

Flaskpost från Randivåg

14 augusti – 20 oktober 2010



Augusti

Vi lämnade Tånguddens fritidsbåtshamn i Göteborg den 14 augusti 2010. Klockan var 10 på förmiddagen och första natthamn hade vi tänkt skulle bli i Danmark, Laesö Österby. Egentligen var vi färdiga med våra förberedelser torsdagen den 12:e, men vem lämnar hamnen för en långsegling fredag den 13:e? Vi väntade en dag till och det var bra för på fredagens eftermiddag fick vi leverans av den sista beställda utrustningen.

Vi blev mötta av vänner på Laesö, kändes tryggt när Lars och Britta vinkade in oss till en fin kajplats längst in i hamnen. Vi korkade upp en flaska champagne och skålade för vår resa! Senare kom Christer och Ann-Kristine och sa hej och alla fyra vinkade av oss när vi lämnade hamnen och seglade mot Grenå. Vi fortsatte till Ballen på Samsö, Spodsbjerg och så ner till Kiel i Tyskland.

När vi kom till Kiel den 20:e på eftermiddagen stod slussen in till Kielkanalen öppen så vi gick direkt in i slussen istället för att vänta till morgonen därpå. Snabbt och lätt var vi inne i kanalen och fortsatte vår resa till den första ankringsviken, Flemhude see. Solen sken, det var stilla och miljoner med mygg. Mygg-sprejen kom upp, mygg-spiralen likaså och myggnäten på alla öppna luckor på däck. Det blev en varm och stilla natt, änderna, gässen och svanarna lät lite på avstånd i vattnet och luften. Vi sov gott!

Vi fortsatte dagen därpå till Brunnsbüttel och sedan ut till Cuxhaven där vi blev liggande i nästan en vecka innan vinden la sig. Här monterade vi AISen (som hade anlänt precis innan vi lämnade Göteborg), tvättade kläder och bunkrade mat. Den 25 augusti lämnade vi Cuxhaven tidigt på morgonen för segling mot Scheveningen i Holland, ca 230 sjömil bort, ca 2 dygns segling. Det var tidigt på morgonen, klockan var 4 och det var mörkt när vi för motor gick ut mot Elbe 1, anöringsbojen till Elbe. Efter vi passerat denna boj är man ute på fritt vatten utan inverkan på tidvattnet i Elbe. Fram mot eftermiddagen började det blåsa och under natten seglade vi med endast en liten fock i den ökande vinden. Vågorna tilltog, det regnade och under natten satt vi båda i



Sven-Gösta monterar AIS-antennen i Cuxhaven

sittbrunnen för att passa på båten. När gryningen kom blev det enklare, vi kunde både se och parera sjöarna lättare och vi såg de andra båtarna som vi under natten endast anat som röda, gröna eller vita lanternor. Men vågorna blev högre och högre och vi funderade på vad vi skulle göra, hitta en hamn eller fortsätta mot Scheveningen? När väderprognosen började varna för ”gale” (17 – 20 m/s) var valet enkelt, vi ville in i hamn. Närmaste säkra hamn att gå in till var Iljmuiden dit vi kom vid 2-tiden på eftermiddagen. Det var inga problem att somna den kvällen...

Den 28 augusti seglade vi vidare till Scheveningen där vi stannade i nästan en vecka och umgicks med vänner.

September

Zeebrügge, Dunkerque och Boulogne sur Mer passerades med dagseglingar och stopp endast över natten. Sen ett hopp över till Cherbourg och vidare till Kanalöarna dit vi anlände den 10 september.



Föst några skvimpiga nätter i Alderney vid en boj och sen ner till Guernsey där vi med nöd och näppe fick plats i marinan – det var djupet som var problemet, marinan var nästa tom så här i mitten av september.

Kanalöarna har en speciell charm, det bästa från England (språket) och det bästa från Frankrike (mat och dryck) i en trevlig blandning. Guernsey är den största av Kanalöarna och där finns en trevlig gästhamn innanför en tidvattentröskel. Så här i slutet på säsongen fanns endast ett 30-tal gästande båtar, de flesta från England och Frankrike. Vi låg jämte de svenskbyggda båtarna Najad och Scanmar 33, så vi kände oss lite som hemma även om

båda ägdes av engelsmän. Det fanns inga svenskägda fritidsbåtar i marinan men vi hade mött några under resan, alla på väg söder ut som vi. Men lustigt nog finns det två svenska fartyg här, dels *Älva* ett

skolfartyg från Stockholm och så svenska marinens *Falken*. Så på land var det en blandning av svenska ungdomar och svenska matrosar!

Vi tog fram cyklarna och cyklade runt på ön eftersom vi fick ligga några dagar och vänta på bra vindar - och vågor. I dessa vatten med mycket tidvatten (ca 9 meter skillnad mellan låg och högvatten när vi var där) blir vågorna monstruösa om vinden får blåsa friskt några dagar. Detta undviker vi och ligger hellre i hamn och avvaktar bättre väder. Tyvärr var temperaturen inte något vidare, långbyxor och långärmat hela tiden, men vi hoppas fortfarande på lite värme innan det blir vinter.

Den 17 september var det ”nip”, det vill säga skillnaden mellan hög och lågvatten var inte så stor, vilket ställde till det lite när vi skulle ut ur hamnen. Det var på centimetern tillräckligt med vatten under kölen för att vi skulle gå fria över tröskeln ut ur hamnen! Vädet var bra och vi seglade för halvvind på platt vatten och gjorde bra fart. På natten var det klart väder, vi såg alla stjärnorna och hade



Falkens besättning önskar lycklig resa

månens ljus som ledde oss mot Frankrike, men vinden var kall. För att passera Oussant (öarna utanför Brest) måste tidvattnet vara med oss, och för att inte komma för tidigt till land minskade vi segelytan och senare gick vi långsamt för motor. På så sätt kom vi i lagom tid för att få strömmen med oss vid den kritiska passagen. Klockan 17 knöt vi fast i den nya marinan vid Camaret. Utanför marinan var en kanottävling i full gång där ett hundratal paddlare just gick i mål!

Söder ut från Camaret finns det sista sundet där man måste passa tidvattnet i norra Europa, Raz du Seine. Där går också en tydlig klimatzon, det blir ett par grader varmare, både i vattnet och luften. Vi tycker fortfarande det är lite kallt och vi vill ner till ännu varmare områden så vid första bästa tillfälle gav vi oss iväg igen. Vi passerade Raz du Seine vid rätt tidpunkt och straxt efter passagen fick vi

medvind och alla segel kom upp. Utanför Penmarche kom en grupp delfiner och välkomnade oss till Biscaya – kändes kul. Men temperaturhöjningen i luften och vattnet uteblev, lika kallt här som tidigare. Efter en lugn natt till sjöss la vi till i hamnen på Belle Ile. Här kom värmen! Lunch på restaurang – ute i solen – och senare kom soltältet upp på båten! Härligt. En dag tog vi en busstur runt ön, det gick att köpa en biljett som räckte hela dagen, så vi hoppade av och på bussen där vi tyckte det såg trevligt ut. Det blev en heldagsutflykt som slutade med en ”hämpizza” i sittbrunnen på kvällen, det fanns ingen restaurang där vi hade gått av bussen för att äta middag.



Ingen mat, men en lokal öl

Efter några dagar seglade vi vidare till nästa ö – Ile d’Yeu. Det blev en fin dags segling där vi körde slalom mellan fiskeflaggorna. De brandgula flaggorna syns bra, övriga mycket sämre. Väl inne i hamnen tilltog vinden och vi var glada att ligga tryggt förtöjda. Cyklarna kom upp och vi cyklade runt ön och tittade bland annat på ett gammalt fort, fina fiskebyar och vackra fritidsområden. Vinden avtog efter några dagar och vi fortsatte färden, nu mot fastlandet och Les Sables d’Olonne. Detta är en stor seglingsmetropol och när vi kom dit låg nästan alla båtarna inne, men det fanns en plats för oss vid en av pontonbryggorna. Här fanns några båt butiker och vi kunde köpa några saker som vi saknade, t ex stora slangklämmor. Även om vi tycker att halva båten är fylld med reservdelar så är det alltid det man inte har ombord som saknas!

Ännu en ö fick besök, denna gång Ré och hamnen St Martin. Ön Ré ligger en bit norr om La Rochelle och Rochefort, som på 1600-talet var en viktig militär hamn. För att försvara Rochefort byggde man befästningar på öar runt staden. Ön Ré har kvar tre av dessa befästningar och i St Martin var de väl bevarade, staden var omgiven av en mur och en vattengrav. Runt stadens centrum var ytterligare en vattengrav och av halva den hade man gjort en marina för fritidsbåtar (med en slussport). Den andra halvan av vattengraven blev torrlagd vid lågvatten. I marinan låg vi i några dagar och hade en utsökt liten medeltida stad runt oss. En annan befästning finns söder om



Marinan i St Martin du Ré

Rochefort, det är ön med fort Boyard (fångarna på fortet). Men detta fort blev byggt när Rocheforts betydelse hade avtagit, så fort Boyard har aldrig använts för att försvara Rochefort.

Sista dagen i september gick vi vidare söderut till Port Medoc, en nybyggd marina vid infarten till la Garonne, floden som går in till Bordeaux.

Oktober

Port Medoc är en typisk marina – en sån man kan hitta i vilket land som helst, förutom att där finns en bistro, två restauranger och en pizzeria – det är ju Frankrike! Båtaffären var stängd och hamnavgiften var lägre, det var lågsäsong. Marinan är lite ”utslängd på landet” så det finns ingen stad eller by i närheten. Vi gick in i Port Medoc för att vänta ut dåligt väder, planerna var att sen fortsätta till Spanien.

Resterande kust av Frankrike har glest mellan hamnarna och kusten är farlig vid dåligt väder, så det är inget att besöka med båt i oktober. Vi ägnade tiden i Port Medoc till att cykla omkring på de fina cykelbanorna, tog tåget in till Bordeaux och tittade på vinodling i Medoc.

Det har varit roligt att färdas i Frankrike, insidan av Biscaya är väldigt fint, men det är en tuff kust när det blåser. Vi har inte träffat många icke-franska seglare längs vår väg och seglande fransmän har ofta en massa kompisar med på båten som har nog med att prata med varandra. Så det blir inte så mycket umgänge med andra båtar, vilket vi saknar. Det mesta vi sagt till båtgrannarna är ”Bonjour”. Umgänget kommer väl senare hoppas vi, vi är ju lite sent ute på säsongen och det är inte så många långseglare i de här trakterna.

Det har fungerat förvånansvärt bra med vår knackiga franska. Lisa kommer ihåg en hel del av den snåriga grammatiken och kunde sätta ihop meningar som ”Kaptenen skulle gärna vilja tanka diesel i kväll.” eller ”Vet ni möjligtvis när slussen öppnar i morgon?” Men däremot var det sämre med sådant som ”Teaken är lackad med 8 lager lack” eller ”Båten har 2.1 meters djupgående”. Med andra ord, vi kan inga franska seglingstermer. Men det går ju bra med ”Vi har 2.1 meter”, det förstår även en fransk hamnkaptan!

Hamnavgiften har legat på mellan 200 och 300 kr/natt och el och dusch ingår i priset. De flesta hamnarna har även tvättmaskiner och torktumlare (kostnad från 15 kr/maskin till 50 kr). Internet har i de flesta franska hamnar fungerat med något som heter ”Netabord” vilket är en betaltjänst. Man köper 2 timmar eller mer med betal/kreditkort, man får en kod och kopplar upp sig mot internet. Hastigheten är bra, sändare finns på bryggorna. Man behöver inte använda all tid på en gång, utan kan fortsätta i nästa hamn.

Den 7 oktober hade vädret stabiliserat sig och vi tuffade för motor ut ur hamnen och floden med tidvattnet med oss. Vi hissade på och lade kursen mot Spanien, ca 200 sjömil bort. Den nordvästliga dyningen gjorde att vi ibland fick stötta med motorn i den ojämna vinden. Vi fick besök av småfåglar som stannade för att vila sig en stund. Ofta är dessa fåglar väldigt orädda så det går att sätta fågelboken bredvid dem för att jämföra, men vi hade ändå svårt att bestämma vilken sorts fåglar som besökte oss! Under natten ökade vinden till mellan 9 och 11 m/s och vi gjorde god fart framåt. Rejåla oväder kom under natten med åska, regn och blixtrar, mest på avstånd men ibland över oss. En natt på vakt i sittbrunnen eller pilothuset medan den andra sov, tre timmars vakt följt av tre timmar i kojen. Vind och vågor avtog när vi närmade oss land och på morgonen såg vi de höga bergen på Spaniens nordkust. Och sen kom värmen, vi skalade av oss plagg efter plagg. Vi la till i marinan i Santander på eftermiddagen,

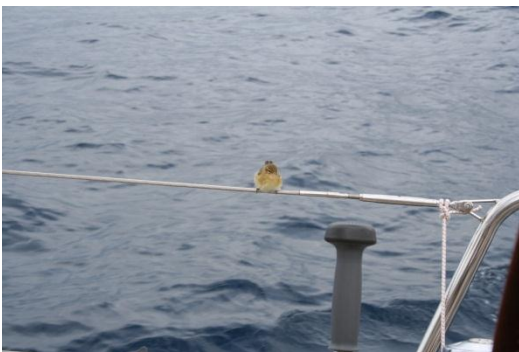
iklädda shorts och T-tröja. + 26 grader på termometern.

Marinan i Santander är välordnad och skyddad, men ligger väldigt långt från själva staden, man måste ta buss för att komma dit. Men med cykel kunde vi ta oss till det stora köpcentret och handla mat, vi lassade cyklarna fulla med godsaker till rimliga priser, lagren var rätt tomma efter en vecka i Port Medoc utan matbutik i närheten!

Efter att ha tittat på Santander med omgivningarna per buss och cykel seglade vi vidare längs nordkusten på Spanien. Blånande berg syntes i bakgrunden, grönskande kullar, små byar och branta



Vinkällare i Medoc



stup i förgrunden. När mörkret sänkte sig gick vi in i Ribadesella en liten by i en flodmynning. Vi la oss utanpå en fiskebåt, för alla platser reserverade för seglare hade tagits över av fiskebåtar, seglingssäsongen är över!

Efter middagen tog vi en tur på stan och på många ställen stod det ”Cidreria”. Vi blev lite konfunderade, vad kunde detta vara? Vi gick in på en bar och där förstod vi: alla drack cider! Denna cider serverades på ett speciellt sätt; servitören tog ett dricksglas (stort som en liten vas) i ena handen, i den andra handen en flaska cider, han höjde ciderflaskan högt över huvudet och så hällde han ca 3 cm cider i glaset. De hade små ”skvättstäl” som glaset hölls bakom, så de som satt vid bordet inte skulle få cider på sig. Servitören ställde ner glaset på bordet och uppmanade gästen att dricka ur allt på en gång. Servitören gick runt i baren och serverade ny dricka när han tyckte det borde vara dags för ännu några droppar cider. Lite udda, gästerna måste vänta på servitören för att få något att dricka, det gick inte att hålla upp själv! Vi provade själva denna dryck men något direkt tycke uppstod inte. Det är nog en smak man måste vänja sig vid.



Planering för nästa seglats

Naturligtvis skulle fiskebåten vi låg utanför gå tidigt på morgonen, så det var bara att klä på sig och skynda upp i regnet för att förtöja om. På eftermiddagen seglade vi till Gijon, en stor stad med en fin (men dyr) marina. Här stötte vi på en tysk seglare som hade varit ute i det oväder som var när vi låg i Port Medoc. Båten hade blivit nedslagen och en räddningsbåt hade dragit in båten till Gijon. Hans två kamrater, som väntat i Spanien, hjälpte nu till med reparationerna. Båten hade många skador.

Den 15 oktober styrde vi ut på havet igen, med sikte på en dagsegling till en av hamnarna längs kusten. Men så blev det inte, väderprognoser vi fick under dagen pratade om ökande vindar och de hamnar vi funderat på var inte bra i hård vind. Vi bestämde oss därför för att gå direkt till La Coruna, ca 150 sjömil bort. Det blev segling i medvind och med god fart och tidigt nästa morgon kom vi in till La Coruna och la till i marinan inne i stan.

I La Coruna samlas seglare från hela norra Europa efter att man passerat Biscaya och innan man seglar vidare ner längs Spaniens och Portugals kust. Det finns olika vägar att segla hit. Några kom från Irland, medan andra kom från södra England (Pool och Falmouth) och Cherbourg och Brest i Frankrike. Och så vi som kom längs Biscayabukten. Vår väg är nog den ovanligaste, de flesta väljer att gå direkt över Biscaya i ett svep. Här träffade vi för första gången långseglare, och det var roligt att prata med andra i liknande situation. Många svenska båtar fanns också i hamnarna, så det blev mycket tjat! Efter att ha tittat på stan, hyrt bil och besökt alla hamnar söder om La Coruña, bestämde vi oss för att stanna i La Coruña under vintern. Vi flyttade till marinan ”Marina Coruña”, knöt fast båten ordentligt och betalade hamnavgiften till den 20 mars.

Lisa och Sven-Gösta



Vinterhamn oktober 2010 – mars 2011