

Lång dags färd mot natt

126 sjömil på vattenskoter är makalöst roligt, men det är utmattande för både muskler och hjärna.

Text: Paul Bogatir Foto: Mikael Mahlberg

Redan på väg in mot Karl Johanslusen, det har bara gått 20 minuter, krampar armarna. – Så förbannat otränad kan jag inte vara, tänker jag och minns alla timmars paddling under sommaren.

Det studsar och slår, knopmatören säger 58 och visret ökar hela tiden ned. Jag är inte otränad. Jag gör bara fel. Jag börjar växla mellan att hålla i handtaget och att släppa efter och luta mig bakåt.

Jag måste lära mig snabbt. PWC (Personal Water Craft) Endurance löper över 126 distans, och det finns inte en chans att jag ger upp innan vi ens nåt Mälaren.

När vi kommer in till Karl Johanslusen tar det ett tag innan gruppen på tio tolv skotrar samlas, och jag får veta att den första avåkningen stredde bakom mig. En kille på en Sea Doo fick ett kast, skotern flög åt ena hållet och killen åt andra.

– Det är ingen fara, säger han. Hjälmén döljer ansiktet och jag tror inte ansiktsuttrycket motsvarar tonfallet.

Det är macho att köra PWC Endurance. Färden går från Tynningö vid Vaxholm, in genom Mälaren till Södertälje, sedan i havet till Nynäsström genom Skurusundet och slutligen tillbaka till Tynningö.

Mer än 25 landmil på vattenskoter i oktober. Bara grabbar och tunga racingmaskiner. Då vill man inte berätta att tånaglarna är målade röda. För det är dom.

Min dotter är fyra år och målar gärna tårna, både sina egna och mina. Hon kladdar så att halva foten blir röd. Och det är perfekt, tänker jag, för då tror ingen att jag är transvestit om de råkar se tårna.

EN TRANSVESTIT SKULLE definitivt göra ett bättre jobb.

Men det jag inte räknat med är att färgen nöts bort från luften efter en dag i skor, och kvar blir röda naglar som ser ut att vara lackade med mil-limeterprecision.

På bryggan, innan vi startar PWC Endurance, ska jag dra på mig torrdräkten. Jag klär av mig skorna och börjar riva i strumporna. Och kommer ihåg mina fötter.

Det här är fel plats att visa upp sina röda, perfekt målade tånaglar på. Strumporna får sitta kvar i dräktens gummysocker.

Dumhet vs Smartheit: 1-0

Och då har inte ens första perioden startat. Men jag har tänkt till i förväg och packat med mitt dykarljus som klarar 300 meters djup och blinkar i 30 timmar, en handhållen navigatör om jag kommer ifrån gruppen, chokladkaka och pann-lampa som klarar tre meters djup.

Matchen kan fortfarande bli jämn.

SLUSSNINGEN ÄR EN baggis, även om det är märkligt till en början att man alltid har drivning på sin vattenskoter. Och när tolv ekipage puttrar runt på en trång yta blir det lite som tivolits radiobilar i Karl Johanslusen vid Gamla Stan.

Vi kör in under broarna till Mälaren. På fäststräckorna tar jag rygg på en Sea Doo RXT-X, som tar mig med en knop. Under de här små tävlingarna lär jag mig både hur man ska kunna köra i 60 knop i grov sjö och göra den våta ytan minimal.

Bak med arset så långt som möjligt, svikta med lären och häng med händerna i styret.

Det går fort, men jag anar inte hur *fraktsvårt* ont jag kommer att ha i baken dagen efter. Susanne Lanefeldt hade inte pallat mer än 30 minuters knipande i grov sjö. Jag har åtta timmar framför mig.

Dumhet vs Smartheit: 2-0



VATTENSKOTRAR DRAR UPP mycket sjö, och vi drar nästan lika mycket publik där vi dundrar fram.

I SÖDERTÄLJE ÄR det dags för käk och bunkring. Duften av bensin sprider sig, men jag tar fram en löskorv ur stuvfacket på skotern. Skär av en bit och ger till kustbevakningens vattenskoterkille som åkt med hit från Tynningö. Medan han kăkar tittar jag på deras Yamaha-skotrar som har lanternor. Precis som en båt ska ha enligt reglerna. Klockan börjar närma sig ett. Det är oktober och jag har en känsla av att lanternor snart kommer att bli nödvändiga. Kustbevakningen lämnar oss när vi bryter upp och kör vidare ut mot havet, mot Landsort.

Här blir sjön grov. Och nu märks vilka som inte riktigt orkar.

MUSKLER OCH LEDER ger lätt upp när dyningarna är över metern och farterna är mer än 40 knop. Min armbågsled skriker av smärta i stötarna och jag kör käftan i styret flera gånger. Tänker på motocrosslåtaren Håkan »Carla» Carlqvist som ständigt hade ont i handleder och armbågar.

»VI KÖR IN UNDER BROARNA TILL MÄLAREN. PÅ FARTSTRÄCKORNA TAR JAG RYGG PÅ EN SEA DOO, SOM TAR MIG MED EN KNOP.«

I den här sjön är torrdräkten inte någon garanti för att jag ska överleva en timme. Hur jag än gör kyls kroppen ned, och när stora vågor bryter över varandra är det svårt att andas.

En kille slökar och borde sitta i följebåten. Jag vet inte om han verkligen gör så, för jag har fullt upp med att posera för Micke Mählberg som plåtar.

Jag ser gropen i vägen framför, ger full gas ... lättar ... lättar ... lättar och landar.

– Ommphhh! Fä fångan har ett pris, styret sitter rakt i revbenen.

Dumbhet vs Smarthet: 3-0

Och de bilderna blev inte ens skarpa.

VI KOMMER TILL. Nynäshamn och det är dags att tanka. Gänget stannar alldeles för länge här och nu börjar solen krypa ned mot horisonten. Med 40 distans kvar inser jag att hemfärden kommer att bli en kamp mot tiden.

– Jag vill inte åka när det blir mörkt, säger Johan som kör en röd Yamaha.

Nej, vem vill det utan lanternor? Men frågan är om vi har något val.

Jag ger så mycket gas att marschfarten blir hög



KUSTBEVAKNINGEN FÖLJDE MED eskadern till Södertälje. Spana in lanternan, en sån borde alla ha.

men ändå säker. Ägnar en tanke åt killen som slokade på väg ut från Södertälje. Nu är det bara att bita ihop, eller ge upp.

Just nu är jag överlycklig att vågorna som höll på att knoca mig ute vid Lisö udde är hanterbara inomskärs.

MEN I TAKT med ett mörkret faller blir jag orolig för resten av fältet. De som är trötta sackar efter, och trots att ledarna hela tiden åker mellan de första och de sista täjns avstånd. Bara vattensprutet från Yamaha-motorerna avslöjar var de sista åkarna befinner sig.

Jag orkar rent fysiskt. Allt kajakande och båt-åkande vi gör i jobbet här frukt. Men jag vet att tröttheten gör mig korkad och jag är på min väkt.

Istället för att hasta alla längst fram väljer jag

att ligga i mitten av fältet. Om någon faller i har jag en chans att hjälpa till.

Dumhet vs Smarthet: 3-1

Nu när vi fram till grotterna vid Muskö. Jag känner igen mig. Första gången jag var här var den 27 september 1994 och då blåste det 25 meter per sekund. Jag glömmer aldrig den natten i stridsbåten. Jag spydde och studsade runt i passagerarutrymmet. Det var mycket radiotrafik och snack om att vi skulle ut långt till sjöss. Det blev inget av med det, vi gick till Berga istället. På morgonen träffade jag en bekant som var ytbärgare. Han hade röda ögon och var vit i ansiktet.

SEN BERÄTTADE HAN att passagerarförjan «Estonia» hade förlist och att flera hundra döda flöt omkring i havet.

Solen sjunker snabbare, mycket snabbare än vad som känns tryggt.

Jag bär på en gnagande känsla av att vara jagad av tiden. Nu finns inte marginal för några misstag.

Jag stannar skotern, öppnar handskaftet och hänger min dykarlampa om handleden. På den andra handleden hänger jag pannlampan. Om jag åker i är chansen stor att någon hittar mig.

Dumhet vs Smarthet: 3-2

Det är mörkt, men nu ser jag något jag känner igen...

UR MÖRKRET SER jag Vaxholms fästning.

Jag gasar på och är lycklig. Alla överlevde.

Men hjärnan spelar mig ett spratt.

Vi passerar just Dalarns skans och det är långt kvar.

Eftersom skotrarna saknar lanternor är resan ett mörker. När det kommer stora vågor hinner jag inte panera och styret begraver sig i bröset.

Ögonen är trötta av nattkörning, kyla och blåst, och kulbar dyker upp framför mig lika överraskande som en älg vid sidan av vägen på hösten. Jag har tillräckligt mycket simmesnärvaro för att stanna och markera grunden med dykarljuset för att ingen ska köra på.

Dumhet vs Smarthet: 3-3

Äntligen ser jag ett landmärke som inte går att missa sig på. Vi är i Saltsjöbaden, och snart går vi in i Baggenstaketets smala inlopp. Här kör vi våra åtta knop och jag är glad att allt har gått bra.

I det ögonblicket tror jag att min resa tar slut här i Skurusundet, och jag hinner precis komma hem till middag med föräldrarna som rest 40 mil.

Men resan har bara börjat.



Foto: Paul Bogalje

TÄVLINGARNA MELLAN DE tunga skotrarna slutade i stort sett jämnt. Det handlar mycket om att sitta rätt.

JAG VAKNAR FLERA gånger under natten och kallsveittas. Det känns som om någon kastat in mig i bakluckan på en folkvagn tillsammans med några gatstenar, och sedan kört SM, EM och VM.

När jag försöker kliva upp på morgonen faller jag ihop nedanför sängen. Benen är lila stabila som staplade geléhällor och de fem metrarna fram till toaletten tar sju minuter att gå. Där ramlar jag av toaringen när jag sätter mig ned.

126 distans på vattenskoter går ur kroppen först efter fem dagar. Men resan här jag med mig för resten av livet.

När jag berättar för sjukvården Lasse Genberg några dagar senare undrar han:

– Varför gör du så här? Du var nära gränsen till katatrof och kunde ha dött.

Att köra i mörker är både korkat och livsfarligt och det var bara tur att alla klarade sig helskinnade.

Men om jag får chans att köra resan igen i dagsljus är det inget snack om val jag väljer.

Livet är som bäst när något står på spel. Det gäller bara att nå övergjut innan slutsignalen. ■

»JUST NU ÄR JAG ÖVERLYCKLIG ATT VÄGORNA SOM HÖLL PÅ ATT KNOCKA MIG UTE VID LANDSORT ÄR HANTERBARA INOMSKÄRS.«



BUNKRING OCH HAMBURGARE i Södertälje är gott efter en seg färd genom kanalen. Gasmuskulerna behöver mycket energi.



KILLEN PÅ SEGELBÅTEN trodde inte sina ögon när tolv ekipage kom glidande. Men hans hund viftade på svansen och skälde.



SLUSSNINGEN LOCKADE MYCKET publik. Det är sällan så många skotrar slussar samtidigt i centrala Stockholm.



DET ÄR LÄTT att börja tävla när man ligger sida vid sida. Efter några race lärde vi oss snart att flytta bak kroppen för att skapa lite vät yta.

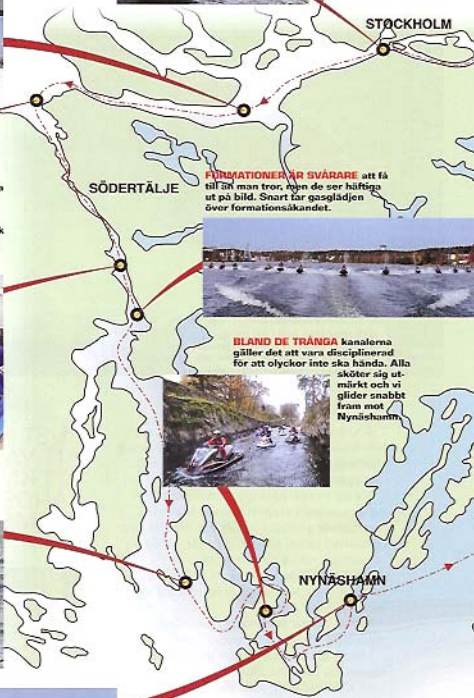
FÖRST EFTER ATT jag bjudit på Vi Båtagares favoritdelikatess, lökkoiv, lämnar kustbevakningen vår eskader.



UTANFÖR LISO UDDE får vi rejäla vågor och hoppen blir några meter långa. Armarna är snart helt slut, men det är ännu många sjömil kvar.



HÄR HINNER JAG köra lite med Yamaha FX SHO, som är tresitsig. Medan de andra bunkrar bensin och annat tar jag äntligen av mig hjälmen och svalkar huvudet i havsvatten.



FORMATIONER ÄR SVÅRARE att få till än man tror. Öyn de ser häftiga ut på bild. Snart tar gasgläden över formationsåskandet.



BLAND DE TRÅNGA kanalerna gäller det att vara disciplinerad för att olyckor inte ska hända. Alla sköter sig utmärkt och vi glider snabbt fram mot Nynäshamn.



REDAN VID FJADERHOLMARNAS domnar armarna bort och jag anar att min teknik suger. Kommer på att man kan vila underarmarna genom att hänga i styret.



STARTEN

ALLA ÄR FORVÄNTANSFULLA och har övertygelse i skallen på grund av träningsinstruktionerna. Först några förhållningsregler, men sedan drar det igång...



SALTSJÖBADEN

I SKURUSUNDET NÄRMAR sig resan äntligen sitt slut. Vi puttrar på och håller oss undan för större båtar. PWC Endurance var en upplevelse, men nu vill jag ta ett glas rödvin och kåka kottlett. I ryggsläpe.

ÄNTLIGEN NÄR VI Saltsjöbaden. Kroppen är helt slut och ögonen är överarbetade. Alla klarade sig helskinnade över Mysingen och chokladen i handskfacket räckte precis. Men jag anar att häcken kommer att protestera i många dagar framöver.



JAG ÄR FRUKTANSVÄRT trött och blir överlycklig när jag ser Vaxholms fästning. Men jag hade fel. Vaxholm visade sig vara Dalarns skans. Det är många distans kvar och nu börjar mörkret och tröttheten ta ut sin rätt. Det är farligt.

NU ÄR DET skumt och armar och ben värker. Handleden har skakats så mycket att det känns som om en dobermann haft armen som grugleksak.



Här går tuffaste turen

Här är sträckningen för PWC Endurance. Kör med dina polare, ha rätt utrustning och kom ihåg att träna och ha en chokladkaka i stuvén.

Illustration Anders Jelving Foto Mikael Mahlberg

Klä dig för 120 distans

Att köra vattenskoter på vintern kräver en hel del av både dig och din utrustning. Särskilt om du ska köra långt.



VHF

Regel ett. Åk aldrig ensam. Då minskar risken för att du ska hamna i en förlig situation. Om du blir avskuren från gruppen måste du kunna kommunicera med de andra på ett tydligt sätt. Det är viktigt för säkerheten, och en VHF är självklart bra utrustning. Denna kostar runt tusenlappen. En vattensjitter påse till din mobil är bra så länge du har täckning. Gådn lite att VHF-en kräver certifikat.



HJÄLM (OCH RYGGSKENA)

Hjälmen är ett måste. Ryggskena är också viktigt om du ska köra hårt. Jag gillar inte visir eftersom de sällan sitter där de ska och man får bänna på insidan när de akar nod. Men det är bra om du har en hjälm eller ryggsäsong som du väl sätter kvar på skallen. De här brillorna kommer från Gill och har sträps i nacken. Kostar 495 kronor.

BÄRBAR NAVIGATOR

När du kör långt bör du ta ut ruttan och lägga in vägpunkter vid köksbordet. En handhållen navigator är inget att planera efter när fingrarna är kalla och det går vägor eftersom det är svårt att se på skärmen. Men den bärbare navigatören är överlägsen om du hamnar i vattnet eller om du har tappat bort dig och du måste ge en position till sjöräddningen.



HANDSKAR

Du kommer att tappa känslan bara av att hålla i gason när välgorna går och du närmar dig tio överkade ditt. Handskar som tillåter att du kan hålla i gasset på samma sätt som om du hade på en vanlig handskar. De är tillgängliga i olika färger och passar de neoprenhandskarna från Gill får blinderna att klara längre distanser. De här kommer från Captains i Stockholm och kostar 395 kronor.

SAKERHETSJUS OCH PANNLAMP

Skaffa ett vattenskyddat blinkande ljus, som det här från Princeton Tec som kostar runt 200 kronor. Det blinkar länge och blinker både som positionsljus när du står still och som blinkningsljus när du hämtar i vattnet. Kom ihåg att ha ett mycket svart att hitta en nödsäklad utan ljus i mörkret.

Pannlampan är från Petzl och klarar tre meters djup. Perfekt för att läsa sjökort och kartor. Den har ett litet ljus för att hjälpa till att hitta dina utrustningsdelar när du har rött ljus, som into kvadrar märke- och korsande. Pris runt 400 kronor.

TORRDRÄKT

Precis som hjälmen är den ett måste om du vill klippa upp gummit. Det är viktigt att du väljer en dräkt som minns i konkreta sin häls och som innan du drar ut på längtan. Milt tips är att du tar med en sax så att du kan justera den under färd. Men klipp inte för mycket, eller på fel ställe. Det är viktigt att du väljer en dräkt som passar till din kropp. Vardslös MPX i Gore-Tex kostar runt 7 000 kronor.

TAMP

När din polare får in skitt i impallern måste du kunna dra honom till en säker plats. Ha en lång flytande tamp där den är lättstäm. Utan tamp ökar risken för övernattningsproblem. Denna kostar 10 kronor meston på Caplins.

SKOR

Vor, seglarstövlar är bäst, men om du har gummiutrustning så är det bättre. Torrdräkten funkar det med stora seglarskor och rejilla yllestrumpor inmanför gummisockan. Gå inte bort att röra på fötterna med jämna mellanrum för att hålla cirkulationen igång.