

Söndag 16 juli 2006.

Äntligen! tänker jag när väckarklockan ringer kl 03.30. Äntligen skall äventyret börja. Börja och börja, först ska vi transportera oss till La Rochelle i Frankrike med bil och packning och sedan segla hem vår båt. Vi, det är Jonas och Ann-Sofie Svanberg (vid pennan), Jörn Plato, Frank Andersson och Miro Granic och äventyret det är att segla hem min och Jonas segelbåt.

La Rochelle ligger mitt inne i Biscayabukten, ca 20 mil norr om Bordeaux och där ligger hon. S/Y Satchimi som hon heter än så länge. När vi väl kommer hem skall hon döpas om till S/Y Lady Annila. Tyvärr så kan vi av byråkratiska skäl inte döpa om henne innan vi seglar så därför måste vi segla hem under det gamla namnet. Båten är en Amel SuperMaramu 53 fot och ketchriggad av årgång 1998.

Resan ner går utan missöden. Bilen är tungt packad, 5 personer med personlig packning samt allt (nästan) som behövs för en 7 dagars non-stop segling. Båten har tömts av den förre ägaren och vi utgår från att det inte finns någonting kvar. Vi har med oss tallrikar, kastruller, tampar, litteratur, sängkläder, laptops, glas, muggar, bestick, sjökort, verktyg mm mm. Bilen är kort sagt fullastad. Det märks på fjädringen, det är lite gungigt när vägen är ojämn, och det är den!

Nåväl vi är framme i La Rochelle vid midnatt, det är kolsvart och VARMT, säkert närmare 30 grader trots den sena timmen. Eftersom jag (Ann-Sofie) inte sett vår nya båt än, har Jonas kommit överens med de andra killarna att vi skulle gå till båten först. Hon var precis så fin som jag trodde.

Vi tömmer bilen och lastar båten till ljudet av kvällens liveband (det är musikfestival i La Rochelle) och går och knyter oss. Imorgon kommer mäklaren med de sista handlingarna för underskrift innan båten är vår.

Måndag 17 juli 2006.

Det gick bra att sova i nya båten trots värmen. Men vi har inga livsmedel med oss så frukost blir det ingen förrän någon varit och handlat. Jörn och Frank fick det hedersvärda uppdraget. En dryg timme senare är de tillbaka efter en irrfärd igenom La Rochelle, att de hittade tillbaka tycker jag är en bedrift.

Strax efter 10 dyker Michel, vår mäklare, upp han delar frukosten med oss och sedan börjar stora genomgången. Jag beslutar mig för att killarna får lära mig allteftersom, det är trångt som det är med 5 personer som skall titta peka och fråga och förklara alla tekniska prylar och lösningar. Jag ägnar mig åt shoppinglistan istället. Den blir lång, 5 personer i 7 dygn på en båt utan möjlighet att kompletteringshandla, det kräver sin kvinna. Det är ju inte bara måltiderna som skall planeras för utan även mellanmålen. -Vad är man sugen på kl 3 på morgonen om man nu är sugen på något?

Michel erbjuder sig att följa med och handla och han guidar mig till en stor supermarket, 2 shoppingvagnar blev rågade och plånboken något tunnare, det var inte billigt att handla i Frankrike som jag hade hoppats på.

-Hur ska de få hem bilen? Jo som tur är har vi en 19 årig son som gärna ställer upp och hjälper till. Viktor och hans kompis David landar vid 22-tiden på Bordeaux flygplats som ligger ca 20 mil söder om La Rochelle, så när de andra gick iväg för att äta middag på en fiskrestaurang, satte jag mig i bilen.

Killarna landade samtidigt som jag kom fram, tyvärr så gjorde inte deras bagage det samma. Den ena väskan lyckades Air France så småningom spåra till Amsterdam och väska nr 2 visste de inte alls var den var. Kul!

Ändå roligare var ju att killarna hade tänkt lämna La Rochelle vid lunchtid imorgon för att bege sig till Paris, väskorna skulle finnas för avhämtning i Bordeaux efter kl 1700. Dvs en extra tur på 40 mil. Efter några telefonsamtal lyckades vi få Air France förstå det orimliga i det hela och det bestämdes att väskorna skulle skickas till Charles de Gaulle flygplatsen utanför Paris istället och sedan levereras till killarnas hotell. Bra lösning tyckte vi alla.

Tisdag 18/7

Stora avresedagen! Vi vattenvägen och killarna landvägen till Höllviken.

Båten tankades på både vatten och diesel, allt sjöstuvades och till slut var vi färdiga att ge oss av.

Klockan 1540 lämnade vi plats 48 Brygga 20 i Port Minimes, La Rochelle Frankrike. Vädret var soligt med begynnande molnighet och en temperatur på ca 30 grader. Vind ca 5 m/s motvind.

Klockan 1820 beordrar Kapten Jonas stopp i maskin. Han upptäckte att det rök från motorn, och det var inte avgaserna. Dessutom fungerade inte 12 volts laddningen som den skulle. Efter ett kort rådslag vände vi tillbaka till La Rochelle igen. Mäklaren ringdes upp och han fick ordna så att en servicetekniker kommer till båten i morgon bitti.

Onsdag 19/7

Teknikerna dök upp vid 9-tiden och konstaterade att generatoren var kass samt att det var något med turbon. Dessutom hade jag på kvällen upptäckt att den ena kylen inte fungerade som den skulle så det kom en kylskåpstekniker också.

Turbon och kylskåpet fixades kvickt, värre var det med generatoren, den forslades bort till verkstaden och sent på eftermiddagen fick vi reda på att det behövdes en reservdel som inte fanns hemma men som skulle levereras på torsdagsmorgonen så allt borde kunna vara installerat och klart till kl 10.00 senast.

Jaha, vad är att göra annat än att vänta, inte mycket. Det är fruktansvärt varmt och ingen vind som svalkar och inte kommer vi iväg till någon strand så att vi kan bada heller.

Svettigt!! Tur att vi har luftkonditionering på båten så att nätterna blir sovbara.

Torsdag 20/7

Vi måste kompletteringshandla innan vi lämnar La Rochelle, jag hade inte planerat för 2 extra dagar som det ju blev nu. Nu vet vi visserligen var affären ligger, men att gå dit blir långt. Någon kom på den brillianta idén att ta jollen in till centrum och från kajen där var det inte så långt att gå. Sagt och gjort, jolle och motor lyftes ner i vattnet och jag, Jörn och Frank gav oss iväg. Halvvägs upptäcker vi att jollen läcker och den läcker mycket.

Vid provturen igår läckte den lite grand, inte värre än att det gick att ösa, men idag hann vi inte ösa lika fort som vattnet sprutade in i fören. Vi bestämmer oss för att vända. Närmsta brygga låg inte så långt bort. Vi kom fram till Satchimi och lyfter upp jollen för inspektion. Det är en limfog mellan golvet och flytkuddarna som spruckit ca 20 cm i fören så då förstod vi varför vattnet sprutade in. Jaha, då var det bara att promenera då. 30-35 grader varmt och gassande sol. Vi gick inte fort, det kan jag lova. Men vi bestämde att ta taxi tillbaka för att slippa bära så långt. När vi hade klarat av inköpen återstod då nästa problem, var hittar vi en taxi? Jag gick in på en bar och frågade och han pekade på en Taxi-stolpe tvärs över gatan. Vi gick dit och väntade och väntade och väntade. Efter ca 1 timmes väntan gav vi upp och insåg att vi fick lov att promenera tillbaka. Tur att vi inte hade handlat en massa flaskvatten också och att vi hade kylväskan med oss till färskvarorna. Om det var varmt och långt att gå till affären så var det varmare och längre att gå tillbaka.

Klockan 13:20 kastar vi loss igen och lämnar La Rochelle. Generatoren är på plats och allt fungerar som det skall. Lite nervösa för Turbon är vi dock då det fortfarande ryker om den, men vi blir rekommenderade att fortsätta, röken skulle försvinna så småningom; det var ingen fara menade teknikerna.

14:50 kontrollerade vi Turbon och mycket riktigt, röken var borta. Så skönt hoppas nu bara att det håller i sig.

Dygnet har betydligt färre ljusa timmar här på Biscaya, solen gick ner strax före kl 22 och upp igen kl 6.45, stor skillnad mot hemma.

Vi har delat in dygnet i 4-timmars pass. Man har vakt 4 timmar och är sedan ledig i 6 timmar. Passen ligger med 2-timmars förskjutning vilket gör att man byter partner efter halva vakten. Det visar sig vara väldigt bra då vaktbytena blir väldigt smidiga eftersom det alltid är en som har koll på läget i samband med bytet.

Fredag 21/7

Natten har förflutit lugnt de enda båtar som setts var några fiskebåtar som trålade.

Vid 2130-tiden höll jag och Frank på att få hjärtstopp. Plötsligt hör vi ett flygplan och nästa sekund var det över/bredvid oss på 50 meters höjd och ca 20 meter från båten!

Flygplanet var av modell mindre typ Cessna eller liknande vi hann inte se några beteckningar på det men vi misstänker att det var militären som kom för att titta vad vi var för några. Jonas berättade att det var en militär övning inte så långt från där vi var. Det kunde han ju sagt tidigare!

Vädret är fortfarande lugnt. Vattnet ligger nästan spegelblankt, bara dyningar som lyfter och sänker oss väldigt mjukt och behagligt. Vinden är 4-5 m/s och fortfarande motvind. Soligt med lite dis och varmt.

Framåt eftermiddagen upptäcker Miro några svarta fenor i vatten ytan. De var för små för att vara Delfiner så Miro definierar dem som små hajar.

Lagret av T-tröjor börjar tryta för besättningen varför jag tänkte köra en maskin tvätt. Men tji fick jag. Tvättmaskinen fungerar bara tillsammans med Dieselgeneratoren eller

landström, och att starta dieselgeneratoren när motorn används är inte att rekommendera. Så det blir till att vänta med tvätten tills vi kan segla och då köra dieselgeneratoren.

Lördag 22/7

Vid 19.30 tiden är vi i höjd med Brest i nordvästra Frankrike och trafiksepareringen in i Engelska Kanalen. Vår målsättning är att följa den engelska kusten för att möta den tunga trafiken istället för att få båtarna in akter ifrån. Känns trevligare att se vad man skall möta istället för att hålla utkik bakåt hela tiden samt att slippa mycket av strömmen som oftast är starkare på den Franska sidan.

Radar och AIS visar sig bli utomordentliga hjälpedor.

Vid 00.30 tiden kallas Jonas, som har frivakt, upp på däck. Det är 2 stycken trålande franska fiskebåtar som ställer till synnerliga problem. Det är kolsvart och vi ser bara lanternorna och det är svårt att avgöra vad i hela friden de håller på med. Hur vi än girar så har vi dem framför oss. Naturligtvis har de inte någon AIS-sändare för då hade vi kunnat se dem på PC-skärmen och fått uppgift om deras fart och hur de girar osv vilket hade underlättat betydligt. Tillslut lyckas vi komma bort från dem utan några missöden.

Vädret idag är lite disigt, varmt och motvind 3-5 m/s.

Strax efter 15 har vinden vridit så pass så att det är lönt att hissa segel. Äntligen kan vi stänga av motorn. Så tyst det blir. Dieselgeneratoren startas och tvättmaskinen kan köras.

Vi seglar fram till kl 20 då har vi haft vind på ca 5 m/s och loggat ca 6 knop. Härligt!

Söndag 23/7

Solen går upp kl 06.21 dvs ca 30 minuter tidigare än när vi var på Biscaya.

Barometern visar 1020 bar och risk för regn. Regn? Vi fattar ingenting.

Framåt lunch har vinden vridit något och sjön är lite väl gungig. Vi har sedan tidigare haft Mesan seglet hissat för att stabilisera gången, nu hissar vi även storseglet för att balansera ytterligare, och gången blir betydligt lugnare.

Jonas bestämmer sig för att byta till den stora Genuan för att kunna ta tillvara de lätta vindarna som vi har. De tar ner Genuan som är på plats och börjar hissa den andra. Enligt säljaren skulle samtliga segel vara användbara men slitna. Jo tack, visst var den slitna, fast vi kallar det skörad. Vilken missräkning, vi hade inte planerat att köpa nytt segel förrän till nästa år. Så den lilla Genuan hissas igen.

Vid 13-tiden ser vi The White Cliffs of Dover. Trodde vi..... Tänk om man tittat i sjökortet istället för att gissa. Det skulle visa sig att det är på fler ställen än i Dover det finns vita klippor.....

Bränslenivån börjar bli besvärande låg, varför vi bestämmer oss för att gå in i Sovereign Harbour som ligger ca 20 distans väster om Dover. Det är en nybyggd hamn som är öppen dygnet runt. Man går in i en väl utgrävd kanal till en sluss där man slussar in till

hamnen vilket gör att den inte påverkas av tidvattnet. Vid lågvatten är det fortfarande ca 4 m djupt i kanalen. Väl inne i hamnen tror man att man kommit till Västra Hamnen och BO-01. Det är bara nybyggda hus runt hamnen och i olika stilar, helt klart att en mängd olika arkitekter varit inblandade. Hamnen är mycket trevlig och man har tillgång till diesel och vatten dygnet runt.

Strax efter 20 börjar dimman rulla in, och detta kan man verkligen kalla dimma! Så fuktigt att allt blir blött som om det har regnat. Där av regnvarningen på barometern! När sikten är som sämst ser vi bara någon meter framför fören. Nu får radarn verkligen jobba för högttryck. AISen blir ett ytterligare hjälpmedel. På radarn ser vi bara att det är ett fartyg i närheten, AISen talar visar åt vilket håll det kör, farten och om det girar åt något håll. Vi är fortfarande 2 man på vaktpassen, 1 man sitter vid navigationsbordet och en står i sittbrunnen och spanar och lyssnar. Alla sinnen är skärpta till max. Det är inte speciellt roligt.

Vi går som vanligt för motor och har en kraftig medström, vilket gör att vi går med ca 8 knops fart.

I detta väder närmar vi oss nu Dover och den mest trafikerade delen av Engelska Kanalen. Under några timmar är det 3 personer på vakt samtidigt för att kunna hålla koll på alla båtar, och det blir en mängd kursändringar och giringar. Vi klarar oss galant, tycker vi i alla fall, igenom denna skärseld.

Måndag 24/7

Dimman lättar framåt 5-tiden på morgonen och vid 6-tiden är den helt borta.

Vädret är lite disigt med motvind på ca 4 m/s och vi rör oss framåt med en fart av 5-6 knop.

Förmiddagen förflyter lugnt. Vid lunch påstår Miro att det är en vit duva i vattnet. Den flyger iväg och huruvida det var en duva eller inte diskuteras livligt. Strax efteråt landar den på akter däck. Stackarn den är helt utmattad och stannar hos oss i ca 3 timmar. Hur den har kunnat hamna så här långt från land är en gåta, hoppas att den orkade flyga till land igen. Vi är ca 50 sjömil från närmsta kust.

Vid 15-tiden börjar dimman rulla in igen och ligger kvar till 21-tiden och lämnar bara ett svagt dis efter sig. Vid 22-tiden har vi sikt på ca 2 sjömil.

Vi befinner oss på Nordsjön och under natten går vi förbi ett antal oljeborrplattformar. Jisses vad de är stora.

Tisdag 25/7

Vid 5-tiden på morgonen när jag går på mitt pass tycker jag att vattnet ser så konstigt ut. Det liksom lyser i neongrönt och ibland far vi igenom självlysande band i vattnet. Javisst, det måste ju vara Mareld! Helt fantastisk upplevelse, det var första gången jag såg mareld och det var verkligen fascinerande. Några timmar senare hade vinden ökat något så att vågtopparna bröt vilket gjorde att hela havet blinkade. Kan mycket väl tänka mig att sjömännen förr i tiden hade sina funderingar om detta fenomen.

Klockan 14:20 möter vi det största fartyget någon av oss någonsin sett; Hyundai Busan med destination Thamesport. Hon förflyttar sig med en hastighet av 24 knop! Tyvärr så har vi inte tonnaget i AIS infon om fartyget, det hade varit intressant.

Vinden är idag ost- nordost ca 5 m/s och vi gör ca 7 knop över grund för motor. Vinden är alltså fortfarande rakt emot oss.

Vid midnatt närmar vi oss nästa stora trafikknut, Elbes mynning. Återigen får Radar och AIS visa vad de går för. Som tur är var det ovanligt lite trafik just när vi korsade trafikseparerings zonerna.

Onsdag 26/7

Vid 6-tiden på morgonen är det dags att slussa in i Kielkanalen. Tampar och fendrar förbereds. Adrenalinnet börjar strömma i ådrorna, det är alltid lika spännande att slussa. Efter bara några minuter och ca 30 cm:s uppåt slussning öppnas slussportarna. Snacka om antiklimax, men killarna i slusstornet måste haft kul åt vår febrila och noggranna aktivitet.

Vi lägger till vid Brunnsbüttel, som är hamnen precis efter slussarna, för några timmar då kyl och frys börjar bli oroväckande tomma. Affärerna öppnar kl 0800 så väntan blir inte så lång.

Så konstigt det känns att gå på fast mark igen, efter 6 dygn till sjöss. Marken gungar!

0840 Lämnade vi Brunnsbüttel för att tuffa igenom Kielkanalen. Vädret är helt underbart med sol från en klarblå himmel och en svag motvind (vad annars?). Jag står till rors en stor del av tiden. Vi blir omkörda av containerfartyg och det blir lite spännande med strömvirvlar osv. Men efter 2 omkörningar och några möten så har man vant sig.

Rätt som det är så stannar fartyget som precis hade kört om oss. Det är en signal som visar rött. Den stora frågan är då, gäller den även oss? Ett ivrigt letande i Kanal handboken ger inget svar. Som tur är sover Jörn lätt och vaknade när motorn gick ner i varv. Han visste att signalerna endast gäller de stora fartygen och innebär att sträckan framför är för smal för att två stora fartyg skall kunna mötas. Så vi gasade på och fortsatte och mycket riktigt efter en stund möte vi ett stort fartyg och det var smalt!

Att gå Kielkanalen efter alla dygn med bara vatten runt omkring oss var trevligt. Vi åkte igenom underbar natur och små byar och ibland fick vi väja för färjor som gick tvärs över kanalen. Vi blev till och med omkörda av cyklar på den gamla dragarvägen trots att vi höll en fart av ca 6 knop. Minen hos dessa cyklister var ganska nöjd.

Väl framme i Kiel var det dags att slussa ut. Vi var en hel del segelbåtar som skulle slussa ut, och alla ville ligga på styrbordssida. Det tog ett tag innan jag förstod varför, betalning skulle erläggas i tornet som låg på styrbordssidan, en förtöjning på babordssidan innebar en ganska lång promenad. Vår tilläggning gick utan problem, men ett äldre par som ville ligga utanpå oss fick det lite struligt. Mannen var en bra bit över 80 år och förflyttade sig med hjälp av käpp och både syn och hörsel var nedsatt men röstresurserna var det inget fel på. Hans stackars hustru var väl 10-15 år yngre men hade även hon lite svårt att hinna med allt. Nåväl, Miro hoppade ombord på deras båt och lade fast aktertampen så att vi

kunde dra in båten och Jörn fick efter många om och men tag på förtampen så tillslut låg deras båt snyggt och prydligt längs vår långsida. Tanten var mycket tacksam och gubben bara skällde på henne och var fullständigt omöjlig att kommunicera med.

Vi hade tänkt att bunkra lite flytande varor i Kiel men det visade sig att affären slagit igen och närmsta var inne i Kiel Centrum, då blev det inte lika intressant längre. Vi bestämde oss för att gå raka vägen hem istället, och göra en höstsegling ner till Warnemünde och bunkra istället.

Vi lämnar Kiel vid 1730 för det sista dygnet till sjöss. När vi skall tända lanternorna några timmar senare vill plötsligt inte de främre positionsljusen lysa. -Vad i hela friden nu då? De har ju fungerat perfekt hela tiden. Miro och Frank tillbringar några timmar i ficklampans sken på ett gungande fördäck för att försöka åtgärda felet. Men ack nej. Det verkar som om kablarna har ärgat ihop totalt. Så vi får lösa det hela så gott det går och bestämmer oss för att tända tri-coloren i toppen på masten tillsammans med topplanternan för motorgång. Helt regelvidrigt men bättre än att vara ljus-lös.

Torsdag 27/7

Solen går upp kl 0515, två timmar tidigare än på Biscaya. Att det var en sådan skillnad hade jag inte trott.

Vind östlig ca 5 m/s och vi gör ca 7 knop för motor som vanligt.

0945 hissar vi segel och stänger av motorn för att segla den sista biten hem. Vi är nu ungefär tvärs Mön. Vinden har ökat till ca 6 m/s och vi loggar 7-8 knop. Alla segel är satta till och med Mesan stageseglet som är en sorts liten gennacker som man hissar mellan storseglet och mesanmasten. Farten ökar med ca 1 knop när seglet är på plats.

Kl 1340 är vi framme vid Falsterbokanalens södra inlopp och vi tar ner seglen, vi hinner fram lagom till broöppningen kl 1400 och ligger på plats vid kajen strax efter. Äntligen hemma efter nästan på minuten 7 dygn till havs. Vi fick ett mycket trevligt mottagande av anhöriga och av FBKs krögare Benny som kom rusande med en flaska skumpa i högsta hugg. TACK!

Resan har varit en upplevelse för oss allihopa. Det var ingen av oss som hade gjort en sådan här lång segling förut, Biscaya, Engelska Kanalen och Nordsjön var även det premiär för oss.

Att ha 7 dygn med mer eller mindre "platt-vatten" hade nog ingen av oss räknat med, inte att ha motvind hela tiden heller.

Ett oförglömligt lugnt äventyr

AnnSofie och Jonas Svanberg med besättning