

Nu är vi hemma igen.

Den här sommaren var den mest ovissa under vår tid i Medelhavet. Vi hade flera funderingar på vad vi skulle göra. Alternativen var att segla till Turkiet. Raine Poka, som själv ligger där med Cikada, hade mycket positivt att säga om Turkiet. Visst lockade det! Jag gav till och med Inger en bok om Turkiets kuster för att hon skulle känna att det var det rätta för oss. Inger ville nog gärna segla ett år till bland de Joniska Öarna som ju gett oss så mycket fina upplevelser.

Flera av våra svenska vänner från Grekland hade valt att segla upp till Kroatien. Därifrån rapporterade dom om härliga seglingsvatten och vänliga människor. Det lockade också speciellt som jag tror att det kommer att bli mycket mer utländska seglare där de närmaste åren. När minnet från de obehagliga åren i länderna kring Kroatien bleknat bort kommer många fler att segla dit. Kroaterna är mycket välorganiserade och har förmåga att marknadsföra sina seglingsvatten.

Med alla dessa fina alternativ så seglar vi hem till det kalla Sverige!! Vad har det tagit åt oss?

Ja det kan man undra. Nu är det så att hemsegling är inte något, som varar för evigt. I och med att vi en gång gjort resan inser vi att det är lätt att segla hem och alltså lika lätt att segla ut igen när vi vill. Det tror jag att vi kommer att göra om några år. Men nu kommer vi att segla hemma lite grann. Det var flera saker, som gjorde att vi beslöt att segla hem. Eller kanske jag skall säga att jag beslöt, för Inger var nu kanske inte så säker på att det var det rätta.

Inger hade återigen lyckats utverka 8 veckors semester på grund av många övertidstimmar. Det borde räcka för att komma en bra bit på väg hem. Vi träffades alltså i början av juli i Corfu dit Inger kom med en charterbiljett. Dessförinnan hade jag gjort i ordning Shanty och sjösatt henne. Jag hade också seglat omkring i skärgården en månad och hälsat på min dotter Lotten i Milano (med färja till Venedig och åter).

Vi hade tänkt att segla runt en vecka och sedan sticka över till Italien. När Inger kom beslöt vi oss att segla direkt. Därför gick vi först upp till en ö, som heter Erikoussa. Där låg vi några dagar för ankar när vi seglade ner till Grekland. Ön är ganska liten och har ingen stor hamn. Nu hade man byggt en pir, dit vi kunde gått in om vi ville. Vi valde att lägga oss för ankar i bukten som är öppen mot söder men som har en botten som ger fint ankarfäste.

En sak, som vi lärt oss att göra under våra seglingar i Medelhavet är att lägga ankar. Vi letar efter en plats med lagom djup. 5-8 meter brukar vara bra. Det skall helst vara sandbotten och inte en massa sjögräs. Där låter vi ankaret gå och drar sedan fast det genom att backa med allt högre motorkraft. När vi ligger helt stilla medan vi kör back med 2000 varv i 2 minuter då är vi nöjda. Vi kan sedan sova gott även om det börjar blåsa på natten.

Erikoussa fick besök av oss nästa dag. Vi mötte bland annat en gammal dam klädd helt i svart, som vinkade oss till sig för att bjuda på godis. Hon ville prata och berätta att hon hade släkt som bodde i USA, eller så hade hon själv varit där. Det var svårt att veta när hon talade grekiska och vi själva engelska.

Efter att badat och varit i land en dag på Erikoussa avseglade vi tidigt måndag morgon den 9 juli kl. 04.30 mot Italien. Vindutsikterna var NW 4-5 Beaufort, vilket motsvarar 6-10 m/s.

Vinden skulle avta, varför vi stack tidigt. Vi började med att gå norr om den sista grekiska ön, som heter Othoni för att vinna så mycket höjd som möjligt. Vinden var alls inte någon Beaufort 4 utan snarare nästan stiltje så det blev motor.

Medelhavet är känt för att antingen vara lugnt eller också bjuda mycket vind. Det gäller inte nära land och i alla fall inte bland de joniska öarna som har ganska regelbunden sjöbris.

I gryningen när vi låg norr om Othoni började det snabbt blåsa upp och vi diskuterade möjligheten att kanske gå in till Othoni. Ingers sjöben hade inte kommit än. Det är alltid viktigt att ta det ganska lugnt och försiktigt de första dagarna ombord på en båt när man varit i land länge.

Under dagen blåste det upp som rapporten sagt och vi fick en mycket fin och snabb segling. Kom på kvällen fram till S:ta Maria de Leuca, vilket är ett fiskeläge ytterst på klacken av Italien. Genom att ligga vid trälarkajen ligger man gratis. Hamnavgifterna i Italien och Frankrike är annars 200 sv kr per natt eller mer. Vi betalade 375:- en natt bara för att ligga förtöjda.

Efter S.ta Maria skulle vi krossa hålfoten som är en dagssegling över öppet vatten (ca 70 nm.) På samma sätt som när vi gick ner låg havet stilla så motorn fick göra jobbet. Lite trist att sitta och mala fram med ca 5 knop. Lite mer vind fick vi sedan när vi skulle gå söderut några dagar senare. Vi skulle till en ganska nybyggd, men ännu inte färdig marina som hette Rochella Joniche.

Vi lyssnade först på väderutsikterna som man tar in på VHF i Italien. NW 4 lät mycket bra, då vi skulle segla SW. På väg ut möttes vi av ganska hög sjö. Jag förklarade att det berodde på närheten till land och lovade att skulle bli bättre längre ut. Men ingen brydde sig om mitt löfte utan sjön blev större och större samtidigt som vinden vred mot. Vi kom ca halvvägs och det verkade inte som om vinden skulle minska - tvärtom. Till slut skall man bestämma sig och det rätta verkade vara att vända om. Snabb segling tillbaka.

Nästa dag samma historia, men nu beslöt vi att fortsätta och ungefär där vi vände förra dan börjad vinden avta och vred återigen något mot nord. Det blev ett härligt slut på den dagen. Senare fick vi veta att bukten är känd för att ge vindar som blåser upp mitt på dagen för att avta senare. Vi gav upp dagen innan kanske en halv timme för tidigt. Men vi tycker att det är bättre om man nu har det valet att vara lite feg och må gott än att kämpa och kanske må illa.

Vi gick så småningom genom Messina sundet där det råder en kraftig ström nord- eller sydgående. Strömmens riktning och styrka är beroende av tidvattnet och kan förutsägas med hjälp av särskilda tabeller. Vi fick läsa en sådan tabell hos en grannbåt. Det gjorda att vi kunde pricka in en tidpunkt som gjorde passagen enkel. Förbereder man sig inte kan man råka ut för kraftig motström som gör det svårt att ta sig igenom.

I Messinasundet fiskar man svärdfisk. Det gör man från båtar med bogspröt av en fackverkskonstruktion. Bogspröten är minst 10 m långa. Båtarna har också en lika hög mast med en utsiktsgorg högst upp. I korgen står en man och manövrerar båten medan en man springer ut på bogsprötet för att harpunera svärdfisken när den kommer tillräckligt nära. Vi såg tre fyra sådana båtar, men ingen harpunering. Vi var i alla fall glada att vi slapp stå högst upp eller längst förut på en sådan båt. Det svajar nog ganska mycket.

Efter Messinasundet inträffade en händelse som är typisk när man är ute och seglar. I en liten hamn Vibo Valentia Marina träffade vi på en man som jag tidigare pratat med några gånger på Corfu och i Rochella Joniche. Han var mycket tjock och verkade röra sig i "upper class". Hans båt var en motorseglare typ Nauticat och det fanns uppenbarligen en besättning, som tog honom och hans följe runt Medelhavet. Jag provade på min italienska som inte är mycket att skryta med. Helt plötsligt bjöd han in Inger och mig på restaurang på kvällen.

Vi var tveksamma men varför skulle vi inte prova på. Taxi hämtade till en fin fiskrestaurang. Alla kyparna stod i led och hälsade oss välkomna. Inger och mig med. Middagen började med champagne (riktig champagne). Sedan en god förrätt och sedan en stor hummer. Det märkliga var att vi trivdes mycket bra. Vi pratade och alla i sällskapet var trevliga och "enkla".

På hemvägen kom i princip alla vi mötte fram och hälsade på honom och ville berätta hur mycket dom beundrade honom. Vi fick bara en förklaring at han var mycket känd i Italien. Min dotter Lotten berättade att han gav ut en 4-sidig tidning Il Foglio som betyder Bladet. Dessutom medverkade han mycket ofta i italiensk TV. Hans namn var Guilano Ferrara. När man seglar är de allra flesta mycket trevliga och man knyter kontakter åt alla håll.

Vi seglade vidare längs Italiens västkust upp till Elba. Det var en trevlig upplevelse på nedseglingen, men nu hade vi lite dispyter med hamnvakterna som gjorde att vi gärna seglade vidare. Elba var annars min favorit på nedvägen. Inger hade inte varit där eftersom hon anslöt i Rom.

Vi seglade över till Corsica där vi ankrade utanför en ort som bär det italienskklingande namnet Macinaggio. Hela Corsica är en blandning mellan Italien och Frankrike. Själv körde jag in till land för att proviantera medan Inger blev kvar på Shanty.

Nu skall man hålla rent i Frankrike. En installation väckte vår uppmärksamhet. Det var en flytande tunna, som låg för ankar bland båtarna. Inger kunde upplysa mig när jag kom tillbaka att det var en soptunna. Man tog jollen dit och slängde upp soporna i den. En dörr på sidan användes sedan när den tömdes. Sådana här soptunnor finns det överallt på Corsica.

Från Macinaggio skulle vi segla till franska fastlandet. Beroende på vädret skulle vi välja målet.

Vi avgick tidigt en morgon med ett ganska lugnt hav. Vi gick norrut förbi den nordliga udden Cap Corse. Där var det nu inte mycket vind men jag kan mycket väl föreställa mig hur det kan se ut när det blåser ordentlig. En ensam fyr på en klippa några kabellängder från land. Sjön har alla möjligheter att gå grov här.

Vår segling blev mycket motorgång. Inte förrän vi närmade oss land söder om S.t Tropez fick vi vind så att vi kunde segla igen. Under dagen, kvällen och natten mötte vi delfiner, tonfisk en stor havssköldpadda och valar på avstånd. När vi kom nära ögruppen Porquerolles mötte vi en grupp på 6 mindre valar på väg ut till havs. Det var inte särskilt djupt där bara ca 300 m. Valarna vill helst ha några tusen meter under kölen men dom hade kanske varit inne och sett sig omkring eller ätit upp sig.

Vi gick in till en vik och ankrade upp men det tog många försök innan ankaret tog bra. Mycket gräs fanns på botten så ankaret kunde inte gräva ner sig ordentligt. Det blev en lång segling på 145 nm. Det blev mat och bad och sedan en god natts sömn innan vi på morgonen därpå lättade ankar i gryningen för att gå till Port Napoleon i Rhones mynning. Målet var lite svävande. Allt beror ju på hur vinden är men denna dag var den med oss och tog oss hela vägen fram. En incident måste jag bekänna. Utanför en udde låg två sydmärken. Vinden var emot och jag var nog lite trött. Det var Inger som larmade om märkena. Jag höll koll på lodet och det var bara att slå snabbt söderut och ta märkena på rätt sida. I Medelhavet syns botten mycket bra även om det är 5 - 6 meters djup.

Väl inne i Port Napoleon träffade vi många svenska seglare. Vi kom in på fredag kväll och bestämde att vi skulle få hjälp med avmastningen på måndag. Det var bra att vi fick några dagar för jag måste ut och hitta lite virke, så att vi kunde bygga en ställning för masten. Den är 3 meter längre än båten så den kommer att sticka ut både förut och akterut. På nedvägen tog vi masten på lastbil, men nu kände vi oss säkrare så vi beslöt att ta med oss masten genom kanalerna.

Så här blev det när vi var klara för att gå upp längs Rhone. Våra cyklar ligger slarvigt på bryggan och på vår styrbordssida ligger en finsk båt som just kommit ner för segling i Medelhavet.

På tisdag började del två av hemseglingen. Vi gick på morgonen för att hinna igenom dagens enda sluss. Den är placerad i Port Saint Louis samt är mycket beskedlig. Lyfthöjden är någon decimeter. Genom den förs vi in på floden Rhone som gör 3 - 4 knop.

Vi gick upp till staden Arles där vi förtöjde vid en flytbrygga. Vi kom fram alldeles efter 15 så vi kunde gå upp och inköpa ett tillstånd att befara Frankrikes inre vattenvägar. Det kallas för en vignette och den kostade 313 ffr ungefär 500 skr. Med den får vi vistas på de franska floderna och kanalerna i drygt 2 veckor och det visade sig räcka.

Floden Rhone är kanaliserad. Det betyder att med jämna mellanrum går man in i en kanal där det finns en sluss. Floden går en annan väg och strömmar där fritt. I kanalen finns det förutom en sluss också ett vattenkraftverk som ligger i anslutning till slussen. Förutom vattenkraftverken finns det 3 - 4 stora atomkraftverk som man passerar. De använder floden som kylvattenreservoar.

Slussarna i Rhone är mycket stora. Dom är som katedraler. Den högsta slussen har en lyfthöjd av 23 m. Känslan att komma in i en stor sluss med mer än 23 m höga väggar, som dryper av vatten från tidigare tömning är mäktig. Det är mörkt och ekar när man går in. Högt där uppe syns dagern med en liten bit blå himmel. Man känner sig mycket liten. Slussningen i sig själv är inget problem. Man förtöjer i pollare som flyter och följer en upp till överkanten.

Floden ger inga skönhetsupplevelser. På långa sträckor är det enformigt. Visserligen passerar man städer som Avignon där vi låg förtöjda på nerresan men det finns inget av små byar eller den storslagna naturen som mötte oss längre fram. Vi möter ganska ofta prämar och kombinationer av prämar. Det är stora lastprämar, som

kopplas ihop och drivs fram av en gigantisk bogserbåt. Den senare skjuter på släpet och är alltså kopplad längst akterut. Man blir imponerad när man ser ett sådant ekipage slingra sig fram under en bro i en krök av floden.

Vi kom till Lyon där Rhone avlöses av Saone. Nu börjar helt plötsligt allt bli av mindre skala. Städer, byar och slussar är alla mindre. Efter Saone kommer vi in Canal de l'Est som är den verkligt mysiga kanalen med många slussar och vacker natur. Slussarna är här och även till en viss del på Saone automatslussar. Det betyder att man sköter manövreringen genom att vrida på en stång som hänger ut över vattnet innan slussen. En annan metod är att man har en liten sändare som aktiverar slussens öppning. Stänger slussen och påbörjar slussningen gör man när man är förtöjd inne i slussen. Det är faktiskt ganska behagligt att själv kunna sköta allt.

Vi gick uppför Canal de l'Est till staden Toul där vi vek av mot floden Mosel. I Frankrike heter den Moselle och den går mellan Luxemburg och Tyskland där den utgör gränsen. En helt ny upplevelse och nu fick vi verkligen mycket natur att njuta av.

Mosel slingrar sig fram mellan tusentals vinfält. Det är säkert underbart att köra bil i moseldalen, men jag är övertygad om att vi ser mycket mer som färdas floden ner. Det är medström även om strömmen inte är särskilt stark. Vi njöt av fulla drag och ögonen följde landskapet alltefter som vi kom längre ner.

En upplevelse vi ofta tänker på är när vi i staden Zell handlade vin i en vinbutik. Min fåga om varifrån vinnamnet Zeller Schwartze Kats kommer från slutade med en invitation att besöka innehavarens vinplantage. Efter affärens stängning fick vi följa med upp i bergen. En liten bergbana som användes för att transportera ner skörden och att transportera skördearbetarna gjordes i ordning. Trots Ingers protester placerades vi i en vagn och sedan gick färden uppåt i 45 - 60 graders lutning. Högre och högre upp gick det medan den lilla bensinmotorn arbetade.

Färden slutade uppe på en öppen plats. Där stod en bänk och där bjöds vi på en flaska prisbelönt Riesling av år 2000. Smaken var underbar och det var utsikten också. Långt där nere slingrade Mosel och en pråm arbetade sig nerför floden. På bilden syns i förgrunden lite grann av transportvagnen.

Från Mosel gav vi oss ut på den stora floden Rhen. Här var det en helt annan trafik. Hela tiden skulle vi passa oss för de stora pråmar som trafikerar denna Europas pulsåder när det gäller pråmtrafik. Strömmen är stark bojen som markerar farleden går som ett fartyg motströms.

På stora kanaler gäller särskilda regler för trafiken. Nu för tiden krävs ett kanalintyg för att man skall få trafikera floderna. Vi har tagit ett sådant. Visserligen har ingen frågat efter det, men skulle olyckan vara framme så tror jag försäkringsbolaget frågar.

Den stora trafiken gör att man hela tiden måste vara på pass. Man möter många pråmar och samtidigt blir man omkörd. De pråmar som går uppströms väljer vilken sida de vill möta nedåtgående båtar genom att signalera med en stor blå skylt. Med deras skylt uppe skall man möta dem med styrbordssida mot styrbordsida. Det gäller även för oss så det är viktigt att man väljer rätt sida.

Vi var en gång tvungna att möta styrbord mot styrbord när den mötande pråmen ville mötas babord mot babord. Anledningen var att vi inte hann över på flodens andra sida. Det slutade i ett argt signalhornstutande och mycket stora svallvågor då vi kom nära dem. Det hände inget men var en incident som vi aktade oss för att utsätta oss för sen.

Efter en dryg dag på Rhen gick vi in i kanalsystemet igen. Nu var det Rhein Herne kanal som mynnade i Rhen vid Düsseldorf. Det var varmt den dagen och det var söndag. Hela kanalen var full av badande och på sidorna satt familjerna och solade.

Det var obehagligt när de unga pojkar skulle hoppa från broar och se vem som var modigast att hoppa närmast oss. Mindre obehagligt men desto mer fascinerande var att se dem simma in under fören på en lastad pråm. I bogvattnet för de längs sidan och klamrade sig fast i relingen för att till slut svinga sig upp. Fanns det någon ombord hjälpte han sina kamrater. Så samlades man på pråmen och for med en bit innan man återigen hoppade ner för att följa en pråm åt andra hållet. Det såg mycket farligt ut.

Tänk att man är så gammal att man börjar förfasa sig över vad ungdomarna hittar på! Vi såg ingen olycka men var beredda på det hela tiden.

Senare i Tyskland är kanalerna inte så intressanta. Speciellt Mittellandkanal och Elbe Seitenkanal är som motorvägar. Många idyller finns det emellertid och det är alla små båtklubbar som finns längs kanalerna. Där kan man ofta äta och duscha och det är alltid gott om folk. En sådan anläggning som är värd att nämna är Paradishamnen i Rhen. I en liten ficka på Rhen samsas 3 båtklubbar. Var och en har väl ca 20 - 30 båtar men alla klubbarna har ett klubbhus som är betydligt större och livaktigt än vad vi har i ÄSSS. Alla har dessutom en god restaurang som är öppen till långt in på kvällarna.

Det finns mycket att berätta om vad vi upplevt. Men det får bli en annan gång. Jag vill bara avsluta med att vi gick ut vid Lübeck och mastade på i Travemünde. Inger måste åka hem så jag seglade hem Shanty till Ängelholm vilket tog en vecka. Hemkomsten skedde den 11 september och Inger mötte mig i hamnen med nyheterna som jag inte kunde tro var sanna. Hela resan från Corfu till Lübeck tog de 8 veckor som Inger kunde ha semester i år.