

Flaskpost från Randivåg

April – juni 2020

Sudan till Cypern



April

Första stoppet i Sudan (Nawarat) blev långt, mer än en veckas väntan på bättre väder. Den sudanesiska

militären kom och ville få oss att fortsätta.

Osvaldo, kapten på *Polarwind*, erbjöd sig att prata med militären. Han trodde att hans militära bakgrund kunde vara honom till hjälp. Hans två barn, 7 och 10 år, och hans fru stod på deras båt och vinkade till militärerna. Deras strategi gick hem, vi kunde stanna kvar tills vinden vände. Inte ens militären kan motstå vinkande barn!

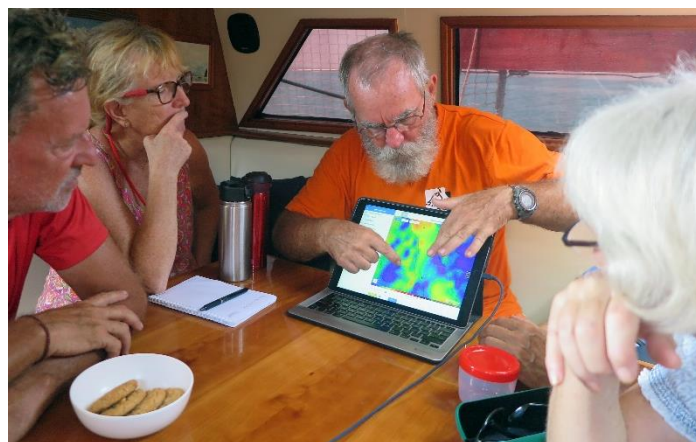
Vi hade redan insett fördelarna med att segla gemensamt och kommit överens om segelvägar



Sudanesiska militären sa vi skulle fortsätta, men vi fick stanna till sist.

på VHF. Nu började vi också träffas för att diskutera väderprognoser, föreslå strategi för de närmaste dagarna och hjälpa varandra med allehanda problem. Det var här som en av de yngre deltagarna i vår lilla eskader myntade uttrycket: ”Nu förstår jag varför det kallas Röda Havet!” Han tittade på en väderprognos med nordliga vindar som illustrerades med stark röd färg! Problemen som vi hjälpte varandra med kunde vara allt från tekniska problem som navigator och vindmätare som inte fungerade till hur man bakar en kaka utan ägg. Troligtvis

gjorde denna samvaro att vi trots allt uppskattade seglingen i Röda havet. De som valde att segla ensamma har efteråt pratat mer negativt om seglingen.



James på Complexity visar väderprognosen för oss andra.

Sudan har 350 sjömil lång kust och det tog oss 17 dagar att passera landet. Vi ankrade varje natt i någon vik och seglade/gick för motor när tillfälle gavs. Vi hade kontakt med andra seglare, myndigheter och

familj med mail via satellittelefon, sändning via SSB fungerade inte i detta område. Vi fick rapporter om covid-19 och andra segelbåtars vägval. Förutom militären som vi mötte vid södra gränsen såg vi inga andra myndigheter i Sudan. Ingen försökte stoppa oss från att ankra, men det kändes så klart oroligt ändå. Vi anmälde oss till svenska ambassaden i Sudan och med deras hjälp, och de andra båtarnas ambassader, undersökte vi om det gick att få diesel och mat i Port Sudan. Det lyckades inte och nu började vi i stället att dela på våra resurser mellan båtarna och de båtar som hade watermaker gjorde sötvatten till båtarna utan. Sudans kust är dåligt sjömått och sjökorten gamla. Vi använde Navionics sjökort och i tillägg s.k. kapfiler gjorda av Google-Earth foton. Utan dessa sjökort hade vi aldrig vågat segla nära

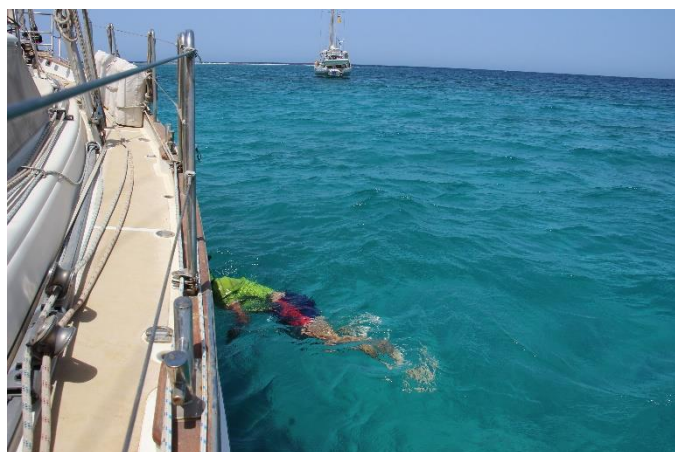


Det var ofta en person uppe i masten för att hålla koll på reven. Här leder Complexity och vi andra följer efter.

kusten. Men vi hade ändå ofta någon uppe i masten för att hålla koll på reven runt båten. En båt med en person i masten ledde eskadern. Vi andra följde efter som på ”snöre”.



I slutet av april seglade vi över gränsen till Egypten och möttes av fler människor på land. I vår första



Här tvättar Sven-Gösta botten på båten i det fantastiskt klara vattnet.

tilltänkta ankarvik blev vi bortkörda av militärer på land redan innan vi hann få i ankaret. I Egypten var det nu förbjudet för invånarna att använda båtar om man inte hade speciellt tillstånd. Men de stod på land och hade synpunkter på var vi kunde ankra. Egypten har en lång kust vid Röda havet, 450 sjömil, och hela denna sträcka försökte vi hitta ankringar som låg utom hörhåll från land. Oron över att inte kunna fortsätta segla nära kusten i Egypten var ständigt närvarande, om det kommer dåligt väder är det alltid mer skyddat nära land. Vi hade inte hade någon brådska mot Medelhavet, Europa var fortfarande inte öppet, inte ens för européer. Port Ghalib har en marina i ett hotellkomplex som tog på sig att leverera

diesel, vatten och mat till seglare. Varorna beställdes per mail och man fick en tid att gå in till kaj för att hämta dem. Betalning var i amerikanska dollar och påslaget var stort. Några i vår eskader använde denna tjänst för att få mat och diesel. Vi andra klarade oss ett tag till.

Maj

När vi så småningom kom till Hurghada erbjöd sig en egyptier att handla åt oss och vi kunde förutom diesel och mat även få SIM-kort. Detta var en stor hjälp, nu kunde vi lättare följa utvecklingen av covid-19 och få en bättre kontakt med yttervärlden.

Den sista seglingen upp genom Suezviken till Suez är tuff då här alltid är en stark nordlig vind vid denna årstid. Det var en seg förflyttning i nära 200 sjömil, men i slutet av april kom vi till Suez. Här tar en agent emot och lotsar oss igenom byråkratin och båten genom kanalen. Vi valde att anlita agenten *Prince of the Red Sea*, mest för vi tyckte namnet var kul. Vi blev väl omhändertagna, fick diesel och mat ombord i Suez och med lots ombord gick vi de 45 sjömil till Ismaelia mitt i Suezkanalen. Här måste segelbåtarna stanna en natt och byta lots, Suezkanalen är 90 sjömil (163 km) och det kan inte



Första grönsakerna på flera månader kändes härligt!



Lotsen och Sven-Gösta i Suezkanalen.

segelbåtar av vår storlek avverka på en dag. Fler än 15 000 fartyg passerar Suezkanalen per år. Kanalen påminner mycket om Kielkanalen men utan slussar i början och slutet. Vi förstår inte riktigt varför segelbåtar måste ha lots, det enda som gäller är att styra längs med kanal-kanten. Kostnaden för vår nästan 12 meter långa båt var ca 4 500 kronor, inklusive avgifter till piloterna. Till detta kommer några hundra kronor i administrativa avgifter till staden Suez och hamnavgifter när man ligger i hamn i Suez och Ismaelia. Vi valde att stanna i Ismaelia någon vecka och vänta på en bra väderprognos och tillstånd att fortsätta till Europa. Vi ville helst till Grekland och i slutet av maj började covid-19 restriktionerna att lätta i

Medelhavet. Vi fick per mail reda på att vi var välkomna till Cypern.

Juni

Den 1 juni lämnade vi Egypten och den 3 juni la vi till i Limassols marina på Cypern. Vi hissade den grekcypriotiska flaggan och la oss till ro för några dagars karantän i en lyxig marina. Nu kunde vi beställa



Vid karantänbryggan i den stora marinan i Limassol.

mat via internet, fick bredband in i båten och kunde använda våra svenska telefonabonnemang. Den 9 juni, efter ett negativt covid-19 test, fick vi gå iland efter 3,5 månader eller 106 dagar på båten. Det första vi gjorde var att köpa en glass, sen gick vi på restaurang! Det tog lång tid innan kroppen hade anpassat sig till ett liv på land, framför allt var det benen som behövde övas upp. Första promenaden till matbutiken höll på att sluta i katastrof, vi höll knappt på att komma tillbaka till båten, benen ville inte bära hela vägen! Sen kom cyklarna upp och med deras hjälp övade vi upp benen och kunde efter

ett tag gå lite längre sträckor igen.

Vi stannade på Cypern i sex veckor, både för underhåll av båten, vänja kroppen vid ett liv på land och utforska Cypern. Vi hade inte varit på Cypern tidigare och blev mycket förtjusta i ön som har ett fantastiskt klimat, härliga stränder och fint vatten. Landskapet är omväxlande, här finns forn-lämningar, sevärda kloster, berg att vandra i, många vingårdar, restauranger och nattliv. I juni/juli 2020 fanns det såklart varken turister, nattliv eller trängsel men vi fick en känsla av hur det brukar vara och dessutom fick vi uppleva ett mer genuint Cypern utan turisterna. Vi möttes på flera håll av lokalbefolkning som undrade om vi hade kommit med flyg: ”Har ni börjat komma nu!” Många på Cypern får sin utkomst av turister.



Vi var på flera vinprovningar med seglingskompisarna!

Lisa och Sven-Gösta

Sammanfattning

Seglingen från Langkawi i Malaysia till Limassol på Cypern var 5 350 sjömil och tog 4,5 månader. Vi seglade 3 780 sjömil från Indien till Cypern utan att vara på land (106 dagar). Vi seglade 60 % av tiden, resten var motorsegling. Trots allt hade vi tur, vi var inte med om någon piratattack och det gick att genomföra seglingen från Sydostasien till Medelhavet trots covid-19. Vi hade med oss tillräckligt med mat och diesel, kunde byta varor och tjänster med våra medseglare och kunde ankra längs Röda havets kuster. Vi blev bara bortkörda några gånger. Det var både psykiskt och fysiskt påfrestande och att seglingen gick att genomföra beror till stor del på vår lilla eskader i Röda havet. Vi kunde besöka varandras båtar, umgås, prata om väder och få information från omvärlden via varandras nätverk.