

# Med Pallakis till Gotska Sandön

AV GUDMAR SOMMARSTRÖM

S lör i fyra knops fart, slösande julisol och smekande västanvind. PALLAKIS' skarpa stäv ritar ett bubblande streck i Östersjöns sommarblå vattencirkel, tvåmannabesättningen har en sötebrödsdag, njuter av livet och låter skutan mest sköta sig själv. Huvudskär har för länge sen försvunnit i kölvattnet — vi släppte den vitblå SXX-bojen vid pass kl. 9.15 på morgonen — och silvakompassen pekar SE i kurs 152° mot Gotska Sandön...

Seglatsen började i förgår, på lördagsmiddagen den 11 juli. Startplats var PALLAKIS' huvudankarplats, Södergarnsviken på norra Lidingö — i förbigående sagt en idealisk hamnvik, skyddad för alla vindar, djup och med god ankarbotten. Svaga sydliga vindar lekte oss över Askrikefjärden in i hålet vid Skuru. Detta gudsförgättna sund med sina glädjedödande mot- och fallvindar skulle den här gången bli vittne till ett celeberrt skådespel. Hade H. M. Konungens paradslup »Wasaorden» slängt över ett silkesrep, skulle vi inte känt oss mer hedrade än vad vi blev av den enkla hamntrossen från Vilhelm Lemchens puttrande akternurra. Dessvärre dök den gamle hedersmannen upp tidigare än beräknat — skeppsputsen hann inte komma upp till den nivå, som det historiska tillfället egentligen fordrade. Ty här skrevs båtistoria. Tjugofem år hade förflutit sen Vilhelm sist stått på PALLAKIS' däck, och hela femtioåtta somrar hade skutan haft vatten under kölen alltsedan han tillsammans med sin far, SXX-pionjären generalmajor Christoffer Lemchen gjorde jungfruresan med henne över till Åland och Abo anno 1893. Återseendets sötna avspeglade



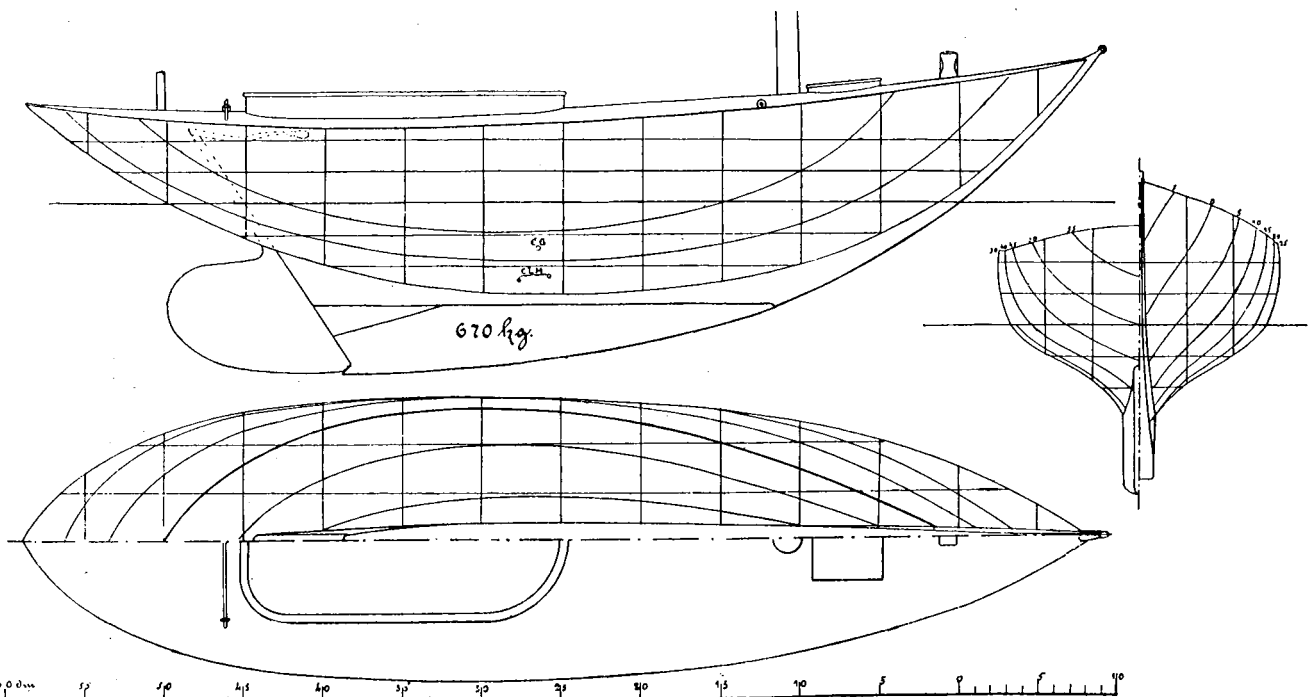
Vilhelm Lemchen bogserar Pallakis

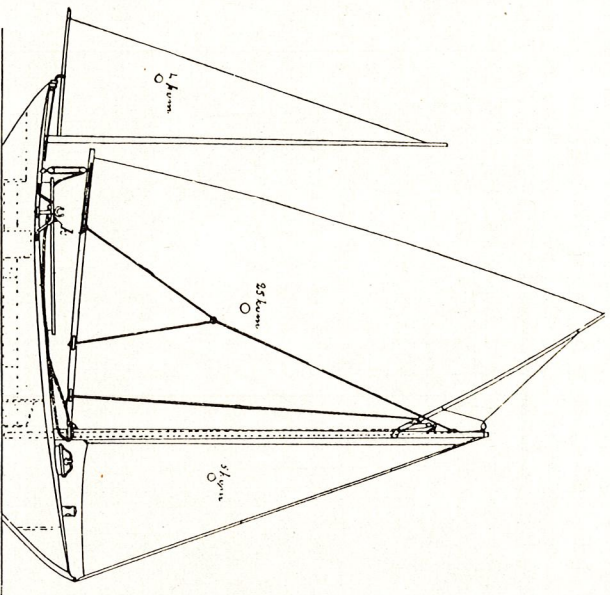
Foto: B. Ahn

sig i den nu 71-årige Vilhelms anlete och tog sig sedermera ett behagligt uttryck i en invit till kafferep i herrskapet Lemchens Björknäs-villa. Den avbrutna bogseringen fört-satte sedan ut på Baggen, där Vilhelm vigt äntrade ombord för en stunds prövning av rorkulten. Han kommenterade med omisshännelig sakkunskap inträffade förändringar i rigg och inredning, och gamla PALLAKIS' historia passerade glimtvis revy inför våra ivrigt spetsade öron.

Det kanske här kan vara på sin plats att något nämna om PALLAKIS' skriftande men ärorika förlutna. I synnerhet som hon idag långtifrån är någon murken, gisnande likkista, utan tvärtom bär sina 60 år med den charm och spänst i sin smeksam rundade bordläggning, som jag föreställer mig att hon hade, då hon en gång gjorde sin oljeparfumerade premiärentré på Mälarens blå vattengolv. Första gången hon uppenbarade sig i trycksvärta var i »Tidning för idrott» av 1893, några månader efter det hon nybyggd gått i sjön vid Rosersberg. Här har båtens beställare och ägare under över 30 år, Christoffer Lemchen, beskrivit båtens konstruktion, tillkomst och jungfruseglats\*). Lemchen hade gett sin vän kanotseglingsintroduktören och båtkonstruktören Carl Smith i uppdrag att rita en sjödugelig men lättseglad segelbåt, lämpad för långfärdssegling. Smiths linjeritning återges här och visar båtens mjuka och intima linjer, relativt tunga och fylliga undervattensskropp, höga fribord, skarpa förstäv och rundade häck. Dimensionerna är Löa 6,8 m, Lv 5,0 m, största bredd 1,8 m, djupgående 1,1 m och depl. 1,5 t. Yawlriggen, då flitigt använd på fiskerbåtar, ansågs med viss rätt särskilt lämpa sig för långfärdsbåtar genom möjligheterna till behändig segelminskning. PALLAKIS utrustades också med en dylik rigg på sammanlagt 25 m<sup>2</sup> segel. Emellertid har det omnämnts, att hon genom för små försegel balanserade dåligt och blev hård på rodröt. Mesanmasten togs i mitten av 30-talet bort, riggen blev högre och omändrades till bermudans på ca 20 m<sup>2</sup>, vilken operation minskade men tyvärr ej helt eliminerade disproportionen mellan för- och aktersegel.

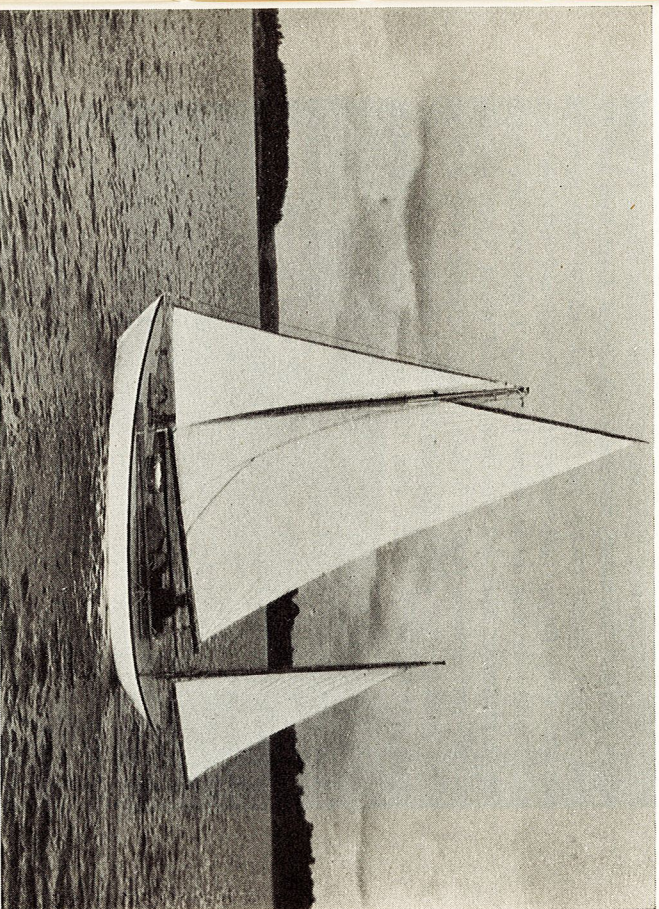
Dåvarande kaptenen Lemchen tjänstgjorde vid denna tid på Rosersbergs skjutskola och lät två sticckliga båttbyggare bygga båten på ort och ställe av utvalt material från slottsskogen. Köl, stävar och vuxna spant gjordes av ek, de ba-





Ursprungliga segelrättningen

sade spanten av ask, bordläggningen utfördes i 25 mm furu och däckbet i 15 mm gran med duk. Hemligheten i att PAL-LAKIS' skrov ännu är friskt måste sökas främst i den minitusa kontroll av material och arbete, som beställaren utövade: »Ingen omsorg hade sparats för att få skrovet i alla hänseenden solitt. Det är möjligt att det kostade en hel del pengar mera än vad det skulle kostat, beställt på ett varv, men så visste jag också, att varenda bit var av bästa material och arbete. Ingenting hopfuskat och dolt, intet knussel på olja och färg i alla de vinklar och vrår, som bliva oåtkomliga, då båten är hopsatt. Under spanten, i alla laskar, ja, till och med i näten av bordläggningen är hon mönjamälad. Mellan en på detta sätt av skickliga ar-



Pallakis 1893

Foto: C. Lemchen

betare hemmabyggd båt och en på varv byggd blir det ungefär samma skillnad, som mellan hemgjorda och köpta baskelser. Skillnaden i utseende är kanske inte så stor, men man vet och känner, att det finns en skillnad.» Bordläggningen påbörjades i augusti 1892 och avslutades i oktober. »Varefter vintern skred framåt utan att något annat gjordes åt henne, än att hon fick den ena påstrykningen efter den andra med rå linolja, till dess träet var fullkomligt mättat därmed.»

Inombords kläddes bordläggningen med korkmatta, varigenom värmeisolerande luftnummor bildades mellan spanten

— en anordning som kom väl till pass under kalla vår- och höstseglatser. Tjänsten hindrade nämligen Lemchen att företa längre turer annat än tidigt på våren och sent på hösten. Den öppna sittbrunnen med dubbel tältduk som nattskydd var nog efter våra begrepp i primitivaste laget för långfärder. Men det var säkert god sport. Ofta seglade han då helt ensam, men f. ö. har sonen Vilhelm eller dottern Maja gästat eller själva fört båten runt kusterna. Hur frestande det än skulle vara, kan här en skildring av PALLAKIS' alla färder av utrymmesskäl inte ges. Hennes ännu bevarade loggbok från 30 års seglatser kan förtälja om besök i Finland, Tyskland, Danmark och Norge. Dessutom har hon kryssat i de flesta farvatten runt Sveriges kusterna från Angermanland i norr till Bohuslän i väster och ända hunnit med visiter i både Vättern och Väneren. Omkring 1910 utrustades PALLAKIS med utombordsmotor, som monterades för gott med förlängd axel på häcken. Vårutrustningen sköttes ju sällan förr i världen av ägaren själv — med dåvarande arbetslöner blev det en rätt billig affär att låta varven utföra den. De måtte dock ha skött sitt värv ordentligt, ty när PALLAKIS första gången skrapades ren efter ca 25 år befanns virket friskt under en mer än centimeterjock skorpa av oljefärg! Proceduren upprepades senare i mitten på 30-talet och gav samma uppmuntrande resultat.

År 1924 försåldes PALLAKIS av åldersskäl (generalens!) till Kalmar. Ett stolt och händelserikt skede i hennes liv var slut. Christoffer Lemchen har genom sitt sätt att utöva segelsporten och att genom att så levande skildra detta blivit ett föredöme för oss alla, som i seglingen ser inte ett tidsfördriv utan ett livsvillkor. Några ord ur hans egen mun skriver jag villigt under: »Det skulle vara mig ytterligt kärt om beskrivningen af mina små 'långfärder' kunde locka ut andra, framför allt den mognare ungdomen, på liknande. Något bättre rekreations- och utbildningsmedel giftes icke, helst om tiden räckte till bedrivande af studier af folklif, zoologi, botanik och dyli. vid sidan af seglingen. Skaffa er derför så snart som möjligt en liten Pallakis och sträck ut så långt ni hinna. Vägen är obegränsad.»

Under 25 år kom sedan PALLAKIS att vara stationerad i sjöstaden Kalmar, först med herr Rickard Lundberg som



Pallakis går i sjön

Foto: L.-E. Kängström

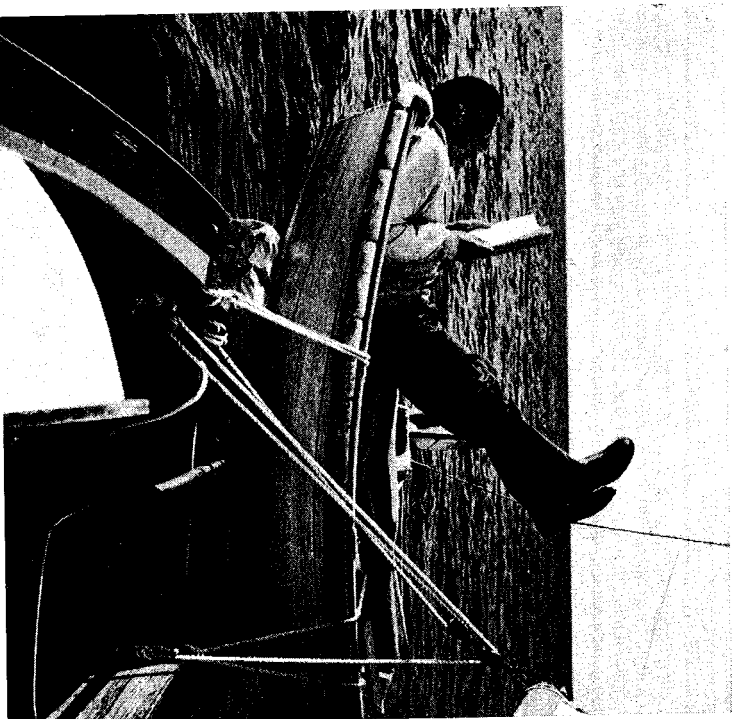
ägare och god skeppare. Här blev hon som tidigare nämnts omriggad och försedd med en mindre inombordsmotor, som numera dock är avlägsnad. Här tillkom också ruffen, som gjorts ovanligt rymlig, men ändå mjukt anpassar sig efter båtens linjer. Efter ett kortare mellanspel av vanvård räddades PALLAKIS genom behjärtat ingripande av herr Vilhelm Moberg (obs. icke förtätaren med samma namn och ambitioner!) och sattes i gott skick igen. Kräven på en större båt gjorde dock att PALLAKIS en dag såldes till en ingenjör på Lidingsö, dit hon kom per järnväg våren 1950.

Jag fann henne en septembersöndag förtöjd vid en boj i Kyrkviken. Såg ögonblickligen att hon hade det där odefinierbara man plär kalla charm — det var harmoni och klassisk måttfullhet i hennes linjer. Till all lycka var hon till

salu. Ägaren hade utlandsplaner och såg sig nödsakad att sälja båten redan efter en sommar. 2.600 kronor bytte raskt ägare, sedan jag i hast bildat rederibolag och skakat fram den erforderliga summan. Några provseglingar på höstkanten befäste förvisningen att man gjort sitt livs kap. Märkligt nog visste varken köpare eller säljare om vilken notabilitet, som vandrade genom deras händer. Båten uppgavs vara så där en 10—15 år gammal. Först då jag för båtregistrets skull gjorde en undersökning i Kalmar, fick jag beskedet att det var gamla Pallakis jag genom en lycklig slump kommit i besittning av.

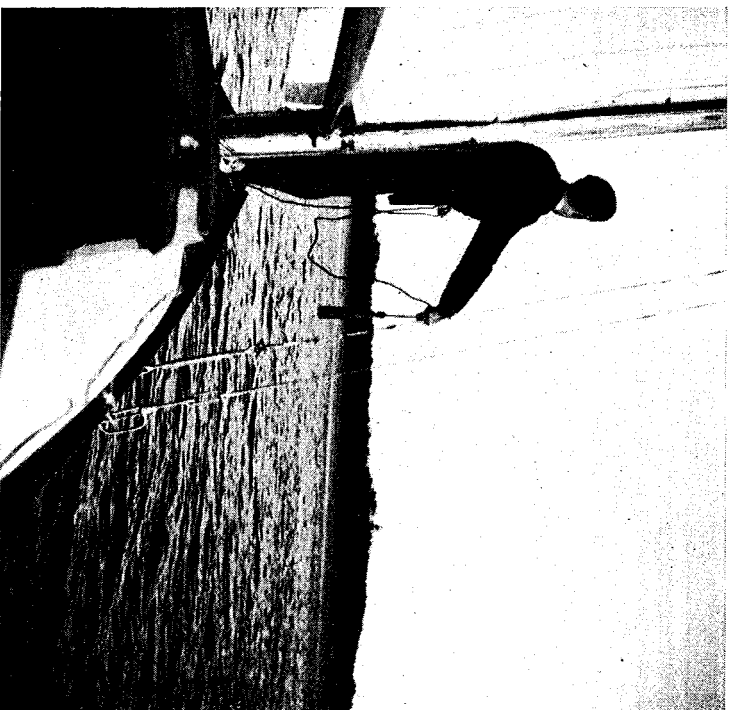
Det blev förstås ett spännande ögonblick, när man i oktober fick upp henne på slipen och blev i tillfälle att syna undervaltensskroppen. Båtens nästan absoluta täthet lät förmoda att skrovet alltfjänt var i ett gott skick. Vid stickprov befanns den 25 mm tjocka bordläggningen vara frisk och hård som flinta och näten praktiskt taget osynliga. Limoljedränkningen vid bygget i förening med god skötsel har konserverat virket i över ett halvt sekel. Kanske en tankeställare för nutida båtbyggare? Två röskadade punkter har dock kunnat konstateras: det understa bordet runtom och ett askspant på styrbordsidan. Det är dock inte värre än att man kan vanta med insättandet av nytt trä ännu något år. Teakinredningen i kajuta och sittbrunn daterar sig från början av 30-talet och är ännu omärkt av tidens tand. Kajutan överensstämmer inte med fader Lemnens spartanska principer, men fyller med sina två kojor, goda sitthöjd och mångfald skåp en oumbärlig uppgift på långfärder. Bänken mellan sittbrunn och kajuta hyser pentryt med kardarprimus, som kan skötas såväl utifrån som inifrån.

Riggens nuvarande utformning är inte fullt tillfredsställande och behövs nog reformeras. Av 20 m<sup>2</sup> segel faller bara knappa fem på focken, vartill kommer att masten placerats för långt föröver. Det akterliga vidmomentet dominerar och gör båten något tung på rodröt. Problemet har jag tänkt lösa genom ökning av fockarean, då en flyttning av masten blir för omständlig. Seglingsegenskaperna är annars mycket goda, något initialvek är hon kanske, men slutstuv. Som sjöbåt fyller hon högt ställda krav — en sak som vi kunde övertyga oss om under 1951 års seglingskampanj. En visit gjordes på förläddernas Åland och i mitten



Bekvämlig översegling. Huvudskär—Gotiska Sandön

Photo: fort.



Lodskott vid angöringen av Gotska Sandön

Foto: B. Ahm

av juli vändes PALLAKIS' stäv mot Gotska Sandön — en sedan länge åtrådd skalp i seglarbålet...  
Följ nu med en stund ombord, där vi kanar mot drömmålet i den ljummaste läringsvind! Havet har bara skrattrynkor idag... Efter bortåt åtta timmars bekräm slör från Huvudskär får vi kl. 17.30 in Ön i kikanlinsen. Den mörkgröna strimman vid horisonten kommer oss att darra en smula på manschetten. Är det en obetydlig sandplätt med lite skog på eller är det ett stycke av Paradiset? Albert Engströms ande viskar i vårt öra sin alldeles bestämda mening om den saken.

Vinden mojnar de sista kabellängderna och vi angör Ön i avstannande tempo. Solskivan kryper sakta till kajs och drar det guldskimrande vattentäcket över sig medan månen morskar upp sig och rullar fram över den taggiga ösilhuetten. En brummande militärflygmaskin släpper en bomb med tändingar mot sandstranden och försvinner sen mot väster. Lodet hivas med jämna mellanrum, ungefär på en kabellängds håll från land mäter vi 10 meter. Efter ytterligare en halv kabellängd låter vi kroken rassla ut med full kätting, 25 m, vilket skulle visa sig välböväligt. Seglen besläs och allt göres klart för landgång — spänningen är för stor: vi måste se Ön redan i kväll. Vid arbetet med klargörningen ser jag plötsligt något mörkt i vattnet, liknar en tångruska. Men det kan det ju inte vara. Här är ju bara sandbotten. Med båtshaken får jag grepp på tingesten. Det är en vattensjuk trälem, järnskodd i övre änden. Vi fattar snart vad det skulle betyda att ha en sån pjäs in på bordläggningen under natten, särskilt om det blåser upp. Vi går i jollen, bogserar och slier som galingar i tio minuter. Ger upp när vi kommer ett 20-tal meter från land. Men PALLAKIS bör vara utom fara, och det är huvudsaken!

Det har sagts att man bör ta den första kontakten med en ny plats i skymningen. Distraherande detaljer suddas ut, väsensarten och den inre karaktären framträder i ve-modsluset en sommarkväll. I så fall var det som upplagt för oss: vår konfrontation med Sandön skedde i kvällningen med mörkmande hav och stril av månlys mellan tallstammarna. Förutsättningarna fanns alltså för en lyckad visit. Helt utan fördomar var vi emellertid inte. Vi betraktade



Arnagrop, Gotska Sandön

Foto: fort.

det mesta genom Albert Engströms »guldbågade glasögon» — och det är enligt min mening i det här fallet inte det sämsta. Alberts Sandömonografi är med sina kongeniala teckningar och inspirerat sakliga skildring den bästa tänkbara introduktion, när man går att utforska Öns hemligheter och upptäcka alla dess tjuusande detaljer. Den boken hade gjort oss förälskade i Ön redan innan vi sett den — den kärlek till både landskap och människor man nog måste besitta för att rätt kunna förstå och värdesätta dem. Litteraturen om Gotska Sandön är f. ö. förvånansvärt mager, antagligen beroende på att så få gett sig av till den ensam-

na ön för att studera den. Några få vetenskapliga uppsatser om öns botanik och etnografi samt ett par seglingsbeskrivningar — bl. a. i SXX:s och STF:s årskrifter — är allt jag lyckats uppleta. De obetydliga glimtar och erfarenheter, som jag här återger, gör inga anspråk på att nämnvärt berika sagda litteratur. Därtill blev vår sejour på Ön allför kort — vindguden Aeolus (Kajsa även kallad) trillskades och drev oss bort från paradiset i förtid. Men kanske någon seglare kan få lust att göra om försöket och inse att ett besök på Gotska Sandön är väl värt besväret och att chanserna att angöra ön är betydligt större än han måhända tänkt sig.

I det svaga bruset från dymningen vid Bredсанд törnar viiland i den mjuka sanden nedanför båtskjulen. En sista kontrollblick utåt PALLAKIS, som skiner vit som den drömgatan. Kroken har tydligen fått »napp» i sandbotten och hon draggar inte. Tysta och med alla sinnen vidöppna vandrar vi uppåt land. Några odäckade båtar ligger högt uppdragna i skydd för havet. Just vid båthusen travar vi upp på den smala sträng av cement, som löper inåt land och som avsevärt underlättar promenader och transporter. 200 meter högre upp mellan tallarna på den första randdynen sveper fyren sina bländande blänk rakt i ögonen på oss. Nedanför den 24 meter höga fyrbyggnaden sliter ett litet elektricitetsverk sönder den högtidliga tystnaden och vi ser genom ett halvöppet fönster in i ett rum fyllt av ackumulatorer. Det är åtskilliga år sen fyren övergick till elektrisk drift, som bör vara både säkrare och bekvämare än gasdriften. Något hundratat meter längre inåt skogen stöter vi helt plötsligt på en liten idyll: Sandöfolkets lilla by, där de prydliga husen ligger med sina trädgårdstjappor runt ett pitoreskt »torg» med vattenspump. Skogen står som en mörk mur omkring gläntan. Albert skriver typiskt träffande »att det kan blåsa döda djävlar i luften ute till havs, men här inne är det lugnt och stilla». Jag tror honom.

Riktigt tyst och stilla är det förstås inte. Borta i en av »dynbackarna» upptäcker vi tre pojkar i 10-11-årsåldern fullt sysselsatta med speedwaykörning i egna hemmalagade åkdon. Den muntra utförskörningen avbryts när vi kliver fram och presenterar oss. Två av pojkarne visar sig vara

söner till fyrrästar Hörlin, den tredje är en sommarkamrat från Fårösund. Det sinker ur mig något om vårt märkliga fiskafänge vid ankarsättningen. Vi märker att grabbarna spetsar öronen. Ett ögonblicks tystnad och sen bryter det löst. Vi vill veta orsaken till den plötsliga ivern. »Grätts!»

»Ni har tjänat femti kronor!» Vår kombinationsförmåga ställs på hårt prov men faller igenom. »Ni har hittat stubb-brytarn som hela Ön har letat efter i tre veckor. Pappa har ökat hitlelönen till femtio kronor nu. Dom har draggat efter den ända sen dom förlorade den när dom bogserra den från södra sidan. Vi kilar väl ner och tar reda på'n?» Sagt och gjort. Sällskapet beger sig springande ner till stranden, får ut en båt och hittar efter en kvarts sökande med fick-lampa i det mörka vattnet det eftersökta redskapet. Vi avstår ädelmodigt från belöningen. En jeep — det finns faktiskt en sån på ön — kör ner på strandremsan, den tunga pjäsen hivas upp och forsas sen i triumf till fyrplatsen. Vår entré på Ön kunde knappast ha blivit lyckosammare! Men tanken på vad som kunde ha hänt, om inte upptäckten gjorts, fördröjer några sekunder den behagliga bortdomningen i PALLAKIS' runda fann, där hon gungar på en sakta ökande dymning från nordväst...

Den 18 juli bryter in med sol och friskande vind. En titt på barometern säger oss, att något är i görningen: fallande tendens mot »wind». Här gäller det tydligen att handla raskt! Skall vi få se något av Ön är det nog bäst att ge sig i land omgående. Utkomma på däck konstaterar vi att vinden håller på att skrota nordöver. Fortfarande ligger vi dock i lä av den skyddande Bredsandsudd och en blick inåt land förvissar oss om att vi draggat intet eller obetydligt under nattens rullning. — Hon ser onekligen en smula ensam och övergiven ut, PALLAKIS, när vi ser henne från strandkanten med den obrutna havshorisonten som kullis. Men vi kommer överens om att inte avlägsna oss alltför långt bort — just då kunde vi inte drömma om att några minuter senare befinna oss på Öns sväspets, Hamnudden. Vilket faktiskt skulle hända oss. Låt mig berätta!

Bakom båthuset stöter vi på en trivsamt och belåten herre, fyrraktar Karlsson. Han har just kommit in med några feta frukostfundror, som tagits i nät ett stycke från land. Vi får hans tillåtelse att klättra upp i fyren, som lockar oss en hel

del. Utsikten från altanen i höjd med övre lanterninen tar nästan andan ur oss. Vi står på ungefär samma nivå som Sandöns högsta punkt, Höga Åsen, drygt 40 meter. Bakom oss grönskar skogshavet ända bort mot Franska bukten på sydostsidan — en sträcka på nära 8 km — och framför oss ligger en tallklädd randdyn, som stupar brant ner mot Bredsands platta stemmosaik. Inlandsisen har fungerat som brennbärrare och har här avlämnat färgglada vitkort i sten ända från Dalarna. Uppland och Åland. Och så den ljusgula sanden, som sakta kryper ner i havets blåa fann, vänslas och leker en stund som revel utanför udden, ger upp och så småningom resignerat glider ner i det gröna djupet. Havshorisonten drar sitt rogvivande streck runt nästan hela blickfånget. Sjöbergsskjortärmar börjar fläktas här och där ute på den blå vattenvidden och vi förstär att respiten är kort.

Fyrbyn måste vi ändå först besöka. Mitt i idyllen träffar vi själavaste fyrrästarfrun, Fanny Hörlin, där hon står och reder upp några fisknät. Av henne får vi höra att trivseln är stor bland de 20 invånarna på Ön och att den vackraste platsen är Arnagrop, flygsandsfältet på ostsidan. Medan vi står där och pratar kör jeepen upp på planen. Den gemytliga mannen vid ratten ler gott och frågar oss om vi har lust att följa med på en sväng neråt Hamnudden, 6 km söderut. En medföljande smickare skall demontera ett hemlighus därstades för transport till trakter med bättre frekvens. Det är inte den något triviala anledningen utan snarare tanken på vår skuta, ridande på en ökande sjö, som kommer oss att tveka. Men fyrfolket lovar att se till båten medan vi är borta, så vi slår till, glada i hågen!

Så bär det iväg på den mest hisnande bildtur vi någonsin varit med om. »Vägen» går i visslande sicksak mellan tallstammarna, hastighetsmätarn pendlar ibland upp till 50-km-strecket och uppstickande stubbar mosar till de hårdpumpade ringarna och dunkar in i fålgen, så vi hoppar som ål i stekpanna, där vi sitter på flaket och pnhåller våra kameror. Det var en tur! På dryga tio minuter är vi nere vid Gamla Gården, som vi passar på att närmare beskåda medan ekigseherrarna utför sitt delikata värv. Sjööverar Gottbergs husgrund ser vi, däremot kan vi inte upptäcka en enda fattig dödskaalle med inslaget pannben — enligt Albert skulle det funnits gott om dem under golvet. Den





Misslycket försök att gå ut med jollen, Gotska Sandön

Foto: B. Ahn

gamle piratens fängelse för skeppsbrutna sjömän och egna uppstudsiga underhuggare är utan tåk och genom gallren växer brännässlor. Annars visar sig platsen vara rätt idyllisk med de gröna ängarna, där då och då små harpaltar skuttar fram bakom hasselbuskarna och klickar på oss. Vi vandrar ner till Hamnudden, ser det övergivna sågverket och lämningarna av järnvägsrälsen, på vilka man tills för några årtionden sedan transporterade virke ner till den 75 meter långa träbryggan vid Hamnudden, Öns enda. Den är nu i ett miserabelt skick och helt omöjlig att angöra för mindre flytelyg — allför hög som den är (ca 2,5 m vid då-

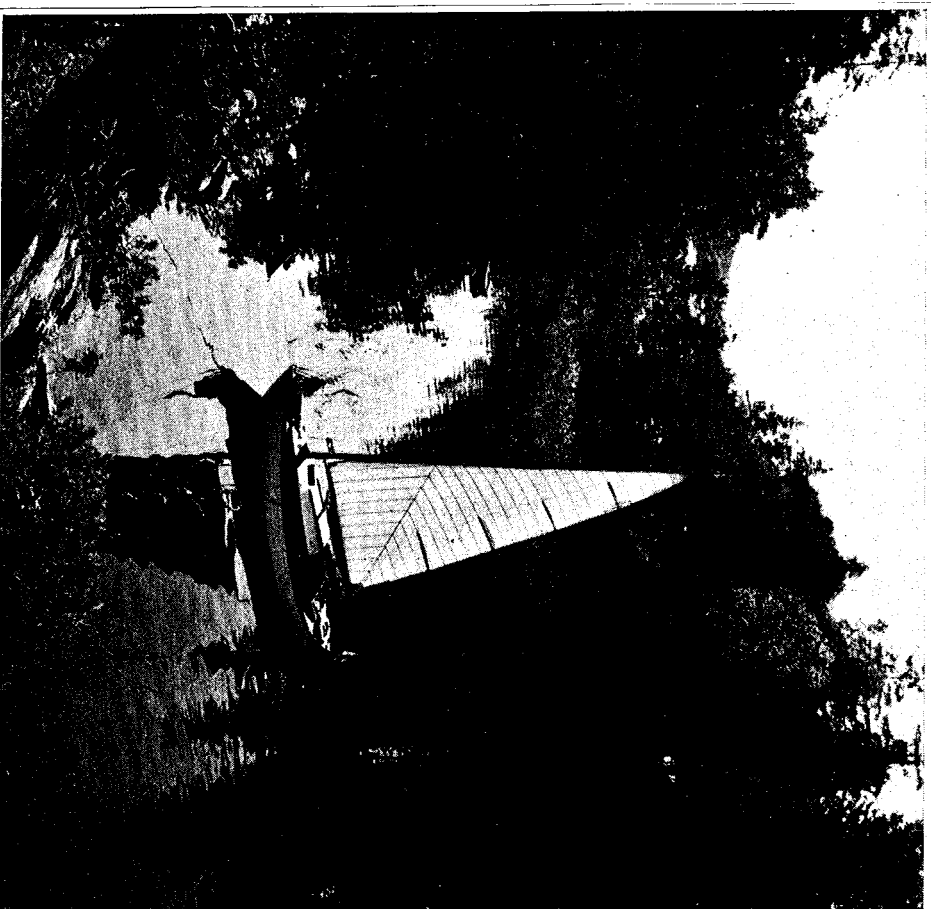
varande vattenstånd) och desutom med jättegyluggar mellan bryggstolparna. Möjligen kan man vid nordliga vindar ligga på svaj vid bryggnocken och slippa använda jolle för landgång. Annars är den en vertabel dödsfälla för lustyachter i Hemkörningen går i samma hisnande tempo som nerfarten och vi kommer lagom för att upptäcka, att vi är ute i sista momangen.

Sjön har grovnat och vad värre är — vinden har skrotat på nordväst ytterligare ett par streck. Bredsandsuddet har upphört att vara buffert mot havet och PALLAKIS sliter i kättingen. »Vineeta» — jollen — görs klar för en provtur ut i bränningen. Föser ut jollen mellan två bränningar för att sedan kasta mig på magen och försöka paddla ut. Ögonblicket efter är både jag och båt på väg som en projektil mot land. Nytt försök, bara med den skillnaden att jag nu får skutan på smalbena, så blodet stänker i kapp med vågskummet. Det är bara att ge upp! Sandön gör skäl för sitt rykte — man tummar inte ostraffat på tidsfristen när vinden styvnar och sjön grovnar till från fel håll. Vi är för sent ute. Nu klarar vi biffen ändå tack vare välvilligt bistånd från fyrrpersonalen, som drar ner en av sina mera bastanta båtar, lägger »Vineeta» tvärs och sticker ut i sjön i precis det rätta ögonblicket, vilket jag med en viss beundran registrerar. Bordningen av moderfartyget går fint, vi hissar på med tre revrullar i stören och vinkar farväl till fyr och folk vid norra fyren kl. 12.45. Vi har fått rådet att söka lä bakom Säludden, men på vägen hålla väl ut från både den och det halvvägs liggande St. Beckrevet — där finns sten en bra bit ut till sjöss. Nå, undan går det och på en dryg halvtimme har vi averkat den 3 distansminuter långa sträckan. Ankarbotten visar sig här till vår förvåning vara sten, troligen sandsten — det är svårt att få ankarret att fästa. Här ligger vi åtminstone t. v. i lä.

I land lyser Arnagrop som ett vitt sår i den gröna skogsbarriären. Ett slagfält, där striden står het mellan trotsiga tallar och djävulskt smygande dyner. Trädskelettens resignerade armar uttrycker den dödade sandens makt. Sanden är mjuk och silar så skönt mellan tårna, men den kräver obönhörligen sina offer bland träden. Stället har fått sitt namn efter örnarna, som satt i trädkronorna på utkik efter rovt i form av sälungar o. dyli. Numera lär havsörnarna vara

tunnsådda härute och sälen alldeles lysa med sin frånvaro. När man står uppe på den ungefär 20 meter höga randdynen och kikar mellan de vindknotiga tallarna mot nordost, kan man ana sig till utseendet av den hamn, som under medeltiden fanns här: en några hundratal meter djup vik med stenrösen på vardera sidan om inloppet. Här låg därför tiden den största bebyggelsen och man har funnit åtskilliga spår i form av mynt, ben och båtdejar. Nu går strandlinjen i en jämn och harmonisk båge direkt från Saiudden till Kyrkudden med sin vita, 12 meter höga Agafyr. Kvällen bland de döda träden med flammor av solguld i den lossnande barken kommer vi aldrig att glömma. Det skulle också bli det sista vi såg av Ön. Natten blev ett crescendo av gupande och ankarrassel och när vi i den bleka gryningen med sömntunga ögon tar en överblick av situationen måste vi bara konstatera, att omedelbar lättning är det enda som kan hindra oss från att ge vårt bidrag till den dystira samlingen vrakdejar och benrester, som perforerar strandremsan framför oss.

Skeppsrådet deklarerar: bäst att lämna Ön för gott! Vi uppskattar vindstyrkan till något mellan 10 och 15 m/sek NW, varför vi revar stören till hälften och botenrevar fokken. Jollen surrar vi på akterdäck, pallar under med livbältena, som samtidigt är i beredskap för omedelbar användning. Kl. 5.55 den 19 juli lättar vi ankar och lägger oss på kryssbög mot Almagrundet i kurs 354°. Vål utkomna ur läskyddet från Säludden märker vi att det kommer att bli en dans! Himlen är morgongrå och sjön påtagligt grövre än dagen innan. Revningen är välmotiverad. PALLAKIS sköter sig redan från början utmärkt — hennes skärpskurna stäv klyver sjön högst effektivt, hon topprider sjöarna med små båtars naturliga fallenhet och jag märker till min belåtenhet att riggen håller. Den är annars avgjort hennes svaga punkt just nu, den står inte i paritet med skrovets goda egenskaper. Det enda som vållar oss bekymmer är jollen, vars akter i krängningarna döppar i sjön på läsidan och åstadkommer den ena störtsjön efter den andra in i den f. ö. torra sittbrunnen. Naturligtvis krånglar pumpen och det är bara att efter bästa förmåga krypa in i det skvalpande kajutinfemot och pytsa ut havet medan man sorgfälligt sällar bort allehanda persedlar, som inlåtit sig på



Pallakis 1951

Foto: Jort.

en ytterst olämplig kurtis med det våta elementet. Under tiden händer en del märkliga ting på däck. Solen har strucket håll på molnräcket och är som bäst i färd med att jaga bort de sista cummulusstapparna från en rensopat blå stormhimmel. Havet leker alplandskap med fräsande vitt i topparna och buteljäront i dalarna och mitt i hela härligheten dansar lilla PALLAKIS och visslar förtjust i riggen... Allt är frid och fröjd och en lust att leva!

Kl. 8.35 rapporterar utkiken ballong om babord, vilken av skepparn identifieras som Kopparstenannas norra prick. Ett misstag som höll på att stå oss dyrt. Efter en stunds gång upptäckes nämligen prick nummer två — och den ligger om styrbord! Vi befinner oss praktiskt taget på ens linjen mellan prickarna. En blick på kortet kommer oss att blekna och skälva i knäna: vi bör mänskligt att döma ha en knapp meters vatten under kölen vilket ögonblick som helst! Det finns naturligtvis bara en sak att göra — vända och länsa tillbaka i kölvattnet tills vi kommit ur det farliga området. Först trekvarts timme senare passerar vi den rätta nordpricken och kan betrakta affären Kopparstenarna som ett avslutat men ytterst obehagligt kapitel. Orsaken till äventyret? Ja, det ständiga girandet mot babord för att parera vågkammarna hade fört oss för nära grunden — vi skulle förstås från början vid kursställningen ha gjort större korrektion för den saken. Kopparstenarna fick ryta förgäves efter kaffeved den gången!

Den 55 distansminuter långa sträckan Gotiska Sandön—Sandhamn via Almagrundet exekrerades på 18 timmar. Efter några timmars bitvis svaga och växlande vindar kryssade vi i bättre bris och klaraste månnsken den sista biten in till Telegrafholmen, där vi fick iland en tamp kl. 23.45. PALLAKIS hade ännu en gång visat att hon känner den räven Neptunus och knepen att bemästra honom och — att »gammal är äldst.»

## Vindar och segling

AV SVEN RYDBERG

Vinden har blåst sedan begynnelsen och kommer att blåsa till sista atomexplosionen eller kanske längre. I fyra tusen år har den drivit fram fartyg på haven. Kol och olja, som konkurrerat ut vinden, kommer inte att räcka så länge och välla stridigheter och bekymmer. Vinden är ett utmärkt, rent och fint drivmedel, som levereras fob och i riklig mängd. Den räcker till alla, men användes tyvärr endast av den förr förhånade söndagsseglaren. Han är den ende som numera förstär att utnyttja den. Vindarna på världshaven är kartlagda och beskrivna i många böcker, men om vindarna i skärgården, där de flesta nutida seglarna håller till, finns intet att läsa. Ett försök att avhjälpa denna brist följer här. Dels behandlas byig vind och byar i skärgården och till sjöss, dels land- och sjöbris.

### Varför och vart blåser vinden.

På jorden finnes uppvärmnings- och avkylningsområden, varför varma och kalla luftmassor uppstår. Kall luft är tyngre än varm. Den kalla luften tränger därför in under den varma, och den varma strömmar uppför den kalla. Jordrotationen påverkar luftströmmen så att den avlänkas åt höger på norra halvklotet och åt vänster på södra. Märkliga luftvirvlar uppstår. En virvel medsols bildar ett högt tryck, och en virvel motsols ett lågttryck.

I fortsättningen utelämnar vi dessa problem. Vi intresserar oss endast för lokala vindar. För vårt behov kan vi bortse från att jorden snurrar, i stället låter vi solen gå upp och ned och håller oss till den del av klotet, där ännu något av paradiset finnes kvar — skärgården och vattnen närmast utanför under sommaren. Med skärgården avses