

# Flaskpost från Randivåg

Februari – mars 2020

Indien - Eritrea



## Februari

I slutet av februari hade vi allt klart för avfärd. Vi hade provianterat för fem månader, fyllde alla tankar och dunkar med diesel och vatten. Vi hade också anmälde oss till de myndigheter som har som uppgift att övervaka sjöfarten från Indien in i Röda Havet: MSCHOA (Maritime Security Centre Horn of Africa) och UKMTO (UK Maritime Trade Organization). Vi var också medlemmar i Röda havets Face Book grupp, en gruppering som hjälpte oss mycket, dels med information innan seglingen och mail med info under



Det var många dagar med svaga vindar under seglingen till Afrika.

seglingen. Efter några veckor kände vi oss färdiga för avfärd. Vi hade läst på om seglingsvägar, piratattacker, hur man anmäler sig och pratat med andra seglare om kommande segling. Vi kände oss förberedda.

Vi var tre båtar som lämnade hamnen samtidigt tidigt på morgonen den 25 februari, de andra båtarna var *ReVision II* och *Viannica* båda från Australien. Redan efter en kvart hörde vi *Viannica* fråga hamnmyndigheten på VHF om de kunde ordna bogsering tillbaka till marinan. Deras motor fungerade inte och de ville tillbaka till marinan för att undersöka vad det kunde vara för fel på motorn. De lagade felet och gav sig av igen dagen därpå, men motorn la av en gång till

och de bestämde sig för att segla tillbaka till Malaysia.

Efter att *Viannica* blivit inbogserad dröjde det några minuter innan jag upptäckte att det inte kom något vatten ur kranen. Efter att ha kontrollerat högt och lågt konstaterade vi att vattentanken var tom. Vi meddelade *ReVision II* att vi letar efter en vattenläcka. De låg stand by och det tog inte så lång tid innan vi konstaterade att det var slangen till ute-duschen som hade gått sönder och vattnet hade läckt ut i kölsvinet. Vi pumpade ut vattnet och då vi har watermaker var det ingen katastrof utan vi kunde fortsätta seglingen. Detta var det mest dramatiska som hände under de kommande två veckorna. Vi visste redan när vi startade att vi kunde förvänta oss svaga vindar och det var vad vi också hade. Vi fick ibland stötta med motorn när vi inte hade någon vind alls. Snittfarten låg på under 5 knop, men vi kom långsamt närmare Afrika.

Under seglingen hade vi ständig utkik efter pirater och rapporterade till UKMTO en gång om dagen. Vi fick lära oss att piraterna gärna slog till i gryningen, så rapporten till UKMTO borde göras strax efter soluppgången. Vi rapporterade per mail klockan 8 varje morgon. Vi såg att nästan alla fartyg hade lagt till: *Armed guards on board* på AIS-informationen i stället för destination. Även om vi inte såg några fartyg förutom containerfartyg på väg till/från Europa/Asien kändes seglingen annorlunda i och med att vi visste att nästan alla fartyg hade

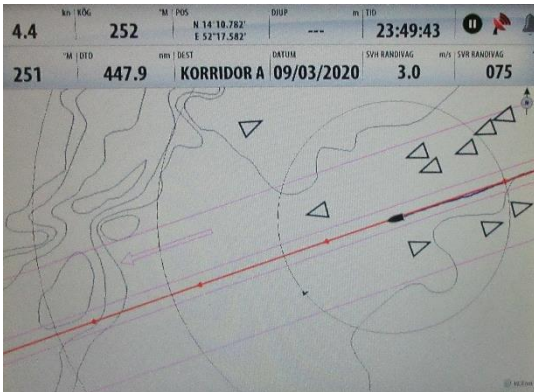


Vi höll ständig utkik efter pirater och rapporterade vår position dagligen.

beväpnade vakter ombord. De enda fartyg som inte hade vakter var så höga att det är svårt att komma ombord från vattenytan.

### Mars

Efter två veckor kom vi till Adenviken där det finns en 500 sjömil lång separeringszon där MSCHOA - en internationell organisation övervakar sjöfarten. Det är naturligtvis fartygstrafiken som är anledning till



I Adenviken kunde vi segla mellan trafikzonerna.

övervakningen och många länder deltar, när vi var där kom övervakarna från Japan, USA och Spanien. Separeringszonen har en två sjömil bred korridor mellan trafikzonerna där fritidsbåtar kan segla. Vi valde att segla här och då det var medvind hade vi inga problem att hålla oss inom zonen. Vi kände oss övervakade på ett positivt sätt, flygarna ropade upp oss flera gånger och frågade om allt var väl ombord. Vi märkte på yrkestrafiken att de var spända och hade skärpt övervakning, de rapporterade till övervakarna så fort de såg en liten båt. Vi såg några potentiella piratbåtar som rörde sig i området, men om de var ute för att fiska eller planerade något annat, vet vi inte. Vi hörde inte om några incidenter, men det förekommer

fortfarande attacker mot yrkestrafiken. Den senaste attacken mot segelbåtar var 2011.

Efter 18 dagars segling kom vi till Djibouti den 14 mars och vi såg fram emot att kunna slappna av efter vår psykiskt ansträngande segling. Vi planerade besök i land, påfyllning av diesel och mat och köp av en kompressor till kylan som hade slutat att fungera på vägen. Så blev det inte, vi möttes av en stängd hamn på grund av covid-19 och upprörda seglare i ett 15-tal båtar som inte längre fick gå iland. Vi var ankrade i Djiboutis hamn i nästan två veckor (för att vänta på kompressorn som kom från Italien) och fick inte gå i land under den tiden. Det fanns service från land som hjälpte oss att fylla såväl diesel som matförråden. Våra vänner i *ReVision II* anlände några dagar efter oss och fick inte ens komma in till Djibouti hamn utan



Sjukvårdare besökte oss inför inklareringen, men sen fick vi inte fortsätta med resten av inklareringen. Vi fick stanna ombord.



Närmare land än så här kom vi inte i Djibouti.

måste ankra vid några öar ca 5 sjömil utanför staden. Unga soldater med höjda gevär skrek: "Kom inte hit, vänd om till där ni kom ifrån", när de närmade sig hamnen. Det gick bra för Mike och Terry på *ReVision II* till sist som tilläts ankra och fylla på förråden, men vi förstod att vår fortsatta segling skulle bli tuff om alla länder vi skulle passera agerade på samma sätt. Några dagar efter vi anlände Djibouti hade nästan alla seglare lämnat och seglat upp i Röda havet, men några var kvar. Vi fick vår nya kompressor och kände oss redo att fortsätta. Seglare fick nu rådet att stanna i den hamn man var i, då man inte visste om man skulle komma in i nästa hamn. Men att stanna i Djibouti och



vänta ut pandemin var inget alternativ, hamnen var oskyddad, vi fick inte gå i land och myndigheterna ville inte ha oss där. Vi måste fortsätta.

Det var fem båtar som lämnade Djibouti samtidigt den 25 mars, *Complexity* från USA, *Polarwind* från Tyskland/Chile, *ReVision II* från Australien och *Xamala* från Australien/Frankrike och vi skulle hålla ihop tills vi lämnade Suezkanalen 10 veckor senare. Att det skulle ta så lång tid visste vi inte då.

Röda havets södra utlopp heter Bab el Mandeb – Tårarnas port – och den är trång och svårseglad med stark trafik, här passerar 60 fartyg per dygn. Vi valde att gå igenom ”porten” i svag sydlig vind och



Vårt första stopp i Röda havet blev i Eritrea där vi ankrade i ett par dagar.

fortsatte seglingen in i Röda havet, nu med starkare vindar. Statistiskt sätt skulle vi ha medvind en tredjedel av Röda havet och det stämde nästan för vår del. Efter några dagar skulle vinden vända mot norr och vi valde att ankra bakom några öar strax söder om staden Massawa i Eritrea. Då vi inte var tillåtna att gå i land kunde vi inte heller klarera in i landet. Vi var där illegalt. Militären ville köra bort oss, men vi hävdade nödvärnsrätt och vi stannade två dagar då nordvinden blåste stark. Enligt internationell lag har vi rätt att söka nödhamn utan att vara inklarerade. Det var första gången vi märkte fördelen med att segla i grupp, det är inte lika lätt att

skrämman iväg en hel grupp som en ensam båt. Vi bestämde att hålla ihop under färden upp till Suez. Vår första gemensamma strategi blev att segla i medvind eller gå för motor i svaga nordliga vindar och ankra vid starka nordliga vindar. Vi hade ingen brådska till Europa, vi ville komma dit när länderna hade öppnat.

Efter ytterligare ett stopp i Eritrea (vid Harat) fortsatte vi till Sudan.

*Lisa och Sven-Gösta*



Vi fick inte gå i land i Eritrea men det hindrade inte besökare från land att komma ut till oss. De frågade efter cigaretter, men fick lite nyttigare saker av oss.