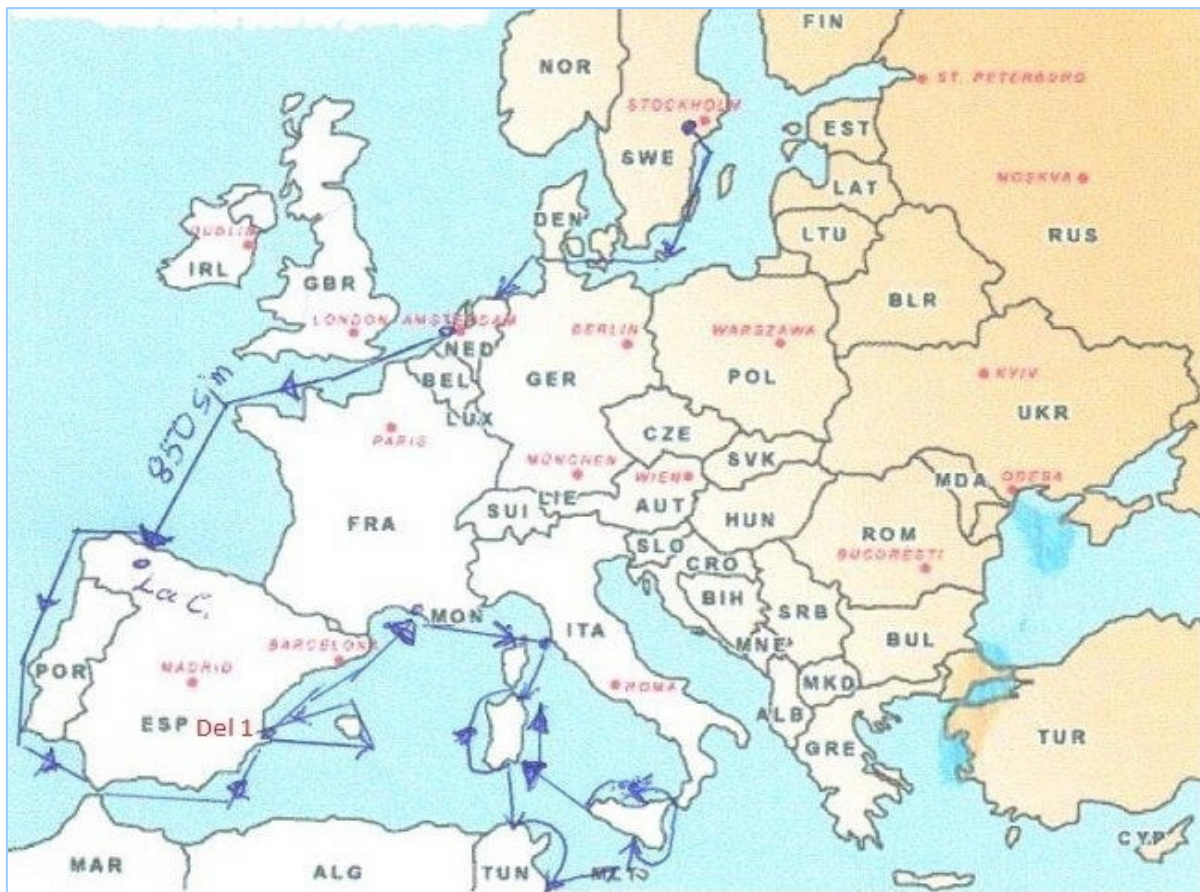


Fortsättning (del 2) på "Drömseglatsen" (av Kaj Gardberg)

I del 1 av berättelsen om vår segling (kan sökas och läsas på ESS hemsida) berättade jag om vår färd från Sverige till La Manga på Spaniens Medelhavskust. Här följer fortsättningen (del 2 av 3) på vår berättelse. Kartan nedan visar hur vi seglade.



År 1999

Vi körde med egen bil från Enköping till La Manga. Bilen kunde parkeras i varvsbyggnaden (den är ju tom under sommaren!) för ett billigt pris. Bilen var fullastad med bl.a. en ny genua, nya solceller, bottenfärg VC17 "off shore", ny vattenpump, kraftig ankarställning (den från Watski böjde sig vid första ankring i storm) m.m.

När vi kom och såg La Mouette i La Manga blev vi helt bestörta! Hon var ljusbrun - sidor, däck, mast, bom, sprayhood, ja allt! Vad var nu detta? Jo, under vintern inträffar ibland att brunt stoff kommer med sydliga stormvindar och fastnar på allt. All rengöring (Mirja fick hissa upp mig i masten med trasor osv.) bottenarbete, vaxning, däckvård, montering av nya "prylar" m.m. tog 13 dagar. Så här års var dock hotellpriserna billiga i La Manga. Vi kunde ju inte bo ombord.

Vår plan var att under de närmaste 3 åren segla till och runt, alla Spanska, Franska och Italienska öar + Malta. Vi hade tidigare med hyrd båt seglat i den Grekiska "skärgården", så den övärlden fick vara. Nu gällde det att skaffa hamnböcker och sjökort för Ibiza, Mallorca, Menorca, Korsika, Elba, Sardinien, Sicilien, Lipariska öarna, Malta samt även norra Afrika (Tunisien). Den 22 april avseglade vi mot Balearerna som utgjorde årets seglingsplan. Vi hade beställt vinterförvaring kommande höst, på samma varv (i La Manga). Under nästan 2 månader skulle vi nu utforska Ibiza, Mallorca och Menorca. Ibland hyrde vi bil i några dagar, för att se öarna från landsidan.



S/Y La Mouette på båtvarvet i La Manga.

Speciellt Mallorca och Menorca har en massa små vikar som går in bland kustbergen. Vanligen ankrar man. Djupet är sällan mer än 10m. Ankarbotten vanligen sand med fläckar av tät växtlighet. Bruce ankaret(15kg) med kätting, håller bra, förutsatt att man inte sätter det på ett grönt område. Vanligen lade jag ut kätting ca 4 ggr djupet. Det var dock inte ovanligt att det fanns andra båtar och då fick det bli mindre svängradie. När ankaret tagit och test med back med motor gjorts, fick man för säkerhets skull ta cyklopen och simma ut, och kolla hur ankaret tagit.

Balearerna har ett flertal välskötta marinor där man kan fylla vatten och bränsle. Avgifterna varierade väldigt alltifrån 500kr/dygn ned till 125kr. Det gällde att ankra så mycket som möjligt. Vi fick några gånger under vårt äventyr så hårda fallvindar att ankaret började dragga i sanden. Det gällde då att få ut det hopfällbara stockankaret samt även Bruce ankaret från aktern. Vid sådant väder gällde ankarvakt. Ett fenomen man fick vänja sig vid var att en lätt, fenkölad båt "seglar" med riggen när den ligger för stävankare. Den arbetar sig snett mot vinden, kättingen spänns och båten stannar med ett ryck och börjar arbeta sig mot vinden på den andra bogen med ett nytt ryck. Därför böjde sig Watskis bogankarställning.

Under sommarmånaderna är det på Medelhavet sällan kraftiga vindar på öppet hav. Ofta svaga som passade vår båt med stor segelyta och låg vikt. Ett fenomen som man dock fick ha respekt för var de mycket kraftiga fallvindarna man kunde bli utsatt för när man ankrade i lä av en hög brant kust. Fösta gången som det drabbade oss var i Portugal (Cascais). Vi låg för ankar med jollen på släp med utombordaren på. Vinden ökade plötsligt upp emot 25m/s. Jollen med enkel lina, lättade från vattnet vände sig upp och ner med motorn i vattnet!

Fick den rättvänd med stor ansträngning, hoppade i och startade motorn – den gick! Trots detta började den krångla senare och fick föras till verkstad. Sen dess är vår jolle alltid förtöjd med 2 st. linor. En från styrbords sida och en från babord. Med denna förtöjning kan den inte snurra runt!

Trots det nästan alltid vackra vädret, gällde det att lyssna på sjöväderprognoserna för aktuellt område. För det ändamålet skaffade vi i Holland en "Navtex". När sändningen börjar hörs en signal, och man kan på displayen läsa vad som komma skall. Missade man, så fanns rapporten i ett minne. Då rapporten innehöll risk för lite kraftigare vindar, startade vi alltid med ett rev intaget. Att slå ut ett rev är ju lättare än att ta in ett!

Beträffande segling, såg vi sällan båtar som, med sina stora genuasegel, kryssade. Med självslående fock, hakad på ett innerstag, och genuan på rulle, var det inget problem för oss. Vid undanvind seglade vi bara med förseglen (spirade). Storseglet – trots s.k. preventergaj, utgör alltid en risk vid havssjö.

Vi besökte ca 30 st. olika naturhamnar och några marinor under segling – till och runt Balearerna.

Åter till varvet i La Manga där vi övervakade upptagningen av La Mouette för Vintern. Hemfärd till Enköping med den egna bilen.



La Mouette med intaget rev!

År 2000

Efter sedvanlig vårustning (som tog ca en vecka) blev vi klara för sjösättning den **13 april**. Årets plan var att först segla norrut längs med Spanska ostkusten till Marseilles i Frankrike. Dagsetapper på ca 30-60 sjömil, beroende på vindriktning och vindstyrka.

Kusten har inte många ankrings vikar så det blev många marinaavgifter. Sedan vidare till Korsika (från franska kusten 18 tim. och ca 110 sjömil).

På Korsika inträffade en obehaglig händelse. Vi låg långsides vid en brygga, då en vattenskoter med full fart gjorde en tvär gir alldeles bakom vår akter. Vi fick en jättedusch som träffade maten på bordet och oss själva. Jag gav honom "fingret" (vilket jag inte borde ha gjort). Plötsligt kom han springande längs med bryggan, skrikande och svärande. Jag hade Bruce ankaret+ kätting liggande på bryggan för byte av ankarsvirveln och stod själv på fördäck. Han tog ankaret och kastade det mot mig, jag hann ducka men ankaret träffade pulpiten, Märket finns kvar för beskådan!

Personer som såg detta, kom till undsättning och släpade iväg honom. Vi fick senare veta att han brukade vara knarkpåverkad och våldsam. Vi ville inte stanna kvar, utan lossade förtöjningarna och seglade till nästa hamn.

De stora öarna Korsika och Sardinien är skogsklädda, gröna öar med förvånansvärt höga berg. Inget "turisttryck" som i den Grekiska övärlden. Människorna är vänliga och hjälpsamma. Vi hade våra skeppscyklar som vi gjorde kortare utflykter med. Även här är det värt att kosta på sig att hyra en liten bil för att kunna se öarna från landsidan.

Vädret i juli och augusti är ibland mycket varmt > 30 grader. Ofta för lite vind så det blir mycket motorgång. För att få en dräglig atmosfär i ruffen under natten så riggar man upp en s.k. "windscoop" som fångar den svaga nattbrisen in genom förluckan. Den ser ut som en liten spinnaker i tunn duk.

Eftersom La Mouette är registrerad i Finland, seglade vi med vårt finländska segelsällskaps flagga (som Finlands flagga, med ett vitt kors i det blåa korset). Denna var för de flesta en okänd flagga och blev anledning till nyfikna frågor som ofta ledde till att vi blev bjudna på en drink hos någon grannbåt.

En av de sista ankringarna på den Sardinska västkusten skedde i Oristanoviken. Efter att ankaret tagit simmade jag med cyklopen och kollade hur ankaret låg. Döm om min förvåning, när jag får se en ruinstad på ca 6 m djup. Ankaret låg tryggt bakom en mur! Det visade sig att vi ankrat i den forntida staden Giovanni Sinis som sjunkit i havet under en jordbävning. Tyvärr var alla amforor stulna sen länge!



S/Y La Mouette under segel med god fart!

19 augusti kl. 10.45 "gick" vi äntligen från Sardiniens sydspets mot Afrika och Bizerte i Tunisien. Ca 110 sjömil. Frisk OSO sträckbög. Genua + stor med 1 rev. Kurs 181 gr S. På kvällen mojande vinden. Fortsatte med motor. Becksvart. Inga fyrljus. Radarn på.

Ca kl. ett på natten, stannade motorn med ett ryck. Båten fortsatte några meter och stannade sedan mjukt. Vad i Herrans namn? Ekolodet visade ca 40 m, konstiga ljud från aktern. Med ficklampa kunde vi se att vi hade tre stycken, ca 20 liters plastdunkar som slog mot båten i dyningarna. Hade zodiaken på släp, steg i den och kunde konstatera att ett tumstjockt rep gick ned i djupet från plastdunkarna. Fram med den vassaste kniv vi hade. Med huvudet nästan i vattnet – som slog mot båten i dyningarna (man borde tydligen ha hjälm på sig!) kunde jag skära av repet. Vi var fria! Men med rep i propellern!

Med radarn kunde vi se att strömmen förde oss mot ett skär utanför en liten ö som inte fick besökas (militär förläggning). Ingen vind. Vad göra? Förtöjde jollen dikt an mot aktern och satte jollemotorn på plats. Surrade styrhandtaget rakt. Startade. Hurra! Vi gjorde nästan 4 knop. Vi ankrade i viken på ön. Ingen brydde sig. I det varma vattnet gjorde jag 6 st. dykningar och lyckades skära loss repet från propellern. Var axeln skadad? Växellådan? Startade... tomgången bra. I med växeln... den gick utan vibrationer.

Den 22 augusti lade vi till i gästhamnen i Bizerte. Vi hade blivit varnade att inklarerarna (tull + polis) skulle kräva "gåvor", så vi hade försett oss med 2 limpör cigaretter. Vi fyllde i tulldeklarationen samvetsgrant och bjöd på en svalkande öl... Röker ni? Nej - det gör vi inte. Ja, men då så - då tar vi gärna hand om cigaretterna ni har deklarerat!

Senare dök passpolisen upp. De efterlyste visum". Finska medborgare behöver inte visum för kortare vistelse påpekade jag. Jasså, svarade de, och tog våra pass tillsvidare. Från båten bredvid, fick vi höra att vi borde ha gett polisen minst 2 flaskor vin direkt! Passen fick vi tillbaka några dagar senare. Pris: 4 flaskor vin!

Med "bismak i munnen" seglande vi vidare mot El Kantaoui, en marina som rekommenderades av Svenska Kryssarklubbens Medelhavsseglare. En förening där man bör söka medlemskap om man har för avsikt att genomföra segling i Medelhavet. El Kantaoui var en välskött marina, där vi även själva kunde utföra bottenmålning etc. Vi "skar ut" seglen, täckte båten med medhavda presenningar och gav båtnycklarna till marinans chef. Flög sedan hem från Tunis och såg fram emot nästa vår!



La Mouette på halvvind!

Fortsättning på berättelsen följer!