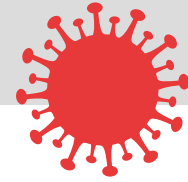


ODYSSÉ

SVENSKA KRYSSARKLUBBENS MEDELHAVSSEGLARE — nr 3/2020



TEMA: CORONASOMMAREN



TEMA: CORONASOMMAREN

Två säkra natthamnar är bättre än ingen alls

Söndagen den 15 mars lade sig ett ödsligt lugn över Agudulce efter Spaniens beslut om utgångsförbud och att stänga ned landet. Vi fick i princip inte lämna Sally, inte heller segla därifrån.

TEXT: HÅKAN LANDBERG | BILD: EVA LANDBERG



Man får med sig en hel del i två stora cykelväskor men det blev ändå många turer innan all proviant och förnödenheter var ombord.

Så skrinlades alla våra planer för sommaren. Seglare med egen bil körde hem en efter en men vad skulle vi göra?

När vi förstod att restriktionerna skulle bli långvariga började vi fundera på hur vi skulle kunna segla hem. Vi ville vänta till månadsskiftet april/maj för att få bättre väder och då i värsta fall segla direkt hem till Västkusten.

Det är lika långt som från Bermuda till Azorerna, 1.900 sjömil – en ganska normal hemsegling, som många gör. Den skulle ta 14–18 dygn om vi seglade nonstop.

Många blanka nej

Vi började tidigt följa och kontakta andra båtar och kolla olika fora på sociala medier. Nästa steg var att mejla till diverse myndigheter och



Vi såg Gibraltarklippan lite fler gånger än vi hade önskat.

hamnar längs tänkt rutt. Vi frågade om det gick att ankra, tanka diesel och gå till kaj. Vi var noga med att påpeka för alla att vi inte skulle nöjessegla utan transportera oss och båten hem.

De svar vi fick i slutet av april var blandade. Många hamnar svarade blankt nej, andra var försiktigt positiva. Längs vägen fanns några möjligheter att stanna som kändes säkra.

Även om Portugal var stängt kunde vi få gå in i några hamnar för att tanka och proviantera, men vi skulle inte få gå iland och måste lämna så snart vi provianterat – inga vi kunde räkna med som natthamn.

Sju dygn till trygghet

A Coruña minst sju dygn bort var den närmaste hamn vi kände oss trygga med. Vi hade också en bekräftad möjlighet att ankra i Baiona om vädret skulle bli sämre.

Efter A Coruña hade vi bara en hamn till som var öppen för oss – Brest i Frankrike. Två stopp är bättre än inga. Utvecklingen i Europa var positiv. Vi hoppades att fler möjligheter skulle öppna sig längs vägen.

Några seglarvänner kallade vår planerade hemsegling för omöjlig och avrådde bestämt från att ge oss iväg.

Vårt intryck var att många seglarforum överdrev svårigheterna eller inte gav fullständig information. Vi hörde t ex att det skulle vara helt omöjligt att segla i Frankrike och England. När vi senare under resans frågade relevanta myndigheter fick vi utan problem tillstånd att segla på deras vatten. En vänlig hamnkapten i Ramsgate hälsade oss välkomna.

Femveckorsbunkring

Det var lite osäkert om vi skulle kunna eller vilja proviantera längs vägen. Vi ville inte riskera att bli sjuka ombord och skulle därför kanske välja att undvika butiker.

Lösningen blev att vi bestämde oss för att provianterade för fem veckor. Vi började proväta för oss okända konserverade spanska rätter och hittade flera olika som föll oss i smaken. Det blev många turer till livsmedelsbutikerna med cykel innan allt på listan tagits ombord.

Vi fick också tillstånd att gå till bränslebryggan en dag för

att fylla diesel i vår tank och i två 20-litersdunkar. Således bunkrade och väl lastade med kölsvinet och hela utrymmet under bordet i salongen fyllt var vi redo.

Totalt seglingsförbud, nästan

Men att lämna hamnen var inte helt enkelt. Det rådde ett i praktiken totalt förbud för alla fritidsbåtar att segla i Spanien. Med lite hjälp från marinan fick vi Guardia Civils tillstånd att segla hem. Det var inte självklart att vi skulle få lov att gå in i hamn igen när vi väl lämnat men vi var mentalt förberedda på att bara segla vidare om det inte gick.

Det kändes härligt att äntligen komma iväg från Aguadulce torsdagen 24 april. Vi var helt inställda på att segla nonstop upp till A Coruña. Väderprognoserna såg lovande ut, fin medvind och god fart första dygnet till Gibraltar.

Blackout vid Trafalgar

Efter sundet mötte vinden. Mitt i natten under tuff kryss utanför Trafalgar dog autopiloten och alla våra instrument. Vi kunde inte lokalisera felet utan vände och

länsade tillbaka till La Linea vid Gibraltar.

Eftersom vi hade ett bra skäl fick vi, efter kontroll med myndigheterna, komma in i marinan. I La Linea fick vi röra oss på samma sätt som vi hade gjort i Aguadulce, dvs en person fick gå iland för att handla.

Vi hade press på oss att fortsätta när vi inte längre hade skäl att stanna men vi drog ut lite på de provisoriska reparationerna för att få ett bra väderfönster norrut.

Då vi under tiden fått positivt besked från Muros i västra Galicien beställde vi reservdelar dit och seglade vidare efter fyra dagar.

Hanterbarare etapp

Nu hade etappen kortats från sju dagar till fem vilket kändes mer hanterbart, framför allt med tanke på väderprognoser som var ganska osäkra en vecka framåt i tiden.

Vi hade också fått positiva besked från Ramsgate och några andra hamnar vilket gjorde oss trygga inför fortsatt segling.

På vägen ut tankade vi i Gibraltar utan problem. Det blev sedan en omväxlande segling upp till Muros, kryss



I hård vind och hög sjö väljer vi små segel för att inte gå för fort. Vi gör ändå mellan fem och sju knop. Focken med bom även när vi har den i lä för att den ska stå stabilt.

upp till Cabo de Sao Vicente och sedan motorgång i svag motvind. Vi passerade Cabo de Roca, Europeiska kontinentens västligaste udde och ett viktigt ”hörne” för oss.

Härifrån seglade vi sedan såväl norrut som österut hela vägen hem. Några timmar före udden fick vi frisk ostnordost och vi kunde sträcka med svällande segel och sju knop i snitt.

Vinden vred med oss

Efter udden kom ett efterlängtat vindskifte som gav medvind hela vägen upp till Muros dock avslutat med ett dygn med hårda vindar, regn och hög sjö.

Välkommandet i Muros var, som vid tidigare besök, väldigt varmt. Även här fick vi rörelsefrihet inom de nu gällande reglerna. Guardia Civil kom på besök dagen därpå, kollade pass och båtpapper. Allt var OK.

Det kan vara lite svårt att få perspektiv på hur långt man seglar. Vi gjorde därför en jämförelse med avstånd hemma i Sverige. Första delsträckan, Aguadulce till

La Linea, blev 150 sjömil vilket motsvarar en segling från Göteborg till Falsterbo. Nästa sträcka, till Muros, var 550 sjömil – som från Falsterbo till Sundsvall.

Restriktionerna lättar

Även om lilla fina Muros kändes tryggt och ”Coronasäkert” blev väntan på bra väder lite långtråkig. Vi försökte njuta den färskaste fisken och passade på att äta lite ”medelhavs-favoriter” en sista gång.

Restriktionerna lättade lite redan efter några dagar. För första gången på sju veckor kunde vi promenera tillsammans, men bara vissa tider och bara en kilometer ”hemifrån”.

Efterföljande vecka blev det ytterligare lättnader. Vi kunde gå ut när vi ville och ta långa promenader. Utomhusserveringar och fler mindre butiker öppnade. Äntligen kunde man få ett glas Albarinovin på kajen – som vi längtat!

Besked i grevens tid

Ändå kunde vi inte räkna med att segla som vanligt i Europa.

Tidigast 8 juni skulle man tillåta nöjessegling i Spanien. Ytterligare en månads stillaliggande i osäker väntan på att segla kändes inte lockande. Vi planerade för en fortsatt snabb hemsegling.

Efter tolv dagar i Muros kunde vi segla vidare den 17 maj. Prognosen spådde ihållande men måttliga vindar kring ost på Biscaya de kommande dagarna.

Efter otaliga e-mejl hade vi fått nästan alla tillstånd för Frankrike. Cherbourg blev nästa mål. Men först kvällen innan vi anlöpte fick vi OK från hamnkaptenen.

Vi gick norrut för motor i lätta vindar längs de västligaste delarna av det som kallas Dödens kust. Det finns en hel del bôar utanför; genom århundradena har många fartyg mött sitt öde här.

Som ett finger ut i havet

Den första udden, Finisterre är inte den västligaste udden, det är i stället den helt okända Cabo Torinana lite längre norrut. Men Finisterre sträcker sig som ett finger ut i havet så man kan förstå att de

gamla Romarna tyckte det var världens ände (Finis Terre).

Efter att ha ätit empenada, den galiciska pajen med bläckfisk, till lunch halas spansk och galicisk artighetsflagg. Vinden började sakta tillta från nordost medan vi tuggade oss för motor lite snett norrut. Efter middagen kunde vi segla; några timmar senare fick vi ta ett rev i storen. Ömsom låg vi upp målet ömsom inte. Sjön var hög och oregelbunden så det var inte helt lätt att sova.

Med obruten horisont

Strax före gryningen nästa dag kunde vi slå ut revet och efter frukost gjorde vi god fart mot Ile d'Ouessant med lite slack i seglen. Vinden fortsatte att avta till mellan tre och fem m/s. Sjön la sig. Dagen blev solig och fin om än med kylig vind men inte den snabbaste seglingsdagen.

Vi såg inte en båt på hela dagen, bara en obruten horisont. Tredje dagen gick i samma tecken. Vi försökte segla så nära vinden vi kunde men kom sakta ut mot fartygsleden i väster. Några

gångar var vinden så svag att vi fick gå för motor. Då passade vi på att ta oss lite extra öster ut.

Sedan blev det åka av

Vid gryningen fjärde dagen kom äntligen en vind som var söder om ost och vi slapp den envetna kryssbogen. Två och ett halvt dygn för styrbords halsar kan trötta ut den bästa. Vi kunde sträcka norrut med lite slack, gjorde god fart trots lite motström och kom fram till Ile d'Ouessant när strömmen vände.

Sedan blev det åka av. Under en halvtimme hade vi så frisk vind att vi stadigt gjorde mer än sju knop genom vattnet och drygt tio över grund med bara krysstället.

När vi rundat ön dog vinden ut och vi kunde äta en sen lunch vid dukat bord i sittbrunnen.

Med polis ombord

Under franska kusten dog vinden helt och det blev motorgång. Fransk marinpolis kom ombord från en liten gummibåt på kvällen. Två trevliga killar sa sig ha fått rapport om en stulen båt med vårt namn, men vi undrade. Efter att ha kollat våra pass och noterat alla uppgifter om båten tackade de för sig och önskade fortsatt god tur.

Strax före gryningen kan vi rulla ut och segla i en nordvästlig lagom vind fram till middagstid. Solen skiner och livet leker. Sedan dör vinden och vi får tidvattnet emot oss. Med tre knop motström går det inte fort. För ovanlighetens skull drar vi på lite mer motor än vi brukar för att åtminstone kunna göra tre knop över grund.

Vi får ändå god tid att studera Alderney i soldiset. Motströmmen släpper

successivt och sista timmen till Cherbourg gör vi nio knop över grund på ett stilla hav. Vi är inne i Cherbourg strax före åtta på kvällen och passar på att fylla dieseltanken full igen innan vi går till vår plats.

Vive la France !

På nervägen gjorde Cherbourg inget större intryck. Den här gången har vi upptäckt nya och bättre sidor. Innanför katedralen ligger en trevlig gammal stad med många fiskhandlare, slaktare, bagerier och vackra blomsterplanteringar. Ett torg med marknad på lördagen. Det finns också en stor och välsorterad Carrefour.

Coronaåtgärderna kändes ungefär som i Spanien. Handsprit och munskydd samt reglerade insläpp till de större butikerna. Tyvärr inga barer eller restauranger öppna men mycket folk i rörelse. Duschar och tvättstuga öppna i marinan.

Snabb segling österut

Vi gick tidigt från Cherbourg för att utnyttja det östgående tidvattnet och medvinden maximalt och rider på första tidvattenvägen i nästan tio timmar. Efter några timmar lugn segling i motström blir det motorgång resten av vägen, nästan ett dygn.

Vi håller oss tolv sjömil från belgiska kusten. Andra båtar har haft problem med att antingen inte komma in eller, om de kommit in, inte kunna gå när de vill. Vi har inte lyckats få några vettiga besked om vad som gäller när vi passerar så vi tar det säkra före det osäkra. Vi genar dock lite över belgiskt vatten utanför Zeebrugge på väg mot Vlissingen i Holland och vi kommer in precis med sista tidvattnet.

Med medström tre gånger och motström två blir det en snabb resa, 6,5 knop i snitt mellan hamn och hamnsluss. Vi slipper en andra natt till havs.

Vaknar i ankdamm

Efter en god natts sömn vaknar vi i en "ankdamm" med strålande solsken och lugna vindar. Vi frågade några holländare vad som gällde men fick aldrig någon klarhet. Gränsen var öppen, kanalerna var i gång och vi fick komma in i första slussen.

Det verkade OK för oss att segla som vanligt så länge vi följde de holländska coronareglerna. Vi fick vanlig semestersegling under de två veckor vi gick norrut längs "standing mast route". Vi besökte gamla favoriter och lite nya ställen och tog alternativa kanaler där det gick.

Holland som helt saknar långa uppforsbackar är ett land som passar för cykling. Hela landskapet genomkorsas av olika leder, separerade från biltrafiken. Det blir ett flertal utflykter.

Äntligen en öl!

När vi kom till Holland var alla barer, restauranger, serviceinrättningar i marinor mm stängda. Men det gick att beställa take-away. Från restaurangen i St Annaland fick vi två jättefat revbensspjäll levererade ombord. Vi njöt av att slippa laga mat för första gången på flera månader och åt tills vi storknade.

Några dagar senare öppnade caféer och restauranger. Fullt med folk men rimligt långt mellan borden. Vi kunde äntligen fika och ta en öl som vi är vana vid. I Enkhuizen sitter vi under ett stort parasoll med infravärme utanför Ankertje och njuter livet.

Ölen är lika god och utsikten över den gamla hamnen och porten från 1600-talet minst lika fin som sist.

Tillbaka på havet

Mätta på kor och gödSELLUKT längtar vi till havs igen. Vid Lauwersoog går vi ut i Nordsjön med kurs på Elbe. Prognoserna hade pekat på kryss större delen av vägen, men vi hade tur och kunde sträcka med god fart.

Efter bara åtta timmar och sju slag blev vinden mer nordlig än förväntat. Vi nådde inloppet vid midnatt, precis då strömmen vände.

I halvvind och medström gjorde vi sedan tio knop över grund. Lite skrämmande i mörker och duggregn i en smal farled med mycket trafik. Vi revade och tog det lite lugnt. Halv sex på morgonen kunde vi slussa in i Kielkanalen.

Det hade inte blivit mycket sömn under natten då vi behövt hjälpas åt långa stunder med att hålla reda på båtar och blinkande bojar. Skönt att sova några timmar på morgonen.

Sluss upp – lockdown

Nu var vi åter i ett land med stängda barer, restauranger och serviceinrättningar.

Prognoserna för resten av vägen hem såg inte lovande ut med mycket ost och nordost vindar. Även om det kändes nära hem så återstod trots allt 350 sjömil. Vi drog ned på tempot och hoppades på förligare vindar om några dagar.

Lika skönt som det varit att komma ut på havet några dagar tidigare var det att köra på en vindstilla kanal några timmar.

Vi gick till ett för oss nytt övernattningsställe i inloppet



Vid segelklubben i Ljungskile. Vi anlöper i grådis med stor flaggning och artighetsflaggor från alla länder vi besökt under babords spridare.

till Gieselau kanalen, 20 sjömil från Brunsbüttel. Före slussen, bara några hundra meter från stora Kielkanalen, ligger fina bryggor på var sida i lummig grönska. Ingen service men heller ingen avgift.

Det blev en fin sommar-eftermiddag i sällskap med ensamsegelaren Ola på Sola.

Hukar under sprayhooden

Nästa dag regnade det lite på morgonen så vi väntade till det blev uppehåll vid tiotiden.

Men såg den glädje som varar. Vid två kom ett ordentligt regnväder med mycket vatten och en del åska. Då var det bara att krypa in under sprayhooden och köra vidare. Tyvärr höll regnet i sig fram till slussarna där vi hade riktig tur. Slussen stod öppen, vi kunde köra rakt in och se den stänga bakom oss. När vi så gick ut i Kielbukten upphörde regnet.

En annorlunda värld

När vi lämnade Sverige i maj 2017, hade vi haft en fin segling från Varberg med besök i flera trevliga danska och tyska hamnar. Nu var vi

inte välkomna i Danmark men fick segla genom Bälten.

Av hamnkaptenen i Laboe fick vi veta att det blivit 14 dagars karantän om vi kommit från Sverige. Från andra hållet klarade vi oss.

Världen ser annorlunda ut.

Vi lämnade Kielbukten på morgonen. Efter lite manövrerande för Kielfärjor och andra stora båtar kunde vi sträcka med lite slack och ett rev i storseglet upp mot Lilla Bält. En längre men snabbare väg än Stora Bält. Vi slapp motvind. Vinden vrider sakt med och vi lämnar moln och regnskurar.

I de smalare delarna av bältet har vi slör i solsken med farter upp till 9,5 knop. Det kändes lite konstigt att bara segla förbi fina favoriter som Kappeln, Aerö med flera.

Midsommarnatt!

Efter Lilla Bält avtog vinden. Från midnatt blev det motorgång på ett lugnt hav. Så här nära midsommar är det aldrig helt mörkt när vädret är klart.

När vi siktede svenska kusten vid lunchtid tog vi den sista sillburken till lunch – vi kan ju snart köpa nya.

Först vid tvåtiden kommer en svag sydvästvind (sjöbris 15 sjömil ut?) som sakta vrider till nordväst och tilltar. Efter en timme har vi fin segling och bra fart.

Dubbelbubbel!

Varberg, som var vår sista svenska hamn, blir nu den första. Vi är framme vid femtiden efter 215 sjömil och snittfart på 6,5 knop. Också nu en nattsegling i stället för två.

När vi lagt till smäller korken från Cava-flaskan och vi skålar för att allt gått bra de 2 400 sjömil från Spanien.

Sedan tar vi det lugnt norrut över midsommar. Söndag 21 juni tar familj och vänner emot i hemmahamnen Ljungskile med champagne, blommor och presenter.

Summering

Vi slapp nonstopseglingen. Åtta veckor med 14 nattseglingar fördelades på sex längre etapper men också vila i hamn och några veckor ”vanlig segling” i Holland däremellan.

Vi blev väl bemötta av myndigheter och lokalbefolkning. Tack vare att vi alltid hade

kontaktat hamnarna i förväg hade vi inga problem när vi anlöpte. Andra vi träffat hade haft mycket krångel då de inte föranmält.

Vi vill rikta ett stort tack till Kess på Engla som seglade några veckor före oss och som alltid tog sig tid att besvara våra frågor och ge ovärderliga råd. 🍷



EVA OCH HÅKAN LANDBERG

har seglat tillsammans sedan 1999, sedan 2013 sin CR 390 Sally. Sommaren 2015 gjorde de ”England runt på 80 dagar”. I april 2017 lämnade de Sverige för Medelhavet. Efter tre och ett halvt år är de nu hemma i Sverige igen och planerar nya seglingar. Du kan följa deras äventyr på bloggen www.seglingsresor.se.