hissade ut seglen skedde det alltså på sjön IJsselmeer. Börje, som aldrig varit där tidigare konstaterade förundrat att den var bred som Ålands hav. Det var

fri horisont mot målet. Men det var bara tre till fyra meter djupt. Det finns några djupgravar på sex, kanske sju meter men mer är det inte. Märkligt för oss. Jag minns det omvända då holländaren Bas besökte mig för många år sedan i Stockholms skärgård. Hans första reaktion när han blickade ut över Kanholmsfjärden var:

»Fantastiskt! Här kan man ju ankra precis var som helst.«

Då talade jag om att det var hundra meter djupt där vi befann oss. Det tyckte han var mycket märkligt.

Jag har korsat IJsselmeer ett par gånger tidigare. Då var det lugnt och fint väder. Nu blåste det 10-14 m/s. Det bildades snabbt en stänkig plaskig sjögång. Vi minskade segel och fann att båten rörde sig lugnt och värdigt om vi nöjde oss med bara lilla kutterfocken och mesanen.

Vi märkte också att om vinden kom in från styrbord öppnade sig dörren till kylan och allt innehåll föll ut över lejdaren till pentryt. Av det lärde vi oss betydelsen av att säkra dörren med en särskild läderstropp som fanns förberedd. Vid seriös havssegling blir man nog tvungen att använda de toppmatade kyl- och frysutrymmena som också finns i båten. Förvaringsutrymmen med öppningar tvärskepps är inget att ha då det gungar eller kränger.

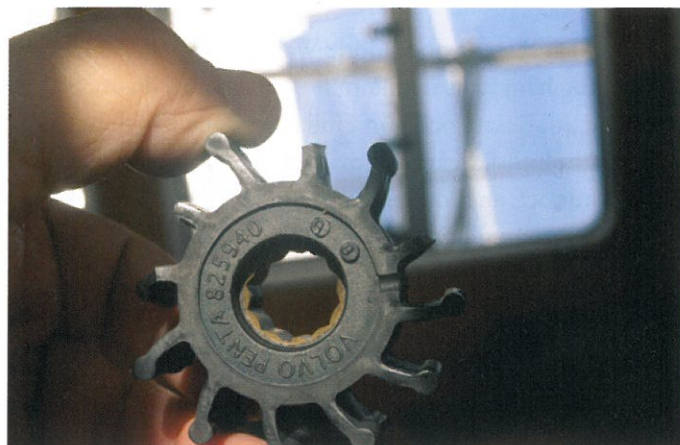
Bas föreslog att vi skulle slussa ut i Nordsjön direkt från IJsselmeer och ta en kort etapp innanför de Frisiska öarna och sedan slussa in i kanalsystemet. På så vis skulle vi vinna/slippa en dagsetapp inne bland ankorna.

Bas studerade en lokal tidvatten-tabell som han fått på en bensinstation - mer detaljerad än Brittiska Admiraltetets tabellverk.

Av sin lilla skrift kunde han utläsa att vi skulle ha 1,2 meters vattendjup ute i tidvattenområdet. Nauticaten sticker 1,75 meter. Men Bas förklarade att botten var mycket mjuk och motorn var ju stark...



**ALLDELES I BÖRJAN** av resan gick motorn varm. Det var impellern som gått sönder - trots att den var ny. Det visade sig vara allt annat än enkelt att komma åt att byta, trots att motorrummet var tämligen generöst.



Visserligen skulle det vara motström och fallande tidvatten men Bas försäkrade oss att:

»Med den här friska pålandsvinden kommer vattenståndet att vara högre än tabellen anger så det går säkert bra.«

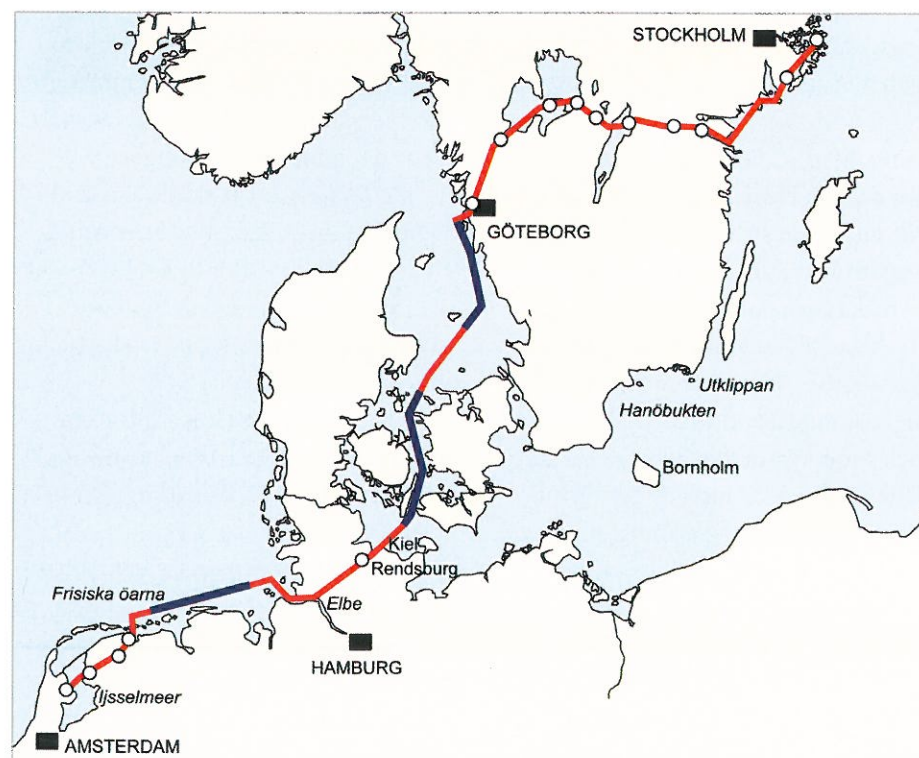
Börje och jag såg på varandra. Överlade diskret på svenska och sedan

meddelade Börje sitt beslut:

»Vi går in i kanalerna direkt. Jag vill inte riskera att fastna i lera och sand redan första dagen.«

I sjujungande slör svischade vi in mot en kanal. Tog ner seglen och startade motorn. Vi kände oss lite tuffa som oberörda tagit oss över sjöns upprörda yta som nu skummade vit av brott. Då kom, som ett ungdomens

**HEMSEGLINGEN** från Holland till Stockholm.



föraktfulla hån mot oss åldringar, ett gäng vind- och kitesurfare åkande. De flög fram. Hoppade, skuttade gjorde konster och uppfattade varje brottsjö som ett skojigt gupp i en puckelpist.

Där stod vi på våra 14 ton båt och kände oss lite mesiga. Vindsurfare borde inte få vistas inom synhåll från havskryssare när det blåser över 10 m/s.

**VÄL INNE** i kanalen avtog vinden och då hörde vi att avgasljudet lät väldigt »torrt«. En visuell kontroll över skrovsidan visade att det inte kom något kylvatten.

Ännu hade inte larmet gått.

Temperaturen var inte uppe i ett-hundra grader. Vi hade en marina femtio meter bort. Det var bara att glida in och förtöja.

En snabbkoll av sjövattnintagets filter visade att där var det inte stopp.

Inloppskranen var öppen. Återstod impellern. Men den hade ju varvet bytt för att vi skulle ha en ny fräsch impeller inför hemfärden!?

Nåväl, efter mycket lyftande på luckor lyckades Börje som är en smärt och vig sextioåring böka sig ner i maskinrummet.

Det var inte enkelt och långt ifrån hans ideal om ett maskinrum som man



**VI HOLLÄNDSKA KUSTEN** kan strömmarna vara mycket starka på grund av tidvatten. Lägg märke till vektorerna vid båten. Den ena visar kompasskurs den andra kurs över grund. Det skiljer på 30-40 grader.



kan promenera runt i. Im-pellern gick inte ens att se utan bara att känna.

Med förenade ansträngningar gick den att få ut och mycket riktigt visade det sig att flera av skovlarna var defekta. Jag citerade min varvguru hemma i Sverige som brukar säga:

»En impeller håller i sju år eller i sju timmar.«

Det är hans erfarenhet. Den här gick sönder efter cirka två timmars sammanlagd gångtid.

Vi hade den gamla impellern i reserv men gick upp till marinan och köpte en ny. Den är fortfarande hel.

Bas och jag konstaterade att båtar av den här digniteten nog har ägare som låter överallklädd varvspersonal serva sina maskiner och bryr sig inte om åtkomligheten i maskinrummet. Och vi var alla överens om att det knappast varit möjligt att utföra det här jobbet till sjöss.

Börje överväger nu att installera en extern pump som blixtnabbt kan kopplas in på kylvattnet nästa gång impellern havererar.

Nu var vi tacksamma för att impellern gick sönder då vi befann oss på ett så lägligt ställe. Om det hänt ute på sjön hade vi inte hört skillnaden i av-

gasljudet och motorn hade gått varm. Sedan hade vi fått ankra eller segla oss i hamn. För att inte tala om ifall impellern hade gett upp om vi plogat med kölen genom de grunda tidvattenområden som Bas förespråkade.

Då hade vi fått tillbringa en längre tid i blåsten nedsänkta i sand och lera - endast i bästa fall i upprätt läge. Vardagsmat för Bas men inget för Börje och mig.

Dagarna i kanalen var mycket angenäma. Båten var lättmanövrerad. Bogpropellern var skojig. Den sexcylindriga motorn spann som en katt och hostade inte till en enda gång. Loggen visade en knop fel fart vid jämförelse med navigatorerna. Den stora magnetkompassen visade rätt mycket fel men det var inte så konstigt. Någon hade monterat in en högtalare till VHF-en i ratt-piedestalen under kompassen.

Även fluxgatekompassen, som var kursgivare till autopiloten och plottern/radarn, hade en märkbar deviation. Och var fluxgategivaren fanns lyckades vi inte klura ut under hela färden. Väl hemkommen fann Börje den dolda avgarneringen i salongstaket. Deviationen kom sig säkert av en närbelägen högtalare.

**HÄR VAR VI** alltså två navigationslärare som skulle bege sig till sjöss utan justerade magnetkompasser.

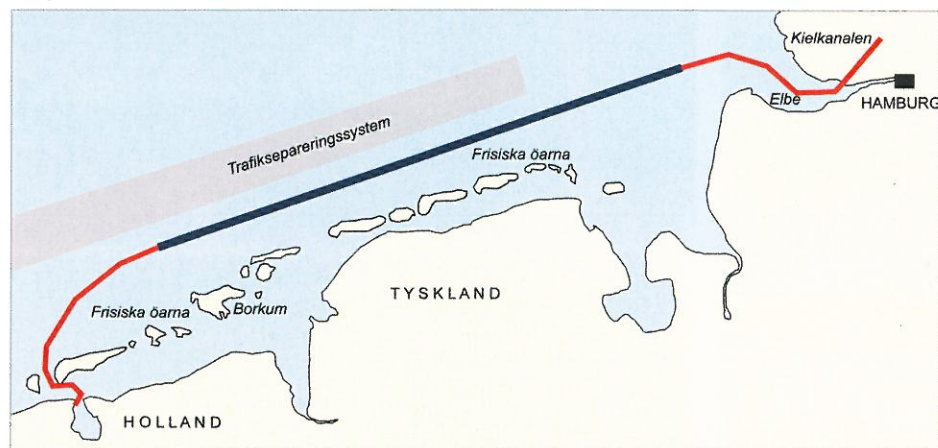
Vi utgjorde en styggelse för vår kår! Men med fyra av varandra oberoende GPS-navigatorer och med en bärbar, mekanisk handpejlkompass i bagaget trodde vi nog att vi skulle klara att hålla reda på åt vilket håll vi var på väg. Nu känner jag hur håret reser sig i nacken på somliga av våra kollegor, men det kan inte hjälpas.

Efter tre etapper genom Holland var det dags att vinka adjö till Bas som varit en utomordentlig guide under kanalfärden, trots sitt kanalhat.

Och nu var det dags för Norsdsjön. Via dator kopplad till mobiltelefonen kopplade jag upp mig på Internet varje dag för att kunna följa väderutvecklingen.

Det handlade till en början om ihållande ostvindar 4-8 m/s vilket skulle innebära vinden mer eller mindre rakt i nosen om vi siktade på Kielkanalen.

Alternativet var att gå på utsidan av Danmark, runda Skagen, gå in till Göteborg och ta kanälvägen hem. Då skulle det gå att segla halvvind det mesta av tiden. Med det var ändå en sträcka på dryga fyrahundra sjömil.



**FÄRDEN UTANFÖR DEN** holländska och tyska Nordsjökusten. Den röda linjen markerar segling under dagen, den blå natten.

Och vi saknade papperskort för västra Danmark men hade digitala kort i två varianter för sträckan. Vi behövde bra väder i cirka fyra dygn. Fråga ett blev därför:

Kan det vara det på Nordsjön i september?

Ett studium av prognoskartorna visade att en front om tre eller fyra dagar skulle närma sig vårt område, men inte nå fram.

Fråga två blev:

Kan man lita på en fyradygnsprognos? Svaret blev:

Nej!

Fråga tre blev:

Är det försvarbart att ge sig ut på en fyradygnssegling med en okänd båt om det inte behövs?

Svaret blev åter nej!

**VI BESTÄMDE OSS** därför för taktiken att köra motor till Kielkanalen och när vi väl kommit till Kiel och Östersjön bestämma om vi skulle gå runt Skåne och ta kustvägen upp utmed Ostkusten eller om vi skulle segla genom Danmark via stora Bält och upp till Göteborg.

Kuststräckan från Holland till floden Elbe och Kielkanalens början är inte helt rolig. Utanför fastlandet ligger ett

pärband av öar - de holländska och tyska Frisiska öarna. De flesta av öarna är bebodda och har små hamnar.

Innanför öarna är det sandbankar och det är så grunt att en segelbåt med normaldjupgående inte kan segla mellan öarna och fastlandet. Vid lågvatten kan man på sina ställen promenera mellan öarna och land.

Om vädret skulle bli tjurigt kan det dessutom vara farligt att söka sig in i hamn. Det grunda vattnet och tidvattenströmmarna gör att sjön bryter på ett livsfarligt sätt i gatten mellan öarna även vid ganska måttliga vindstyrkor.

Några sjömil utanför kusten finns nästa problem för fritidsseglaren. Där ute går den tunga sjöfarten i sina trafiksepareringssystem. För det holländska trafiksepareringssystemet gäller de vanliga internationella sjövägsreglerna.

Utanför de tyska Frisiska öarna gäller däremot skärpta bestämmelser och man får inte korsa det systemet eller ens komma nära det.

Bas varnade oss särskilt för dessa tyska specialregler som vi inte trodde på förrän vi fått dem bekräftade i handboken Reeds Nautical Almanac.

**ENLIGT REEDS** gäller följande i fri översättning: Fartyg i kusttrafikzonen söder om det ostgående trafikstråket i trafiksepareringssystemet Terschelling-Tyska Bukten är förbjudna att korsa trafiksepareringssystemet mellan floderna Jade och Ems.

Ett avstånd på minst en sjömil ska hållas till det ostgående trafikstråket (som är väl utmärkt med bojarna TG1 till TG17). Undantag är nödsituationer och vid hårt väder. Den tyska sjöpolisen kan ta ut böter på plats eller beslagta utrustning till ett värde av 1000 euro tills böterna är betalda.

Den som går i kusttrafikzonen är alltså trängd mellan den tunga sjöfarten lite längre ut och de Frisiska öarna som vid hårt väder inte har så mycket skydd att erbjuda utan mest är en farlig lockelse för oerfarna sjöfarare.

Under början av vår bekantskap brukade Bas van Helden skicka Holländska sjöräddningssällskapet årsbok till oss så vi kunde räkna hur många svenska seglare som räddats vid de Frisiska öarna.

Det här var på 80-talet och då brukade det vara 3-5 svenska båtar per år som behövt hjälp av den holländska sjöräddningen.



**DEN TUNGA TRAFIKEN** utanför och i Kielkanalen är mycket tät. Nöjesbåtar får bara korsa farlerna vinkelrätt. Då är plotter och radar till stor hjälp.



**NÄR BÖRJE OCH** jag lämnar de holländska kanalerna för att gå ut mellan de Frisiska öarna är det en strålande vacker dag. En tidvattenström på tre knop gör att vi snabbt kommer ut till kusttrafikzonen och kan sikta in oss mot Elbemynningen.

Det är en sträcka på över etthundra sjömil och planen är att när vi är framme vid Elbemynningen ska solen gå upp och några timmar senare ska vi få medström ända till Kielkanalens början.

Då vi kommer in på tyskt vatten går solen ner och under natten stänkar vi fram för motor delvis i motström.

Det är fullmåne och springtid vilket innebär särskilt starka strömmar och stora nivåskillnader på tidvattnet.

Under min nattvakt funderar jag på vad som kunde vara bästa ekonomifart då det är tidvatten. Vi hade trimmat in ett varvtal som ger oss sex knop i stiltje.

Nu när både strömmen och sjögången kommer emot oss gör vi stundtals bara ett par knop över grund.

Hur mycket kan det löna sig att öka farten? Det måste ju innebära en väldigt dålig bränsleekonomi att stå nästan still i förhållande till sjöbotten.

Hm... en flödesmätare kopplad till GPS skulle kunna ange hur många

liter som går åt per sjömil över grund som vi förflyttar oss. Det kanske skulle kunna räcka med en varvräknare kopplad till GPS? Varför är inte det mer vanligt?

Sedan blir det ju sofistikerat att räkna ut ekonomifarten om man vet att strömmen kommer att vända om några timmar. Hur gör man det?

Sådant ingår inte i den vanliga navigatoriska utbildningen. Men nu, när själva navigeringen har blivit så enkel med de nya instrumenten, är det kanske dags att lägga ner mer krut på att försöka lära sig mer om taktik både vid segling och för att hitta bästa bränsleekonomin.

Vi turas om att sova under natten och det är lätt och roligt att hålla vakt. Med plotter och radar är navigeringen en barnlek. Radarn är extra bra att ha då några trålare far omkring lite kors och tvärs mellan oss och land. I mörker är det alltid svårt att bedöma avståndet till dem med ögonen. Då är radarn en fröjd att ha.

Inseglingen i Elbe blir totalt problemfri och efter ungefär ett dygns resa har vi slussat in i Kielkanalen. Vi tycker synd om de stackars människor som har den leriga och extremt trafikerade floden Elbe som sitt hemnavatten.

Det är lätt att förstå att det är populärt bland tyskarna att segla till andra länder.

Tack vare att vi gått vakter på ett disciplinerat sätt orkade vi fortsätta och hann gå drygt halva Kielkanalen och ta natthamn i Rendsburg. Fritidsbåtar får inte gå i kanalen i mörker. Annars hade vi fortsatt.

Nu blir vi i stället så illa tvungna att förtöja vid en gästfri båtklubb, äta en festlig middag ombord och fira den trevliga resan med lite vin.

Kielkanalen är häftig eftersom man kommer i verklig närkontakt med nog så stora fartyg. Naturen är däremot lite enformig.

**NÄSTA DAG** fortsätter vi ut ur kanalen och kommer ut i Östersjöns jämförelsevis klara och friska vatten.

Ingenstans har någon frågat efter våra skeppspapper, våra behörigheter, momsbevis eller någonting annat. Ingen myndighetsperson har anropat oss.

Det är nästan lite synd för vi hade verkligen åbakat oss för att få pappren någorlunda i ordning. En Nauticat 40 är precis på gränsen (12 x 4 meter) till att vara ett skepp.

Och som sådant ska det vara registrerat i svenska skeppsregistret.

På Sjöfartsverket i Norrköping hade en vänlig tjänsteman hjälpt till med en tillfällig registrering. Gränsen 12 x 4 meter, som alltså tillämpas i Sverige, är inte någonting internationellt utan ett svenskt påfund.

När vi lämnar Kiel är det dags att bestämma om vi ska gå raka vägen till svenska ostkusten eller om vi ska gå via Göteborg och Göta kanal.

Vinden är fortfarande ostlig. Från Kiel till Utklippan är det omkring 260 sjömil.

Det är ungefär lika långt till Göteborg. Vägen till Utklippan innebär vinden rakt i nosen och ett par dygn till för motor. Vägen genom Danmark och upp till Göteborg innebär halv-vind-slör.

För övrigt är Börjes hustru Annika och hunden Lova angelägna om att få komma ombord. Eftersom hunden är en båtovan Sibirian Husky talar det för en stillsam introduktion i båtlivet. Beslutet blir därför vägen via Göteborg och kanalerna.

**EN UNDERBARARE** höstsegling har jag aldrig upplevt. Kiel-Göteborg nonstop i lagom brisar. Så varmt väder att det nästan gick att sitta i sittbrunnen i kortbyxor på nätterna. Nästan i alla fall.

Månken, medström, finfin vind. Allt gick som smort. Enda störningsmomentet var autopiloten som plötsligt larmade. Vi for runt och försökte få stopp på larmet men enda sättet var att stänga av alla de nya navigationsinstrumenten inklusive plotter och radar. Allt var kopplat till samma strömbrytare.

Jag ringde en expert som snabbt ställde diagnosen att det var fel på autopilotens instrumentenhet i sittbrunnen. Experten föreslog att vi skulle skifta plats mellan den och dess motsvarighet vid den inre styrplatsen.

Enda sättet att ta loss instrumenten var från baksidan fick jag också veta. Jag tittade med föga förhoppning på den prydliga inredning som dölde alla

instrumenten och tvivlade starkt på att det skulle vara möjligt att komma åt grejorna. Men det gick. Installationen var mycket professionellt utförd. Några raska tag med en skruvmejsel och felet visade sig vara en glappkontakt i en av elkablarna till instrumentet.

Ett så bagatellartat fel höll alltså på att slå ut de vitala delarna av navigationsssystemet inklusive plotter och radar.

Vår expert har berättat att man bör gruppera instrumenten på ett annat sätt så att det inte blir så förödande konsekvenser av ett enstaka fel. Kanske tyckte en tidigare ägare till båten att det var praktiskt att bara ha en strömbrytare att hålla reda på i stället för ett par tre stycken? Båten har ju redan så många andra knappar.

I Danmark mötte vi några segelbåtar på väg söderut. I övrigt var vi rätt ensamma som fritidsbåt de här dygnen. Däremot var det gott om handelssjöfart. Radarn var utrustad med ARPA (Automatic Radar Plotting Aids).

Genom att placera en markör på ett eko från ett fartyg kunde man säga åt radarn att följa det ekot, räkna ut dess kurs, fart, minsta passageavstånd etc. Funktionen var klart användbar särskilt andra natten till sjöss, då det fanns många fartyg i området och vi skulle korsa över mot svenska sidan.

Precisionen i systemet var det lite si och så med. Det hände flera gånger att ARPAN:n trodde att ett lastfartyg plötsligt accelererade från en stadig lunk på 12-14 knop upp till snabba rusningar på 35 knop.

Då var det uppenbarligen något som var galet. Men systemet underlättade ändå att hålla reda på sjöfarten runt omkring oss.

Väl framme i Göteborg kände vi oss pigga och utvilade. Vi anlände en morgon och hade en dag i hamn. På eftermiddagen skulle Annika och hunden Lova anlända. Båda fann sig snabbt till rätta i båten. Men Lova ogillade att bli lyft ombord och iland i sin flytväst. En

rysk slädhund vill helst känna fast mark under tassarna och inte dingla hjälplöst utanför relingen.

För att gå Göta kanal så här års måste man anmäla sig på telefon ett par dagar i förväg. I princip har man en och samma sluss- och brovakt under hela dagen. Den personen åker med bil mellan slussar och broar.

**KANALTUREN BÖRJADE I** Sjötorp och när vi beställde slussning fick vi veta att vi var enda båt som skulle gå österut under dagen.

Vi skulle få gå in i slussen åtta på morgonen. Vi hade varit på plats sedan dagen innan och kvart i åtta vred Börje på startnyckeln. Ingenting hände! Först trodde vi batterierna laddats ur under natten och startade hjälpkärren. Sedan trodde vi det var glappkontakt vid batteripolerna. Efter ytterligare felsökning visade det sig att det var ett relä på startmotorn som havererat. Det gick därför att tjuvkoppla och starta motorn ändå.

Vår hypotes blev dessutom bekräftad av en vänlig och elkunnig man från Kanalbolaget. Han hade fått höra talas om vårt problem och kom ner med en multimeter i högsta hugg.

Vid det här laget hade det gått ett par timmar och slussvakten hade tröttnat på att vänta. Kanalfärden fick därför skjutas upp ett dygn. Då fick vi dessutom sällskap med en annan båt som vi höll ihop med hela vägen till Östersjön.

Tempot i kanalen var lugnt och till skillnad mot hur det är på somrarna visste man hur långt man skulle hinna varje dag. Jag har inte sett kanalen på hösten tidigare. Det var en ny upplevelse att se de skördade åkrarna runt omkring och få uppleva sjöröken under morgontimmarna.

Vättern var blåsigt. Det gungade rejält och stackars Lova trodde ett tag att hennes sista stund var kommen. Men hon återhämtade sig snabbt och blev inte avskräckt för allt vad båtliv heter.

#### DATA PÅ BÖRJES NAUTICAT 40

**LÄNGD** 12 m **BREDD** 4 m **DJUP** 1,75 m

**SEGELYTA** cirka 100 kvm uppdelat på rullstor, rullgenua, självskotande kutterfock på rulle, mesan

**MOTOR** 90 hk

**ÖVRIGT** livflotte 6 mans, 3-cylindrig dieseldriven 7-8 kW el-generator som ger 12 Volt och 230 Volt, 2 kylar, 2 frysar, 2 toaletter med duschar, tvättmaskin, varmt och kallt vatten, bogpropeller, elektriskt ankarspel, elektriska skotvinschar, luftburen värme, luftkonditionering i hytterna, VHF, SSB, auto-pilot, komplett instrumentuppsättning. Det enda som saknas är AIS.



**LUGNET I GÖTA KANAL** var en stor kontrast till närkontakten med de stora fartygen i Kielkanalen.

**NÄSTA DAG LÅG** hon lugnt och sov på däck. Det gjorde hon även då Annika satt framme vid masten och njöt av den värmande höstsolen medan Börje och jag satt i sittbrunnen och diskuterade olika navigatoriska frågor. Under den här resan hade vi många skäl att ta upp frågan om hur den moderna elektroniska navigeringen bör behandlas redan på förarintygsnivå.

Plötsligt vänder sig Annika lugnt om, kisar mot Börje som håller i ratten och frågar:

»Vad står den där prickens för?»

»Därför att det är grunt«, svarar

Börje lugnt.

Jag ser också prickens när jag sträcker lite på mig.

Strax därefter bromsas vår fart mjukt och stilla. Vi stannar inte helt men niger till så tydligt att kompisbåten bakom oss blixtnsnabbt girar undan från vårt kölvatten och tar prickens på rätt sida.

Vi fastnade aldrig.

Det här var en mycket lärorik händelse. Annika är inte någon garvad sjöman men hon har i alla fall skepparexamen och har förstått det där med röda och gröna prickar.

När hon vände sig och frågade menade hon egentligen:

»Tar du inte den där prickens på fel sida?»

Men hennes respekt för den samlade kompetensen i sittbrunnen gjorde att hon formulerade frågan lite mjukare än så. Börje tänkte väl inte så mycket. Han gick efter den breda vägens princip och insåg inte att den breda vägen inte alltid är den rätta vägen...

Själv hade jag passerat prickar då jag stått ensam och styrt och fått lov att tänka till: »Ät vilket håll är det nu leden är riktad?»

Nu tänkte jag inte. Säg - men engagerade mig inte.

Ibland tror jag att ju fler kompetenta människor det finns ombord desto större är risken att gå på grund.

Den närmsta timmen diskuterade vi likheter och skillnader mellan oss och de som höll på att rasera Essingeleden med pontonkranen Lodbrok härom året.

Det är inte när det är som svårast det går åt skogen utan det är då det är som enklast.

Hur ska vi kunna skaffa oss vanor och attityder så vi håller oss tillräckligt alerta när allt är så rogivande enkelt?

Efter Göta kanal tog vi oss hem i två raska dagsetapper.

Leveransturen hade gått underbart bra denna varma höst 2006. Vi hade övernattat i tretton olika hamnar och förflyttat oss varje dag utom den dagen då vi fastnade i Sjötorp på grund av det trasiga startmotorreläet.

Om vi valt att gå väster om Danmark hade vi säkert fått en magnifik segeltur. Om vi valt att gå från Kiel och upp utmed svenska ostkusten hade vi varit hemma snabbare. Men det hade inte varit lika hundvänligt.

Tre nätter tillbringades till sjöss. Total sträcka var omkring 750 sjömil. Allt hade gått oss väl i händer och vi var fortfarande sams då vi skildes åt.

Annika, Börje och Lova hann tillbringa några sena höstveckor med den nya båten i Stockholms skärgård. De låg i Bullerö skärgård, på Utö, Möja - sådana ställen som är proppfulla av folk och båtar under högsäsongen.

Nu kunde de ligga långsides vid bryggorna så att Lova lätt kunde ta sig i land.

Värmaren fungerade perfekt och de kunde sitta vid matbordet i däcksalongen och titta ut på omgivningarna utan att en massa turister tittade in på dem. Och de är helnöjda med sitt båtval. ☼