

I RAKETFART GENOM SKÄRGÅRDEN

91 år ung är Raket en Pettersonbåt med oanade fartresurser. Vi har tagit en tur i 25 knop, med kepsen bakvänd och mungiporna vid öronen. Välkommen ombord.

Av Stefan Iwanowski



Jag såg Raket första gången i början av 1990-talet. Hon stod på en gedigen, gammal trailer av det hembyggda slaget med gamla lastbilshjul. Ett av däcken hade punktering och var den troliga orsaken till att hon blivit stående. Ekipaget hade parkerats på en mötesplats vid en liten Värmdöväg. Synen var både anslående och sorglig. Detta vackra slanka skrov som lovade så mycket njutning, övergivet, med en troligen tragisk framtid. Den gången följde jag inte hjärtats röst (den som gör att man råkar ut för så mycket roligt) eftersom förnuftet sade att jag borde ta hand om mina andra båtar...

Det blev Ellen Ridderstolpe som istället gjorde vad som borde göras. Raket hade lämnat mötesplatsen och fortsatt sin ovissa färd till en kaj på Ormingelandet när Ellen seglade förbi i sin skärgårdsfyrtia Fjäril IV. När hon väl fick syn på Raket bort i fjärran, skulle hon gjort en tvärnit om skärgårdskryssare var utrustade med ordentliga bromsar. Istället blev det en gip rakt ner mot kajen. Hopp i land. Där konstaterar hon att hon inte kan låta denna båt stå övergiven på det viset. På vinst och förlust lägger hon en lapp i båten med namn, nummer och "Vill du sälja?".

Nästa steg skulle bli att ta reda på hur man gör med dylikt "flytgods" utan ägare. Men ett par dagar senare ringde ägaren och Ellen blev ny ägare. Ellen som hemma på gården i Södertälje har tillgång till traktor tog med en sådan och ett gäng kamrater, lastade Raket på ett bättre släp och styrde kosan hemåt. Med fartbegränsningen 30 km var det krokiga småvägar som gällde. I 9 timmar kunde hon njuta av landskapet som passerade i sakta mak innan de var hemma.

Vid den här tiden gick Ellen på båtbyggarskolan på Skeppsholmen och hade



Det är en nöjd Mats Arrhénborg som sitter bakom ratten i Raket, som han delar ägarskap med kamraten Joakim Irebjer.

dessutom fem andra båtar att jobba med. Raket blev alltså stående och samvetet gnagde.

Nya krafter tar över

Genom vänner kände Ellen till båten Loris och tänkte att ägarna Mats Arrhénborg och Joakim Irebjer verkade ju gilla gamla båtar så "vill ni ha en till?". Fortfarande med slipdammet i kläderna och håll i plånböckerna efter den omfattande renoveringen de just slutfört på Loris, svarade de "Jovisst" med ett skevt leende.

Även med dessa herrar började hjärtats

röst och förnuftet bråka. Men när de stod framför Raket i ladån på Ellens gård och lyfte på presenningen gav de upp allt förnuft till glädje för alla parter.

Och nu till slut till början av hela historien! På konstruktören CG Petterssons ritning 561 står "9,75x1,50 meter snabbgående motorbåt för kandidat C Wikström". "Snabbgående" innebar då att den med en Buffalomotor på 30 hästkrafter kom upp i 12 knop! Den var öppen och hade två sittbrunnar med avrundade sarger för- och akteröver och beställaren, filosofie kandidaten Carl Wikström, lät Tysslinge varf



Vi lägger loss från Heleneborgs Båtklubb i Stockholm där Raket har hemmahamn mellan de lika klassiska båtarna Duo II och XXX



Det är mycket bilkänsla över Rakets förarplats. Lång rattstång, fyrekrad kromad ratt med mahognykringla. Prydligt så det förslår.



Inte originalinstrument men väl så klassiska. Det gäller ju att återskapa känslan och stuket så långt det över huvud taget är möjligt.



Den stora ventilatorn sitter på den ena av Rakets två skjutluckor, som skjuts på varandra för att blotta det stora motorrummet under fördäck.



utanför Södertälje stå för byggnationen.

Efter några år, när kandidaten blivit grosshandlare och trävarufabrikör, och möjligen något bekvämare, lät han beställa en ny överbyggnad, vilket då var vanligt även på bilar. Även denna gång var det Cege som ritade och Tysslinge Varf som byggde. Resultatet blev den nu befintliga halvsalongen, kanske lite mer praktisk vid färderna ut till sommarstället på Maderö, utanför Ingarö i Stockholms skärgård.

Mycket snickrande

Fram till 1931 var Raket inregistrerad i Kungliga Svenska Segelsällskapet med Wikström som ägare innan hon försvinner både ur matriklarna och vår historia, för att en mansålder senare dyka upp, något bedagad, men lika skön, på en trailer på en liten Värmdöväg.

Mats och Joakim fick ny energi av sitt nya fynd och satte igång i verkstaden i Gustavsberg, där Loris fått sin ansiktslyftning. Båtbyggare Greger Andersson fick ansvaret för genomförandet och jobbade tillsammans med Kasper Enge. Och en köl, 40 meter bordläggning, ett antal däcksbalkar och balkvägare och några meter skarndäck och däck senare var de alla nöjda. Renskrapning in- och utvändigt, oljning och lackning var nästan som en belöning.

Raket sjösattes på våren 2007 efter okänt antal år på land. När jag följer med Mats på en tur en kylslagen men emellanåt solig höstdag två år senare har hon återerövat något av ålderns patina, i bästa bemärkelse. Mats tillstår att allt inte är original. — Någon kartlampa fanns ju inte, men en tidstypisk lanternorna gör god tjänst och smälter fint in i miljön. Sedan måste man ju ha det lite bekvämt också, säger han finurligt och petar till en list på babordssidan. Vips vippar en glashållare fram! Modern till utseendet men väl dold bakom gammal mahogny när den inte används. Så mullrar motorn igång under fördäck. Där ligger idag en nätt Chevrolet Corvette V8-motor de fick av Per Lydmar. Denna ger henne en maxfart omkring 25 knop, alltså ungefär dubbelt mot när hon var ung. Maxfart uppnås vid strax över 3000 varv, vilket ljudmässigt blir lite ansträngande i längden även om man gillar motorsången. — Planen är att byta till en annan motor där vi kan köra på lägre varv med större propeller och ändå få samma fart.

Det går att sitta och köra men känns bättre att stå och se över vindrutan. Svårt att säga om det är fartvinden eller magkänslan som gör att mungiporna börjar fladdra uppåt örönen. Hellre 25 knop i en raket än 50 i en tvåkopp! Men vi konstaterar båda att detta inte är en båt man gör

några snäva girar med. De smärta mått Cege givit Raket gör att girar i hög fart ställer krav på den som håller i ratten. Kan man inte trixet lägger hon sig utåt i giren, vilket är lite läskigt. Om man däremot, med sin kroppsvikt väger över henne åt rätt håll bibehåller hon rätt lutning genom kurvan!

Saknar 60 år

Efter en stunds vindrufsande vid ratten öppnar jag den gracila dörren till halvsalongen och slår mig ner på dynorna som är klädda med tåligt älgleder och stoppade med tagel hämtat från tagelmadrasser. Omgiven av varm mahogny och med häckvägen och den väl tilltagna flaggan i blickfånget har jippie-känslan nu motats undan av ett stilla välbehag. Än är Raket inte färdig. Hon saknar fortfarande ungefär 60 års historik. Men vi vet också att rätt som det är trillar det in en bit kunskap.

— Det var underbart när Carl Wikströms barnbarn Eugen hörde av sig, säger Mats Arrhénborg. Han berättade minnen från båten och visade gamla originalfotografier. Och när familjen sedan sponsrade oss, var det helt enkelt en riktig lyckoträff. Men än saknas det som sagt många pusselbitar innan historiken är komplett.

Du kanske har en? □



Det blev mycket bekvämare ombord när halvsalongen byggdes på. Nu kunde färden ut till sommarstället göras utan risk för att bli dyblöta om det blåste på lite.

OM MASONIT

Masonit har namn efter sin uppfinnare, den amerikanske industrimannen William H. Mason som 1924 tog patent på ett sätt att tillverka träfiberplattor. Metoden innebär att träspån utsätts för het ånga vilket lösgör träfibrerna från varandra och de bildar en formbar massa.

Denna pressas sedan till skivor och upphettas. Metoden gör att man inte behöver använda lim eller andra tillsatser vilket gör den mycket miljövänlig.

Masonitskivor används till allt från väggbeklädnad, tak och innertak, bordsytor och gitarrkroppar.

På den marina sidan har masonite använts både som däck och skrovmaterial. Väl fernissat eller på andra sätt fuktsäkrat är det tämligen hållbart.

CARL WIKSTRÖM

Carl Wikström (1884-1962) kom från välbärgade förhållanden. Familjen ägde bland annat ett sågverk i Rundvik i Ångermanland. I hård konkurrens med intressenter i hela Europa lyckades C. W. erhålla kontrakt för licenstillverkning av Masonite och kom igång med produktionen ungefär samtidigt som W. H. Mason själv.

C.W. uppförde 1924-25 villa Wikström i Diplomatstaden på Djurgården. Stockholm. Han ägde och seglade själv kuttern Gerda (10.35x2.35) byggd 1903 av August Plym på Stockholms Båtbyggeri AB.