

AINA CEDERBLOM, VÄRLDSHAVENS ÄVENTYRERSKA

Utdrag ur Ekenäs navigationsklubbs klubbtidning Enslinjen, nr 21, 2010.
(<http://www.ekenasnavigationsklubb.net/ENSLINJEN2010.pdf>)

Aina Cederblom (1896 - 1986) var en världshavens vagabond och äventyrerska. Hon älskade äventyr, för ensam med sin lilla femmeters båt till Svarta havet och Medelhavet, till de grönländska isvidderna och fjärran östern. Hon tog sig med sin båt från Sri Lanka till Indien, sedan till Vietnam, Java och Filippinerna, tusentals sjömil, de flesta över öppet hav.

Aina Cederblom var en människovän. Till yrket var hon teckningslärare och textilkonstnär. Hon var mycket intresserad av vävning och startade vävskolor både på Färöarna och i Brasilien. Hon gjorde också en enastående insats vid Finlandshjälpen, då hon bl.a. med egen skuta skeppade nya hus till finländare, som evakuerats från sina hem.

Det var i början av 1930-talet som Aina Cederblom började drömma om båtfärder till främmande länder. Hon var 34 år då hon skaffade sig en öppen fem meter lång båt med en 6 hk utombordsmotor. Säljaren sade att det var en bra båt som hon kunde fara ända till Åland med, hon planerade dock längre färder med båten som hon döpte till Rospiggen.

En augustidag 1931 startade Aina Cederblom från Stockholm. Utrustningen var minimal, i en väska hade hon det nödvändigaste som placerades under fördäck. Några bensindunkar, ankare, tågvirke, två filter, en kudde stoppad med hö, en tjock kappa att sova i och en regnkappa, det var allt. Redan vid Arkö en bit söder om Landsort tog bensinen slut. Aina rodde iland. Där fanns ingen bensinstation, men dock en skola. Där låg en orm i en butelj med bensin, i brist på sprit, och halva buteljens innehåll fick hon i present och kunde med hjälp av den ta sig vidare till nästa brygga. Vädret var vackert och Rospiggen avverkade sjömil efter sjömil. Så småningom började motorn gå dåligt. Aina kunde rensa en förgasare och torka ett blött tändstift, mera motorkunskaper hade hon inte. Hon blev alltmer bekymrad, men i Kalmar råkade hon lägga till vid ett båtvarvs brygga. Varvsgubbarna tog en titt på motorn, det var dags att sota den.



I Trelleborg gick hon i land för att skaffa ett tullpass för båten. Hon såg på sin järnvägs-karta över Norden och tog ut en kurs mot Mön. Nu blev det större vatten och Aina ångrade att hon inte skaffat en kompass i Trelleborg. Så småningom siktade hon land och en stor vit byggnad. Hon styrde ditåt, det var långgrund men hon kom iland. När hon väl kommit iland upptäckte hon att hon var i Falsterbo som ligger en bit väster om Trelleborg. Det var tämligen snöet, men Aina tittade ut över havet. Långt borta syntes ett vitt litet moln. Där måste Möns klint ligga, och det visade sig att så var fallet.

Sedan kom etappen från Falsterbo till Warnemünde, 80 sjömil öppet vatten. Hon räknade ut att om hon höll en viss vinkel mot vågorna så borde hon styra mot Warnemünde. Det blev grövre sjö än hon varit med om tidigare och hon tyckte att det kändes lite kusligt när fastlandet försvann bakom henne. Hon siktade dock några fiskebåtar som var på väg till Warnemünde, så det var bara att följa efter i deras kölvatten.

Från Warnemünde fortsatte hon på floder och små kanaler mot Elbe. Hon kände sig instängd efter färden på det fria havet och det blev inte bättre av att det regnade både dag och natt. Elbe blev både en besvikelse och prövning. Vattnet var gult och det var ordentlig motström. Regnet fortsatte att ösa ned och därtill började motorn att hacka igen. I Dresden drogs Rospiggen upp och sattes på en godsvagn till Regensburg. Sedan blev det sjösättning i Donau, som liksom Elbe inte var blå utan gul. Lyckligtvis blev det dock nu medström och Aina styrde söderut. Motorn blev allt ovilligare, hostade och vägrade att gå annat än på lägsta varv.

I Passau plockade Aina isär motorn. Hon lade upp varje skruv, mutter och motordetalj tillsammans med en lapp, där det stod skrivet var den skulle sitta. Sedan torkade och smorde hon varje liten detalj, plockade ihop alltsammans och provkörde. Det visade sig att motorn åter gick perfekt. Vädret blev vackert och det blev en fin färd till den österrikiska staden Pöchlarn, där Rospiggen skulle läggas upp för vintern.

På våren 1932 kom Aina tillbaka till Pöchlarn och satte igång med vårrustningen. Hon hade lärt sig av erfarenheterna och hade med sig extra bensindunkar, kompass, riktiga kartor och yllekläder. Hon monterade också in en 70 liters bensintank under mittoften.

I Wien varnades Aina för gränskontrollerna. Man sköt på båtar som inte stannade. Än värre skulle det vara längre ner på Donau, för där skulle det finnas rövare och banditer. Vid den Ungerska gränstationen Szob blev det problem. Tullarna godkände inte Rospiggens tullpass och alternativen var att erlægga deposition eller fortsätta till Budapest under soldateskort, Aina valde soldateskortet. Soldaten bar både sabel och pistol. Aina tyckte att de skulle dela på vapnen och soldaten gav henne pistolen. När hon började fingra på den blev han dock rädd och tog tillbaka den. I Budapest förtöjdes Rospiggen nedanför parlamentshuset. Myndigheterna blev till sist övertygade om att Aina inte hade onda avsikter så soldaten slog ihop klackarna, gjorde honnör och försvann, fortfarande beväpnad till tänderna.

Hon fortsatte vidare längs Donau utan några äventyrligheter. Tidvis var strömmen ganska stark och Aina försökte lägga sig bakom större fartyg i deras kölvatten och just när Rospiggen närmade sig den farligaste passagen erbjöd en bogserare hjälp. Aina tackade för hjälpen för hon hade hört att strömmen vid Järnporten kunde vara så stark att det var mer än den lilla snurran skulle orka med.

Man hade varnat henne för rumänerna, men hon upplevde dem som vänliga och hjälpsamma. Det var först när hon kom till Donaudeltat som det började bli olustigt. Gång på gång dök det upp båtar med vilda typer, som ville ta sig en titt på den mystiska flickan. Flera gånger fick hon snabbstarta för att komma bort från det obehagliga sällskapet. Vid gränsen mellan Rumänien och Bulgarien passerade hon på nära håll en fyr. Där stod ett par karlar och gestikulerade vilt. De ville att hon skulle lägga till, men stranden verkade minst av allt lämplig för en tilläggning. Hon girade därför ut mot havet. Det smäll till och en kula slog ned i vattnet inte långt från Rospiggen. "Snällt av dem att varna mig", tänkte hon. "Antagligen var jag på väg mot något farligt grund, men de skjuter dåligt. Jag kunde ju ha blivit träffad!"

Lite senare passerade hon under en hög klippa. På krönet stod ett par soldater och vinkade. De hade också gevär och började att skjuta. Kulorna visslade runt Rospiggen och Aina Cederblom förvånade sig storligen över soldaternas vårdslöshet med bössorna. Till sist träffade en kula motorn med resultatet att denna rusade upp i högvarv och snabbt förde Rospiggen ut till havs. Det var först på kvällen, när hon funderat igenom saken, som hon kom på att de där skjutgalna karlarna kanske var gränsvakter, som velat tvinga in henne till passkontroll.

Färden längs Donau och på Svarta havet hade tagit längre tid än vad Aina räknat med och det var redan juni månad då Rospiggen plöjde fram på Bosporen mot Istanbuls minareter. Hon hade tänkt sig vara hemma till hösten och hon visste att det skulle bli mycket besvärligt att passera Dardanellerna med dess opålitliga strömmar och att Egeiska havet var okänt för snabbt uppblåsande vindar. Det låg ett svenskt fartyg, s/s Småland, i hamn och Aina talade med kaptenen. Resultatet blev att Rospiggen lastades ombord. Ny sjösättningen skulle det bli vid Sicilien.

Så sjösattes Rospiggen igen efter ångbåtsfärden från Turkiet. Det blev en blöt Medelhavspremiär - båten läckte som ett såll efter att ha stått uppallad som däckslast i den brännande solen. Färden gick vidare längs Messinasundet och den italienska kusten. I stort sett var det fint sommarväder, men ibland bröt det ut oväder. Då var det bara att snabbast möjligt söka sig in mot land och vänta på bättre väder.

En dag råkade Aina köra på en delfin. Delfinen bara skakade på sig och försvann till tryggare vatten, men brytpinnen till propellern hade gått av. Sådant kan vara försmädligt, men är lätt att åtgärda om man har en extra brytpinne ombord. Det hade inte Aina Cederblom, som nu fann sig driva omkring hjälplöst på havet. Hon funderade och kom till sist på att tälja fram en brytpinne ur ett hårt tandborstskäft. Det fungerade. Några dagar senare, då hon var på väg mot Livorno, råkade hon komma helt vilse på Medelhavet. Det började med att hon körde i nattmörkret mot något som liknande en fyr. När morgonen kom visade det sig att hon var ute på det öppna havet. Hon siktade dock några små öar förut. Hur hon än körde under dagen så verkade det som om hon inte kom närmare de mystiska öarna.

Det skulle bli ännu besynnerligare. Egentligen borde navigationen vara enkel. Det gällde ju bara att hålla Italien på styrbordssidan så skulle hon komma rätt. Nu hade hon öarna åt styrbord, men det märkvärdiga var att solen gick ned över dem. En titt på kompassen visade att det inte var något fel på väderstrecken men däremot på geografien. Hon måste ha ändrat kurs totalt under natten och där de små öarna låg, där fanns inga öar. Efter ytterligare en dag på havet, en stekhet dag då motorn krånglade och måste plockas i sär och gås igenom, fann hon att Rospiggen närmade sig ett högt bergsland. Till sist siktade hon en liten by, styrde dit och frågade försiktigt en fiskare var hon var. Rospiggen hade hamnat på Korsika!

Det är en mycket lång sträcka öppet hav mellan Korsika och det franska fastlandet och Aina Cederblom tvekade länge om hon skulle våga sig över det vida vattnet. Kaptenen på passagerarfärjan, som gick

mellan Calvi och fastlandet, menade dock att det borde kunna gå om hon hade en bra kompass, och det tyckte hon att hon hade. Kaptenen hjälpte henne med att ta ut rätta kursen mot Monaco och förklarade de fyrkaraktärer, som hon kunde ha nytta av att känna till. Hon gav sig av i fint väder och allt gick till en början bra. Korsikas höga berg sjönk vid horisonten och förut siktade hon Alpernas toppar. Då gav motorn upp totalt. Aina Cederblom försökte montera ned motorn, men ett par skruvar vara omöjliga. Det var bara att ta till årorna och att ro. Vid ett tillfälle siktade hon små valar, som blåste intill båten, men de lämnade dock lyckligtvis Rospiggen i fred.

Så småningom dök det upp en tysk ångare. Kaptenen tog Rospiggen på släp och Aina fick komma ombord. Hon var då inom synhåll av kusten och kapten satte henne i land i Nice. Sedan puttrade hon vidare längs Rivieran och uppför Rhône förbi Avignon. I Lyon tog hon tåget till Strasbourg och sedan blev det medströmsskjuts nedför Rhen mot Nordsjön. Efter en sväng ut på Nordsjön passerade hon Kielkanalen och fortsatte därefter mot Göteborg och Göta Kanal. När Rospiggen närmade sig Stockholm blev det rimpfrost på däck de sista nätterna.

Det dröjde inte länge förrän Aina gav sig ut på nya äventyr. 1933 ville hon ge sig in på något som ingen annan hade försökt sig på. Hon skulle ut på Atlanten med snurrebåt. Palmgrens varv i Söderköping hade byggt en ny båt, Rospiggen II, inte mycket större än den gamla men med skåp för proviant, utrustning och verktyg. Det fanns inbyggd tank för 300 liter bensin och lösa däcksluckor, som kunde läggas på som skydd mot överbrytande sjöar. Dessutom satt det en ny sju hästars Archimedes på akterspegeln och det fanns också en riktig spritkompass.

Båten sjösattes i Göteborg och Aina startade färden. Första problemet hon fick på den här färden var att tanken började läcka och hon fick sina kläder indränkta i bensin. Efter att ha fått tanken reparerad fortsatte färden mot Norge. När hon låg i Sydnorge och väntade på lämpligt väder att puttra över till Shetlandsöarna kom hon i samtal med en norsk fiskare. Han tittade på båten, på Aina och den lilla sjuhästars Archimedes som hängde på akterspegeln. Han skakade på huvudet och varnade henne. Men hon förklarade för honom att hemma i Sverige far flickor ofta ensamma på en liten tur med aktersnurra.

Från Utsira fyr styrde hon rakt ut mot Atlanten med kurs mot Shetlandsöarna. Det blev vågor som Aina aldrig hade varit med om tidigare. Rospiggen dök ned i vågdalarna som en racerbåt, tappade farten men segade sig sedan uppför nästa vågkam. Hon körde timme efter timme och oroade sig över att hon skulle komma ur kursen. Det blev backe upp och backe ned hela dagen. Ögonen föll ihop och till sist insåg hon att hon måste sova. Hon hade suttit till rors trettio timmar i sträck, och det var inte mänskligt.

Nästa morgon värmden solen. Hon kröp upp, såg en val på avstånd och fram mot dagen siktade hon en fiskebåt. Jo, hon var bara ett par timmars gång från Lerwick på Shetlandsöarna. Fiskebåten tog Rospiggen på släp.

ATLANTFÄRDEN

Efter ett par dagars uppehåll i Lerwick fortsatte Aina mot Färöarna. Det blev en lång och svår dust mot havet. Det var gropigt och skummet yrde. Motorn blev vit av salt och det gnistrade om tändstiftskablarna. Efter femton timmars gång lade Aina ut drivankaret och kojade.

Dagen därpå mojnade det något. Hon gjorde ren motorn, som var full av salt, och fortsatte. Just före skymningen siktade hon en ö långt borta. Nästa morgon var hon tidigt uppe, befriade motorn från salt och startade igen. Så småningom siktade hon ön igen samt en trälare. Skepparen på trälaren upplyste henne om att det var Fuglöy som låg vid horisonten, den nordligaste av Färöarna.

På Färöarna stiftade hon närmare bekantskap med kaptenen på trälaren Stella Maria som lovade att ta Rospiggen II och Aina Cederblom till vattnen utanför Grönland, närmare sagt Grönlands västsida utanför Godthaab. Danskarna hade utfärdat ett strängt förbud för utlänningar att besöka Grönland, och det förbudet var stenhårt. Aina hade dock andra planer. Hon skulle köra snurrebåt till Amerika! Avståndet mellan Grönland och Cumberlandhalvön i Kanada är inte mer än 350 km, det menade hon borde kunna klaras på några dagar.

Den 22 juli sattes Rospiggen i sjön. Aina hade tagit på sig pälsen och alla de varma kläder hon hade. Besättningen trugade på henne proviant i massor. Hon tyckte att det var onödigt, men ville inte säga nej. Så satte Aina kurs mot Cumberland. Nästa dag siktade Aina något som såg ut som en vit mur. Det var is. Det kom isflak och små isberg. Så var Rospiggen plötsligt inne i en labyrint av is och snö. Propellern slog



Aina putsar Rospiggen II. Ingen stor båt för en Atlantfärd! Båten finns kvar än i dag på museet i Klaksvik på Färöarna.

i mot ett isflak och tvärstoppade. Det visade sig att propellern klarat törnen, och Aina fortsatte. Hon insåg att hon hamnat i packisbältet och att det började bli farligt. Hon letade sig fram, hittade kryphål och blev allt tröttare. Efter fyrtio timmars vaka hände det, en ny smäll mot ett isflak. Den var så kraftig att motorn gav upp helt. Det hade kommit in vatten i cylindrarna och den vägrade att starta igen. Hon fick ta till årorna. Hon rodde. Det blev soliga dagar och dagar då det fräste vitt från vågtopparna. Provianten, som hon tyckt vara så överflödigt väl tilltagen, började tryta och hon ransonerade mat och vatten. En gång rodde hon sexton timmar i sträck. På femtonde dagen sedan hon lämnat Stella Maria började det bli glesare mellan isbergen. Den sextonde dagen kom - äntligen - med sol. Havet låg blankt och det fanns ingen is i sikte.

Hon åt två kex mycket långsamt och drack sedan ett tredjedels glas vatten. Sedan monterade hon ned motorn, torkade av, smörjde och oljade. Det tog hela dagen och sedan kom den stora frågan. Skulle motorn starta? Hon ryckte till i startsnöret. Inget hände. Ett nytt ryck och inget livstecken från motorn. Så ett sista, desperat ryck. Motorn gick igång!

Aina Cederblom styrde tillbaka mot Grönland. På nittonde dagen siktade hon en bergstopp. Det var fjället Sukkertopp och några timmar senare fick hon syn på ett fiskefartyg. Hon togs ombord på fartyget som hette Magischiana, fick varmt te och somnade. Äventyret i Grönlandsisen var slut! Det bestämdes att Aina skulle följa med ombord på Magischiana till Färöarna i september när fisket avslutats.

Från Färöarna fortsatte hon ombord på S/S Sleipner som via England var på väg till Danmark. En bit från Skagens udde sjösattes Rospiggen och Aina styrde mot Göteborg. Hon kom senare tillbaka till Färöarna där hon startade en vävskola, som fortfarande finns kvar.

Efter Atlantfärden blev Fjärran Östern nästa färdmål. Aina skaffade en ny 18 fots båt som döptes till Rospiggen III. Den hade samma modell som hennes tidigare båtar. Båten lastades ombord på en fraktbåt för sin långa färd till Indien. Den lastades av i Colombo på Sri Lanka, därifrån Aina styrde iväg vidare på egen köl mot Calcutta. Hon hade tre veckor tid på sig att komma fram innan hon skulle tillträda som vävlärare i Tagores skola i Indien. Diverse tillbud hade hon på vägen. En natt när hon låg för ankar blev hon påkörd av en fiskebåt och Rospiggen III fastnade fast i deras fiskenät. Aina var ovan med den tropiska solen och huden blev full med brännblåsor som fylldes med vätska. Svårast utsatt blev ryggen.

När hon en dag studerade sjökortet stod det att det vid en flodmynning kunde förekomma ”rather strong overfalls”. Aina förstod inte vad detta kunde betyda. Plötsligt såg hon en lodrät vattenvägg närma sig parallellt med båtens styrbordssida. Det var en flodvåg! Nu gällde det att handla snabbt. Fort över mot babord. Vattenberget kom störtande mot båten och den vräktes uppåt. Sjön bröt dock inte förrän den passerat och Aina och båten klarade sig med ett nödrop. När hon varit på väg nitton dagar började tiden bli knapp och hon måste lämna båten i Vizagapatam och ta tåget till Tagores skola.

Månaderna vid Tagores skola gick fort. Efter skoltiden reste hon runt i Indien. Så småningom blev det dags att gå till sjöss igen. Tiden och det tropiska vattnet hade dock farit illa med bordläggningen under tiden som Rospiggen III legat däri. De indiska småkrypen hade kalasat på Rospiggens fina bordläggning av furu. Efter tre månaders reparation på båtvarv kunde Aina styra vidare. Burma var hennes följande mål, dit var det ungefär 630 sjömil. Så fortsatte Aina sin färd vidare. Efter Burma blev det Vietnam, Kambodja, Java, Sumatra, Bali, Borneo och Filippinerna.

FJÄRRAN ÖSTERN

I början av september 1939 kom hon till Filippinerna. Då hon befann sig i Manila fick hon veta att Europa stod i brand, det andra världskriget hade brutit ut. Hon hade planerat att fortsätta till Shanghai, men beslöt sig i stället för att resa hem.

Rospiggen III lastades på ett fartyg för transport till Kina, sedan på ett annat fartyg för resan till Europa. I Lerwick på Shetlandsöarna sattes Rospiggen III i sjön igen och det blev en höstlig hemfärd över Nordsjön till Sverige.

Aina Cederblom hade gjort en fantastisk resa. Det var fråga om väldiga avstånd, långa färder över öppet hav och en annorlunda, tropisk värld. Hon hade varit ensam, båten var bara fem meter lång och utombordsmotorn orkade inte med mer än fem knops fart.



Aina Cederblom i Rospiggen III vid besöket i Jakarta.

TILL EKENÄS MED TRÅLAREN BRILL

På vårvintern 1940 beslöt sig Aina Cederblom att sätta igång en hjälpkaktion för Finland. Hennes målgrupp blev fiskare i den västnyländska skärgården som blivit tvungna att lämna sina hem i samband med freden efter vinterkriget.

Hangöområdet utarrenderades då till Sovjetunionen och befolkningen evakuerades. En stor del av Hangöborna stannade i Ekenäs. Befolkningen i Ekenäs ökade med drygt 1300 personer, vilket betydde att det blev en besvärlig bostadsbrist i staden.

Aina Cederblom beslöt sig för att skeppa över byggnadsmaterial till fiskarstugor. Hon skaffade sig skepparbehörighet, med en examen hos sjöfartsstyrelsen. Det behövdes också en farkost, så hon köpte en gammal trålare på 18 registerton, med en Bolinder-Munktell tändkulemotor. Båten med namnet Brill var i ganska dåligt skick. Med en enastående övertalningsförmåga lyckades Aina Cederblom tigga ihop allt hon behövde: virke, cement, kalk, spik, plåt, fönster, köksspisar och kaminer.

I början av juli 1940 låg Brill fullastad i Stockholm för sin första seglats till Finland. Så gav hon sig av, med som gast och hjälpreda hade hon en gammal sjöbuss som hette Nilsson, det är oklart hur mycket hjälp hon hade av honom. Det skulle bli en av Aina Cederbloms mest dramatiska sjöfärder genom delvis minerade vatten. När Brill kommit ut på Ålands hav blev det storm och den tungt lastade båten krängde i sjöarna och tog vatten över sig som forsade in i maskinrummet. Den gamla tändkulemotorn hostade till och dog. Det gick inte att få igång den på nytt. Nu drev Brill redlöst i stormen, men till all lycka siktades den nödställda trålaren av ett fartyg som tog den på bogser till Mariehamn. Där reparerades motorn och Brill fortsatte färden, nu med sydostlig kurs. Det var dock en otursfärd för det bröt ut en ny storm. Motorn gav upp igen, nu sprack motorblocket. Aina hissade segel, men de gamla sköra seglen blåste sönder i den hårda vinden. Brill drev nu redlöst mot Estland, men på något sätt lyckades Aina föra båten till nödhamn i Haapsalu. Också här reparerades motorn nödtorftigt.

Från Haapsalu fortsatte färden bland minorna över Finska viken till Helsingfors. Färden gick dock bra och Brill förtöjde i Helsingfors den 28 juli. Resan hade tagit nästan en månad och hennes strapatser hade blivit något av en sensation. Tidningarna både i Sverige och Finland rapporterade om hennes äventyrliga seglats med notiser om haverier och uppnådda etappmål, däremellan rapporterades Brill som försvunnen under de båda ovädren.

I Helsingfors mottogs Aina Cederblom som en hjältinga. Hon intervjuades av tidningarna, bjöds på supéer och fick snabbt kontakt med företrädare för fiskarbefolkningen i västra skärgården. Den sista etappen blev ett lekverk. Den 31 juli kom Brill till Ekenäs skärgård. Första platsen där det lossades byggnadsmaterial var på södra Älgö. Av det materialet byggdes det ett fiskehemman som fick namnet Rödjan som numera hör till Ekenäs skärgårds nationalpark. Det lossades också material på Skäldö.

På Älgö träffade Aina den blivande stugägarens 16 åriga son Knut Nylund som sedan skulle följa med ombord på Brill som däckskar och hjälpreda. Knut Nylund sade om Aina Cederblom "Hon var en glad och öppen människa, med klar målsättning och järnhård vilja. Svårigheter bröt aldrig ner henne. Hon var våghalsig, äventyrslysten, men ändå inte dumdristig. Hon visste vad hon gjorde." När Knut Nylunds mor hemma på Älgö frågade Aina om hon inte var orolig och rädd för att förlisa ute på havet, svarade hon rappt: "Man förliser vid stränder, inte på havet". I slutet av augusti 1940 anlöpte Brill också Ekenäs på sin följande resa till den västnyländska skärgården. Totalt gjorde Aina fem resor under sommaren och hösten 1940, innan Brill i december seglades till Helsingfors, där hon togs upp på slip för vinterförvaring och reparation.



Fyra gånger angjordes Ekenäs på sommaren och hösten. Till Ekenäs levererades material till tre hus, avsedda för fiskare som evakuerats från Hangöområdet, de restes i Ormnäs, invid Flemingsgatan och Skutvägen. Totalt skeppade Aina nio hus till Västnyland, av vilka sex stycken hus levererades till skärgården. Det var en enastående insats av Aina Cederblom att allena under några månaders tid samla ihop pengar, material, skaffa en skuta och skeppa allt material från Stockholm till den västnyländska skärgården.

Aina Cederblom hjälpte också till med flyttning av familjer, som hade evakuerats från Karelen, med sin skuta Brill. Hon startade och förestod också en matbespisning i Helsingfors, där hon varje dag bjöd femhundra nödlidande människor på en närande måltid. Hon startade också ett ålderdomshem i Borgå.

Efter fortsättningskrigets slut fortsatte Aina sin hjälpinsats med att tigga ihop tonvis med livsmedel, som skickades till Finland. Men nu gick frakterna med Finlandsbåtarna. Hon reste också till Argentina för att sälja finska textilier och vävnadsarbeten. För pengarna köpte hon 25 ton risgryn som hon transporterade till Helsingfors och sålde billigt åt nödlidande personer.

Ännu år 1967 startade Aina som pensionär ett nytt projekt. Hon beslöt att bygga och starta en vävskola i Recife i Brasilien. Det skulle bli hennes största projekt. Men vem skulle stå för kostnaderna? Aina hade bara sin svenska folkpension samt sextusen dollar som hon fått som skadeersättning när hon blivit påkörd av en bil i USA. Åter en gång började hon samla pengar och material. Hon fick byggnadsmaterial, bl.a. dörrar och fönster från rivningshus i Stockholm, vilka hon själv var med och monterade ner. Hon hade själv ritat skolan, men i sin iver glömde hon att räkna kostnaderna och det räckte inte länge förrän hennes sextusen dollar tog slut. Men Aina fick kontakt med svenska lionsklubbar och de samlade in avsevärda summor till hennes hjälp. Skolan som Aina Cederblom byggde heter Escola Artesanal Sueca Brasileira och den blev färdig år 1970.

Sammanställd av Harras Rönnberg

Källor

- William Rigmark; Världshavens vagabond
- Henrik Cederlöf: Ett femtioårsminne: Aina Cederbloms unika hjälpinsats; (Artikel i Svenskbygden)
- Tidningen: På Kryss
- Internet: Stig Sandelins hemsida; <http://historiskt.se/index.html>

Anm. Per Abrahamsson. Som källa till ovanstående har troligen nedanstående grundkällor bland annat använts:

- Aina Cederblom. På snurrefärd genom Europa. 1932, 1938. Bok.
- Aina Cederblom. Ljudupptagning med Aina Cederblom 2008
- Aina Cederblom. Som sjöloffare på Atlanten. 1934. Bok.
- Som sjöloffare på Atlanten. Ljudupptagning med Aina Cederblom 2008