

Till Lars,

Här kommer en liten berättelse om Pirayas öden och äventyr under de första åren. Nils Granborg (född 1914), min Pappa, var Pirayas förste skeppare. Hans hustru, min Mamma, hette Kajsa (född 1922). Jag som skriver är deras dotter Margaretha (född 1947) och jag var Pirayas gast. Till familjen hörde också skeppshunden Tazette.

Pappa var född i Stockholm och hade tillbringat alla sina somrar i Stockholms skärgård. När han bildat familj dröjde det inte länge förrän han skaffade båt. Mamma var från Dalarna och hade aldrig sett ett större hav än Siljan innan hon gifte sig med Pappa.

Denna berättelse är som jag minns hur det var. Jag kan därför inte garantera att allt är helt riktigt återgivet. Den enda tillförlitliga källan, Pirayas alla loggböcker, kastade jag i en flyttstädning för flera år sedan. Det hör inte till det bästa jag har gjort i livet har jag nu insett!

1. 1957 – 1958

Piraya byggdes på Saxemara varvet i Ronneby. Hur pappa fick rekommendationer om varvat vet jag inte. Helt klart är att Saxemaravarvet måste haft ett mycket gott renommé. Varvet låg ju en bra bit från Stockholm. Båtbyggaren, tillika varvets ägare, hette Olof Olsson.

Den ursprungliga ritningen till Piraya gjordes på ett smörpapper, vilket verkar ha varit brukligt på den tiden. Ritningen är gjord med blyerts och undertecknad av båtbyggaren själv. Där anges längden 9 meter och bredden max 3 meter.

Båten började byggas hösten 1957. När kölen var lagd ringde Olof Olsson till Pappa och meddelade detta. Det var bara ett litet problem, sa han, nämligen att båten skulle komma att bli större än vad de kommit överens om. Men la han till "Du får en bättre båt på det här sättet". Extra betalning för fördyringen var det aldrig tal om.

Jungfruresan från Ronneby gjorde Pappa på våren 1958 tillsammans med en "riktig" sjökaptän. En av pappas äldsta båtänner kunde inte följa med på grund av sjukdom så han skickade sin äldre bror i sitt ställe och brodern var sjökaptän.

Resan gick utmärkt. Piraya blev mycket beundrad i de hamnar man passerade på hemvägen. Något speciellt måste det varit med varvets båtar, eftersom beundrarna genast såg att det var en Saxemarabåt.

Skurusundets Båtsällskap (SBS) blev Pirayas hemmahamn. SBS ligger vid Skurubron i Nacka. Några ord bör här sägas om SBS. Pappa var under hela sitt båtliv medlem i klubben. Klubben var en i allra högsta grad ideell förening. Den drevs helt av medlemmarnas eget fysiska arbete och egna ekonomiska insatser. Området var inhägnat och inrymde bryggplatser och uppläggningsplatser.

Båtklubben var en värld för sig själv. Här fanns en särskild gemenskap. Alla hade ett och samma intresse, båt och båtliv. Det omgivande samhällets sociala skillnader gällde inte här. Skratten var många och stämningen var god. Det fanns dock några oskrivna regler för samvaron. Den skeppare, som vid uppdragning och sjösättning "försvann" när den egna båten kommit på plats och alltså inte hjälpte till dagen ut, uppfyllde inte kriterierna för en god klubbmedlem. Och ve den skeppare, som på grund av att vederbörande inte kommit igång

med sin båttrustning i tid, satte igång med båtslipning när det var dags för grannbåtarna att fernissa!

Stockholms skärgård blev naturligt nog Pirayas "hemmaskärgård". Från SBS gick färderna antingen norrut över Vaxholm till norra skärgården eller söderut över Stäket, Baggensfjärden, Ingaröfjärden och vidare ut i skärgården.

Stäket, som man alltid måste passera för att åka söder ut, var trångt och oftast lite bökigt att ta sig igenom, särskilt med en så pass stor båt som Piraya. Oftast gick det utmärkt, men det förekom att någon seglare fick för sig att segla genom Stäket. Då svor Pirayas skeppare ljudligt. Motorbåtar var ju tvungna att lämna företräde för segelbåtar.

SBS hade en klubbhamn på Härsö, som låg ungefär en dryg timmes gång med Piraya från hemmahamnen. Där hade medlemmarna sina båtsammanskomster bl. a. firades midsommar där. Härsö fungerade också som "första hamn" på fredagskvällarna för dem som under helgen ville länge ut i skärgården. Lördagens resa förkortades ju därmed. Dessutom fick man ju vakna upp på lördagsmorgonen på sin egen båt! Så länge Mamma var hemmafru startade alltså helgens resa redan fredag kväll. Dessförinnan hade Mamma packat och ställt fram allt som skulle med. Så fort väskorna ställdes ut i hallen gick skeppshunden Tazette och la sig ovanpå väskorna för att vi inte skulle glömma att ta med henne. Det var fullkomligt onödigt, utan henne hade Lillmatte stannat hemma.

Under åren blev fick nog de flesta vackra naturhamnar i Stockholms skärgård besök av Piraya. Favorit hamnarna fanns dock på Harö och Långviksskär. Utanför Långviksskär ligger Tärnskär en liten karg klippö, som var så liten att det inte fanns någon tillförlitlig natthamn där. Tärnskäret var verkligen speciellt och dit gjorde vi en gång om året, om vädret så tillät en, dagsutflykt för att beundra bergsformationerna och den riktigt karga naturen.

På den här tiden var vattnet i ytterskärgården kristallklart. Tången var ymnig och fanns i mängder. På grund av alla tångräkor, som höll till i den, fick dock tången inte sin rättmätig uppskattad av badälskare.

Motsatsen till kristallklart vatten fanns i Skurusundet. SBS låg granne med Nacka kommuns reningsverk. Det innebar i klartext att allt Nackas avloppsvatten gick rätt ut i Skurusundet. Lite längre bort i Skurusundet låg Tollare pappersbruk, vars avlopp också gick rätt ut i vattnet. Allt var verkligen inte bättre förr!

Den dåliga vattenkvalitén med förde för Pirayas del att det var absolut förbjudet att ta upp vatten ur sjön efter alternativt före Baggensfjärden beroende från vilket håll man kom ifrån. Inte ens däcket fick man tvätta.

2. 1959

Med Piraya fick familjen en stor och bekväm båt. Viktigast av allt var dock att vi hade fått en sjösäker båt. Med Piraya öppnades därför möjligheterna att göra långseglingar under semestrarna. Stockholms skärgård var fantastisk, men för Pappa började det bli lite trångt. Han var van vid att kunna få en vik alldeles för sig själv. Det blev allt svårare i takt med att

antalet båtar i skärgården ökade. Den åländska skärgårdeden var däremot tämligen orörd av fritidsbåtar. Nu lockade den åländska skärgården.

Redan andra sommaren med Piraya åkte vi till Åland.

För att ta sig till Åland måste man som bekant ta sig över Ålands hav. Det var resans första utmaning. Pappa insåg att den överfarten inte var en fråga om vad båten Piraya skulle tåla utan en fråga om vad Pirayas besättning skulle tåla. Vi låg därför ett par dagar vid Söderarm och avvaktade lugnt väder.

När det sedan blev dags att åka bestämdes att vi skulle åka förfärligt tidigt på morgonen. Då var det minst sjögång. Jag skulle få sova så länge jag ville. Det gjorde jag också, men jag vaknade förstås när vi kommit ut på öppna havet och sjögången började. Jag kikade då ut genom ruffdörren och såg till min förskräckelse Pirayas jolle bakom aktern. Jollen befann sig uppenbarligen på en vågtopp och Piraya i en vågdal. Det såg ut som om jollen var på väg in i båten. Samtidigt kände jag piprök. Nu var det så att Pappa hade tidigare varit inbiten piprökare, men han hade i princip slutat röka. Rökte pipa gjorde han bara på sjön, dvs. när livet var som bäst.

Som jag uppfattade situationen var vi på väg att förlisa och då satt Pappa och rökte pipa. Jag blev tvärarg och rusade ut ur ruffen. Där mötte jag Pappa, som överlycklig med ett stort leende sa: "Känner du hur hon niger i sjöarna?" Då kom jag av mig. Väl ute ur ruffen kunde jag konstatera att det nog inte var så farligt i alla fall. Överfarten gick också naturligtvis alldeles utmärkt.

År 1959 var en resa till Åland att åka utomlands. I Mariehamn var det första vi fick göra att uppsöka tullstationen och göra en tulldeklaration. Först därefter kunde vi fortsätta.

Vid den här tiden var det som jag tidigare sagt inte många fritidsbåtar som tog sig till Åland. I den åländska skärgården var vi ganska ensamma. Det vi mötte var åländska jordbrukare och fiskare.

När vi mötte någon från ortsbefolkningen var den första frågan vi fick om vi var "rikssvenskar". Det var vi ju. Därmed blev vi vänligt bemötta vart vi än kom på Åland. Bakgrunden till deras fråga var den stora svenskvänlighet som fanns på Åland. Efter första världskriget hade en överväldigande majoritet av ålänningarna velat få återförenas med Sverige. Så blev det nu inte, men hos ålänningarna fanns det vid den här tiden svenskvänligheten fortfarande kvar.

När vi la till i bebyggda trakter uppsökte Mamma alltid någon bondgård för att köpa mjölk, bröd och färsk potatis. Det där med mjölk var viktigt, eftersom man på den här tiden trodde att barn måste dricka mjölk till maten för att få bra tänder. Brödet vi köpte var mörkt och bakat på rågmjöl. Det upplevde vi som nästan exotiskt. Som det stadsbarn jag var hade jag aldrig tidigare ätit riktigt färsk potatis. Första gången Mamma serverade kokt potatis tillsammans med maten till middagen åt jag enbart kokt potatis med smör. Jag tyckte att jag aldrig hade ätit något så gott tidigare.

Den första Ålandsresan gick Åland runt. Det var en fantastisk resa. Det enda som var problematiskt var sjökorten. De var långt ifrån så tillförlitliga som de svenska. Mamma fick ofta stå på utkik i fören för att spana efter alla utmärkta grund. Dem lyckades vi dock undvika.

Den första Ålandsemestern följdes av flera alla lika fantastiska. Den svenska fritidsbåtstrafiken till Åland ökade under dessa år väsentligt allteftersom.

3. Stora Nassa

Stora Nassa skärgård var ett lockande mål. Fjärden utanför Stora Nassa var känd som ganska "bökgig" bland fritidsskeppare, dvs. det fanns mycket grynnor, som är svåra att hitta, i fjärden. Det var därför inte helt lätt att ta sig dit.

Vid ett besök på Stora Nassa kom vi fram ganska sent på eftermiddagen. Det blåste ordentligt och Pappa hade svårt att hitta en lugn natthamn. Till slut konstaterade han att någon bra "egen" hamn fanns inte utan vi fick lägga oss i en hamn där det redan låg en båt. När Pappa så hittat en hamn gjorde han som man gjorde på den tiden. Han åkte fram till båten som redan låg där och bad om ursäkt för att vi trängde oss på, men sa att det inte fanns någon annan bra hamn ledig och lovade att vi skulle ge oss iväg direkt morgonen därpå. Båten, som låg i hamnen, hade naturligtvis inga invändningar.

Mitt i natten väckte Mamma mig och sa att Pappa var sjuk och att vi snarast måste få tag i en läkare. Pappa var en stor och stark man och om han var sjuk var det inget han pjoskade med. Nu låg han med svåra magsmärtor i sin koj och kunde inte ens resa sig. På den här tiden fanns inga båtradioapparater eller mobiltelefoner. Mamma kunde starta motorn på Piraya. Varken Mamma eller jag kunde ta upp Pirayas tunga ankare, än mindre navigera båten.

Båten, som låg i samma hamn, blev vår räddning. Deras skeppare och två tonårspojkar hjälpte oss att köra Piraya till den tillsyningsman, som fanns på Stora Nassa. Där fanns det en hjälptelefon och tillsyningsmannen kunde därmed kalla på en helikopter. Helikoptern kom fram på småtimmarna och flög Pappa till närmaste sjukhus. På sjukhuset konstaterade man att Pappa hade haft ett njurstensanfall.

Dagen därpå när den värsta oron lagt sig kunde Mamma och jag konstatera att vi satt fast på Stora Nassa och inte kunde ta oss därifrån. Otroligt nog hade vi tur en gång till under dessa hemska dygn. Samtidigt med oss fanns nämligen en skärgårdskonstnär, som hette Roland Svensson, på Stora Nassa. Han var där som gäst hos tillsyningsmannen. Ronald Svensson var förutom konstnär också en skicklig seglare. Han skulle åka hem i dagarna och kunde i och för sig köra Piraya till Stavsnäs. Han var dock ytterst tveksam till detta eftersom han inte kunde något om motorer. Det var först när Mamma talat om att det fanns hjälpsegel till Piraya, som han var beredd att köra båten. Det första han gjorde när han kom ombord var att kontrollera att seglen med tillhörande tampar låg framme klara att användas vid behov.

Resan till Stavsnäs gick bra förstås. När vi kom fram stod Pappa och väntade på kajen. Njurstenen hade passerat. Piraya bytte bara skeppare i Stavsnäs och semestern fortsatte som om ingenting hänt.

Fast något hade ju hänt! Pappa var visserligen friskförklarad och mådde alldeles utmärkt. Han var bara lite irriterad över att han missat några dyrbara semesterdagar på Stora Nassa. Mamma och jag var däremot ordentligt "tilltufsade" av det inträffade. Vi såg inte fram mot fler seglatser till ytterskärgårdar med natthamnar i egen vik, hur bedövande vacker det än kunde vara.

Upplevelserna på Stora Nassa ledde till två saker. Den första var att Mamma följande höst tog fritidsskepparexamen och sommaren därpå fick lärde sig navigera båten.

Den andra var att vi började delta i de eskaderseglingar som Svenska Kryssarklubbens då anordnade.

4. Svenska Kryssarklubbens eskaderseglingar

Med Svenska Kryssarklubbens eskaderseglingar gjorde Piraya flera långseglingar till nya vatten.

Den första eskaderseglingen för Piraya gick från Grisslingö, som ligger norr om Fejan i Stockholms skärgård, till Åland och Åbolandets skärgård. I den eskadern deltog 54 båtar. Det var ingen liten flotta, som kom seglandes med andra ord. Från den resan minns jag särskilt besöket på Kökar, som var en både vacker och intressant plats.

Den eskaderseglingen följdes av flera till just Åland och Finland. Jag var nu 20 år och var på väg ut ur föräldraboet och deltog fortsättningsvis mer sporadiskt i långseglingarna. Mina minnesbilder från dessa långseglingar är därför lite översiktliga.

De långseglingar Piraya gjorde i Svenska Kryssarklubbens regi var alla mycket lyckade. De var alla som eskaderseglingar ska vara, långseglingar till nya vatten i kombination med trevlig samvaro med andra hängivna båtägare. Vädret var nästan alltid vackert och allt gick som det skulle på en långsegling. En långsegling stack dock ut och den kräver ett särskilt kapitel.

5. Eskaderseglingen till Nådendal

En av långseglingarna som gick till Finland hade Nådendal som resans höjdpunkt. Där skulle det vara stor middag i land på vad klubbhuset i Nådendal.

När vi på dagen för den stora middagen lagt till i Nådendals hamn började det blåsa. Pappa muttrade, blåsten gick rätt in i viken. När det senare var dags att byta om till klänning och kavaj för att gå och äta middag sa pappa nej, han tänkte inte lämna båten. Pirayas damer fick gå ensamma på fest.

När vi kom tillbaka till båten efter middagen hade blåste tilltagit avsevärt. Det blev inte mycket till sömn den natten och det blev bara värre följande dag. Båtarna låg tätt och skavde mot varann. Sjögången var förfärlig, det gällde att bära av mot grannbåtarna bäst det gick. Skepparen på båten bredvid Piraya satt på sitt däck och försökte bära av. På grund av att båten rullade så mycket halkade han av sin båt och kom i kläm med ena benet mellan sin egen båt och Piraya. Därefter hamnade han i vattnet. Sen följde några skräckartade minuter när han med hjälp av Pappa tog sig ombord på Piraya med ena benet krossat. Ambulans tillkallades och den kom och hämtade honom efter vad jag upplevde som en evighet.

Alla eskaderns båtar låg förtöjda vid kajen med sina egna ankare som akterförtöjning. Under lugna former hade det kanske gått att ta sig ut en och en ur hamnen. I det kaos som rådde var det dock helt omöjligt för en enskild båt att ta sig ur hamnen. Det ledde till att hamnledningens fick tillkalla en bogserbåt och börja dra ut båtarna från aktern en och en. Alla ankare låg huller om buller i vattnet så ankarlinorna fick kastas överbord allteftersom det blev

båtens tur att dras ut. Jag glömmer aldrig synen när Pappa står på Pirayas akterdäck och med sin skarpa slidkniv kapar akterlinan och slänger den överbord.

Det var en stor lättnad att få lämna Nådendals kaj och komma ut på fritt vatten. Känslan av lättnad blev dock kort. Ute på fritt vatten blåste det halv storm (enligt väderleksrapporten). Piraya med besättning fick då uppleva den värsta sjögång någon av oss dittills upplevt. Från sittbrunnen där jag satt kunde jag inte se något annat kring mig än rykande hav. Resan gick dock bra och vi kunde så småningom kasta ankare i en lugn hamn.

Eskaderledningen för denna eskader är värd mycket beröm. Den gjorde fantastiska insatser så att alla båtar till slut kunde återsamlas i en trygg natthamn.

Piraya fick vid detta tillfälle pröva på riktigt hårt väder. När Pappa på kvällen kom tillbaka från den dagens skepparmöte berättade han med viss stolthet att de som sett Piraya på fritt vatten tidigare på dagen sagt att "det hade varit en vacker syn att se Piraya ta sig fram i vågorna."

6. Riggningen av Piraya 1968

Det var nu Piraya riggades med två master och fick köl.

Mamma och Pappas vänkrets bestod till 98 % av båtmänniskor. Många av dem var seglare. Piraya hade bara hjälpsegel. Ibland försökte vi segla med dem. Det gick så där. Båten var för stor och seglen för små. Funderingar hade i alla fall väckts hos Pappa på att rigga Piraya för segling.

Innan Pappa gick vidare med sina planer åkte hela familjen ner till Ronneby och besökte Olof Olsson på Saxemaravarvet för att höra hans åsikt om saken. Olof Olsson konstaterade att riggning inte innebar några hinder alls "sätt köl på båten bara", sa han.

En av de första medlemmarna i SBS var Åke Améen. Han var, var vid sidan av sitt ordinarie arbete, båtkonstruktör. Åke Améen var inbiten seglar liksom hustrun Barbro. Deras båt Giona hade hustrun Barbro haft med sig i boet när de gifte sig. Det var alltså hennes båt, vilket hon alltid noga framhöll. (Fast det var alltid farbror Åke som rustade båten!). Farbror Åke var en färgstark person. Ibland sällskapsseglade Giona och Piraya. Eftersom Piraya var morotbåt kom vi alltid fram först till den avtalade hamnen. När Giona kommit och förtöjts tog farbror Åke sin jolle och gav sig iväg för att loda viken vi låg i. Jag förstod då inte riktigt meningen med det hela. All hans lodning resulterade dock så småningom i boken "Seglarhamnar på Ostkusten". Den blev en bibel för båtälskare och fanns sen i nästan varenda fritidsskeppares båt.

Självklart var det Åke Améen pappa anlitate för att göra ritningen till Pirayas riggning. Den ritning han gjorde har vi ramat in och hängt upp på väggen hemma, som ett konstverk. Vilket varv som gjorde själva ombyggnationen minns jag inte. Jag har bara några diffusa minnen av ett Stockholmsvarv.

Mamma och Pappa seglade en hel del med Piraya när den nya riggen kommit på plats. De hade också vad jag fått höra haft stor behållning av dessa seglingar. En som inte var nöjd med att segla var dock skeppshunden Tazette. När motorn stängdes av hoppade hon upp på däck för att gå i land bara för att konstatera att det inte fanns något land runt båten.

7. Långsegling till Härnösand

1971 gjorde Mamma och Pappa en egen långsegling till Härnösand. Anledningen till att det blev Härnösand var att jag tjänstgjorde där den sommaren. Det var också den enda anledningen till att resan blev av enligt Mamma. Överfarten över Gävlebukten hade varit förfärligt gropig, så Härnösandsresan gav inte mersmak.

Den norrländska skärgården var annorlunda och mycket vacker. Till skillnad mot öarna i Stockholms skärgård var öarna här helt skogbevuxna nästan ända ner till vattenbrynet. Berget stupade sen brant ner i havet. Det var med andra ord bråddjuft överallt. Pappa fick för första gången i livet skarva ankarlinan för att ankare skulle nå botten. Ibland hjälpte inte ens det utan vi fick söka annan plats.

8. Eskaderseglingen till Karlskrona

1974 var den sista eskaderseglingen med Piraya. Den gick till Karlskrona.

Sommaren 1974 var kall, blåsig och solfattig. Vattentemperaturen gick ner till 10 grader. I hamnen i Konstantinopel hade vi till och med frost på däckets när vi vaknade. Piraya hade dock värmeanläggning ombord. Vi slapp därför åtminstone frysa om nätterna. Det var värre för de övriga båtarna i eskadern.

Förutsättningarna för denna eskadersegling var med andra ord urusla. Eskaderdeltagarna avvek också undan för undan. När vi väl kom fram till Karlskrona återstod bara ett fåtal båtar. Också på hemvägen vek båtar av. När vi så nådde Stockholms skärgård återstod bara eskaderledarens båt och Piraya. Skepparna beslöt då att upplösa eskadern. Eskaderledares fartyg åkte åt sitt håll och Piraya åkte hemåt. Vi brukade sen skämtsamt säga att på denna eskadersegling var det bara Piraya som nådde slutmålet. Vi blev aldrig motsagda på den punkten.

9. Piraya säljs

1977 säljs Piraya. Därmed slutar denna berättelse.

Pappa ansåg hela livet att Piraya var världens vackraste båt. Om han hade fått veta att den blivit K-märkt hade han blivit oändligt, för att inte säga, olidligt stolt.

Tack sjöhistoriska museet för K-märkningen!

Tack Lars för att du nu tagit hand om båten!

från Margaretha

