

Resan 1999

Segling i Medelhavet 1999.

Shanty står på land i Port Napoleon där jag lämnade henne i höstas efter nedfärden på kanalerna tillsammans med Inger. Våren skulle bli splittrad innan det blev segling av.

Första rundan.

Lotten hade ett släp hemma med sina möbler från Göteborg. Det ville hon gärna ha ner till Milano. Självt hade jag gjort en del saker hemma, som skulle monteras på Shanty. Det var bl. a. sjökortställ, ankarhållare och ytterligare en solfångare för att om möjligt få ström till kylan. Jag beslöt därför att ta bilen till Milano med Lottens släp och sedan fortsätta till Port St Louis och Port Napoleon.

Den 16 april började nedfärden. Jag såg inte fram med något nöje att dra ett släp genom hela Europa. Nu blev det faktiskt inte så besvärligt som jag trodde. Vände mig ganska fort med kompisen där bak. Visserligen gick det inte fort i uppförbackarna. Runt 30 km/tim nere i Sydtykland. Men det fanns ju också nedförbackar och då kom vi upp i ca 90.

Resan ner blev en resa genom våren. Hemma hade vi knappast fått löv på träden. Redan i nordtykland kom dock löven och ju längre ner jag kom ju vårligare blev det. Längst söderut i Tyskland lyste rapsfälten gula och det var varmt i luften. I Schweiz blev det dock återgång till förvår och t o m eftervinter uppe vid Gotthardtunneln.

Det var första gången jag åkt denna väg och med tanke på olyckan nyligen med brand i Mont Blanc tunneln kändes det inget vidare att köra in i Gotthardtunneln. Den var lång och ganska mörk och såg primitiv ut. Det kändes underbart skönt att komma ut på andra sidan. Där var det ju inte så långt kvar innan jag kom fram till Lotten. På slutet åkte jag över Como på små vägar med flera telefonsamtal till Lotten och Alex för att hitta rätt.

Resan ner tog två dagar - ca 26 timmars färd och jag var ganska trött men kunde konstatera att allt gått bra. Bilen drack drygt 1 l/mil, men det var ändå mindre än vad jag trodde den skulle dra.

På söndagen åkte vi in till Milano där det var en designfestival. En stor möbelmässa förde med sig att ett antal designers hade separatutställningar i olika delar av Milano. Eftersom Millefioris produkter användes och några av utställarna var kompisar till Lotten och Alex hälsade vi på dem. En för mig ganska främmande värld med prylar i massor varav de flesta för mig verkade oanvändbara.

Vid 10 tiden på måndagen efter blev det ett kort besök på Millefiori för att sedan dra vidare mot Frankrike. Jag har ju åkt den vägen tidigare så det var enbart välkända vägar. Vid 18 tiden var jag framme och kunde konstatera att Shanty verkade ha mått bra under vintern.

Det hade ju blåst en del under julhelgen då bl. a. Sunrise från Helsingborg hade vält. Kapellet över sittbrunnen, som jag låtit tillverka i höstas, hade klarat sig bra och hade också skyddat sittbrunnen från vattenfyllning mm.

Det kändes konstigt att vara tillbaka och röja undan lite grann så att jag fick sova. Peter och Annabelle på Dusky Dolphin akter om mig var uppenbarligen där, men borta över dagen. Jag röjde upp, gick en runda och

Resan 1999

tog ett glas vin och gick och åt trip på restaurangen innan jag kröp in i akterkojen. och somnade.

Så följde tre veckor med ganska blåsig väder och ibland riktigt kalla nätter. Jag monterade solfångaren, snurrefäste, kättingsluket till förpiken, Autohelmen mm. Peket behövde göras färdigt också.

Running Free hade sjösatts och skulle gå upp i kanalerna för att avyttras i England. Dom låg kvar några dagar men beslöt sig sedan för att gå när deras motorreglage var fixat.

Kände mig ensam och ganska kluven till det jag gjorde trots att jag sett fram mot det hela vintern.

Jag träffade också under den här tiden en mycket positiv man Bertil Hellström. Han hade seglat i Kroatien under tolv år. Var f d bilskolelärare, som nu hade råkat ut för både höftledsoperation och en mindre hjärninfarkt. Han hade svårt att tala och gå. Det innebar att han inte kunde segla hem sin båt en Malö 30:a på kanalerna som var planerat. I stället skulle han transportera hem den på bil till Sverige.

Ett problem, som han hade, var att bommen hade knäckts av varvet vid något tillfälle förra året. Den blev inte åtgärdad som lovats varför Bertil var bekymrad. Jag fick hjälpa honom moraliskt och även i kommunikationerna med Port Napoelon och Yacht Service.

Allt löste sig med tiden för honom och han bjöd bl a på sill och potatis och vid ett annat tillfälle på flamberad njure. Jättegott!

Den normala vårutrustningen skulle också utföras. Bl a skulle vattenlinjen höjas ca 5 cm vilket innebar grundning och sedan ny bottenfärg. Det blev en mörkblå bottenfärg, som stod bra mot skrovets orange ton.

Så när hon äntligen stod helt klar att sjösättas skulle jag besluta om hon skulle i och jag skulle segla ensam mot Italien innan jag drog hem för att fira mors 90 årsdag och midsommar med Inger.

Efter mycket resonerande fram och tillbaka tog jag bilen tillbaka till Milano den 8 maj. Där stannade jag några dagar och hjälpte till med gräsklippning och lekte med Simon. En dag tillbringades på firman varefter jag tog flyget hem till Kastrup där Inger mötte mig.

Så var jag hemma en vecka med vackert väder och då Inger var ledig då det var Kr Himmelsfärdsdag. Vi var runt i hamnen och på stranden och hade en skön vecka tillsammans innan jag den 19 maj tog flyget tillbaka till Milano.

Andra rundan.

Nu var det meningen att jag skulle sjösätta och segla lite för att sedan ta bilen hem till Sverige så att transporten ned av David och Fredrik blev enklare. Dom skulle segla med mig från och med veckan efter midsommar.

Jag stannade inte i Milano mer än över natten och tog vägen över Cuneo och Sospel ner till Nizza. Det var en hisnande resa upp till ca 2.000 meters höjd på slingriga vägar. Det syns inte på kartan hur stora nivåskillnaderna är.

Resan 1999

Eftersom mistralen satte igång att blåsa beslöt jag att sjösätta på tisdagen efter pingst. Dagarna fram till dess fylldes på något konstigt sätt med arbeten på båten. Lotten fyllde 30 under tiden, men eftersom familjen skulle fira nere vid kusten nöjde jag mig med att ringa och gratulera henne. Hon fick en trådlös telefon att ha hemma, vilket hon önskat.

På tisdagen var sjösättningen bestämd till 8.30, så jag satte väckarklockan på 7.30 för att vara uppe i god tid. Man brukar ju vanligen vara några timmar sena här. Men så icke denna morgon. Samtidigt, som klockan ringde kände jag att stöttor togs bort och traktorn körde in transportkärran under båten.

Det var bara att krypa ut och hjälpa till. Kl 8.30 stod båten framme vid travelliften. En timme senare kom vi i sjön och jag gick ut på C pontonen för att förtöja. Härlig känsla! Vädret var varmt och soligt hela dan, varför jag vaxade och pysslade om henne samt tvättade bort allt landdamm.

Vid C pontonen låg redan Buster Rosén och Micke med en Taswell 49:an Barcarole V. Det var en fantastiskt fin båt och den skulle transporteras hem till Sverige på bil med Torgersons transport. Buster var en sådan person som gärna umgicks med stor värme. Han gav gärna men ville också gärna ha hjälp. Det innebar att jag fick ett par mycket fina måltider ombord hos dem samtidigt, som jag körde Micke till flyget och senare också Buster.

Tredje dan i sjön beslöt jag mig för att segla ut och prova henne. Buster hade fått upp sin båt på land och hade förmiddagen fri, varför han gärna ville följa med. Vi stack ut ett par timmar och det kändes faktiskt mycket befriande. Försökte att kalibrera Autohelmen, men misslyckades. Får försöka senare. Autohelmen styr annars helt OK, men visar ca 100 grader för mycket mot den styrda kursen.

På eftermiddagen körde jag Buster till flyget och fick hans överblivna mat bl. a ett jättestort köttstycke. Det överlämnades till Heinz och Miriam Roghner på Shenandoah, som skulle gå kanalerna hem efter sin andra jordenruntsegling. Det slutade med att vi åt upp köttet tillsammans hos dem.

Lördagen den 29 maj skulle det blåsa lite från SW, varför jag beslöt att segla iväg mot Marseille. Det blev lite mer blåst än vad jag tänkt mig. Det var liksom Medelhavet skulle tala om för mig att här är det jag, som bestämmer villkoren. Med två rev storen och rev även i genuan fick jag vinden rätt emot efter att ha rundat Cap Couronne. Det blev lite jobbigt, men till slut kom jag fram till Port du Frioul, där jag förtöjde med boj som akterförtöjning. Mycket skönt! Kostnaden blev 84 francs per natt vilket skulle visa sig senare var en billig avgift.

På söndagen kände jag för en vilodag efter gårdagens strapatser. En promenad på ön och på kvällen inköp av ett grillspett av några företagsamma ynglingar, som hade riggat upp en grill och sålde spett med potatissallad för 30 francs. Dagen var annars solig varm och kvav utan vind.

På måndagen beslöt jag mig för att titta närmare på Marseille. Gick in för motor och förtöjde enligt Heikells rekommendationer vid den sista av de tre klubbarna SNM. Förmodligen den dyraste. Det kostade 156 francs, men för det fick man ren och fin dusch och toalett samt el och vatten.

Marseille var stor och mycket bullrande. Trafiken flöt fram hela tiden mycket intensivt. Jag gick ut och handlade lite grann och beslöt att gå ut och äta på kvällen. Det blev godtagbart men definitivt ingen höjdarkäcka. Man skall nog spendera mer pengar än vad jag hade lust till för att få riktigt god mat.

Resan 1999

På morgonen seglade jag ut och vädret var positivt mot mig. Lagom med vind, så att vi seglade bra utan att det skulle vara jobbigt. Jag seglade förbi de omtalade Calanquerna, som bestod av fjordliknande inskärningar i de höga berg, som ligger öster om Marseille. Visst var de fina, men vi är ju bortskämda i Sverige med sund och vikar på ett annat sätt än vad fransmännen är.

På kvällen kom jag in i Cassis och blev tilldelad en plats längst in i hamnen. Cassis var en trevlig liten semesterby. Jag försökte att reparera måltiden i Marseille genom att även här gå ut. Resultatet var ungefär detsamma varför jag var frälst för en tid att gå ut och äta.

Dagen därpå var en onsdag vad det nu har för betydelse när man är ute så här och seglar. På väderutsikterna stod det hårda västliga vindar. Därav blev inget, men jag hade ju beslutat att ligga kvar, varför jag bl. a gick runt och tittade samt shoppade elkontakter för att passa uttagen bl. a i Frioul.

På torsdag var väderutsikterna goda med vind mellan SW och NW 3-5. På fredag däremot skulle det blåsa 8 varför jag beslöt att segla hem mot Port Napoleon i stället för att fortsätta mot La Ciotat. Det blev en underbar avslutning på den första trippen i Medelhavet. Först motorgång och sedan en skön slör in mot Port Napoleon. På vägen in mötte jag scrap-båten som seglat över atlanten och vars hemsida är www.floatingneutrino.com. En märklig farkost som jag knappast kommer att se igen.

När jag kom in i hamnen hade Dusky Dolphin sjösatt och låg ute vid C-pontonen. Dom hälsade mig välkommen och vi åt tillsammans på kvällen. Jag träffade också fam. Roghner, som inte kommit iväg upp längs kanalerna eftersom vattenflödet var för stort.

Dagen därpå skulle jag ta bilen hem, varför jag tog in genuan och gjorde henne klar för att ligga själv ett tag. Peter Wilson på Dusky Dolphin och Bruno på Brima lovade att se till henne när jag var borta.

Miriam Roghner hade träffat några svenska ungdomar, som ville lifta hem till Sverige. Snälla Staffan gick naturligtvis dit och frågade dom och fick alltså sällskap med tre st. ungdomar i 20 årsåldern, som varit hemifrån sedan i november. Dom var trevliga och fattiga. Sov i bilen på natten när jag själv tog in på ett motell i BadenBaden. Hemma sent på kvällen för en knapp månads aktiviteter som besök hos mor, cykling i Danmark med ungarna och Inger samt midsommarfirande på kollen.

Tredje rundan.

Måndagen den 28 juni bar det så av igen ner mot Port Saint Louis och båten. David och jag packade bilen med våra grejor vid 8-tiden på morgonen och Inger vinkade av oss när vi gav oss till Fredrik (Fraggel) för att hämta upp honom. Även han blev avvinkad av sin mor och så var vi på väg.

Vi hade planerat att ta färjan kl. 8.50 och hann fint. Vädret var fint så resan ner till Rödby gick utan problem. Färjan till Puttgarten och sedan ner genom Tyskland gick också bra. På kvällen körde vi in till Rasthaus Brimberg, åt mat och kojade in.

Morgonen därpå körde vi vidare ner till Milano där vi skulle hämta nycklar och Gipsy hos Alex på firman. Deras hus var tomt för Lotten och Simon var i Sverige. Pojkarna gick ut och lekte med Gipsy, som var mycket glad. En nyinköpt frisbee offrades eftersom Gipsy fick tag i den och snart hade delat den i många

Resan 1999

små bitar. När Alex kom hem på kvällen köpte vi pizza till alla och trötta kojade vi in nere i källaren.

Morgonen därpå skulle vi enligt planerna åka in till Millefiori tidigt för att placera bilen där. Alex far Gino hämtade oss med taxi för att ta oss till centralstationen. Allt gick bra ända tills jag skulle köpa biljetter. Tiden var ganska knapp och kön till biljettkassan sniglade sig fram. När jag så kom fram visade det sig att utlandsbiljetter skulle köpas i en annan kassa längre bort. Snabbt över till den kassan. Den här gången väntade jag inte tills jag kom fram utan gick förbi för att fråga om det var rätt kassa.

Nehej, det var det inte utan jag hänvisades in i ett annat rum igen. Tiden var nu mycket knapp, men det var inget annat att göra än att bege sig till tredje kassan. Kön kortare! Tack för det och efter en nervös väntan fick jag våra biljetter. Rusa ut till pojkarna och full fart upp till tåget som bordades alldeles innan avgång.

Väl framme i Marseilles skulle vi hitta bussen och vänta på den. Under mitt letande blev pojkarna uppvaktade av ett gäng killar, som försökte sno en väska. Fredrik rusade efter och räddade väskan. Bra gjort!

Bussen tog oss så småningom till Port Saint Louis där jag försökte få tag i en taxi. Byn har bara en eller två taxis och ingen svarade på telefon. En polisbil kom glidande, varför jag bad dem om råd. Här hjälper man gärna till, så jag in i polisbilen i jakt på en taxi. Det slutade med att jag placerades på polisstationen och den beställda taxin skulle komma om några minuter. Efter ca 20 minuter utan taxi gick jag tillbaka till pojkarna och vi började den långa vandringen ut till Port Napoleon med tummen i vädret för att få lift. Halvvägs ut stannade en bil och vi fick lift den sista biten.

Äntligen framme! Shanty väntade på oss och vi kunde installera oss.

Dagen därpå var det sol och Navtexen lovade NW 4-6. Vi hade dock en del att pyssla med som stuvning av allt, fyllning av vatten mm. Pojkarna började sin simträning i hamnen och verkade njuta av vatten och värme. Jollen sjösattes och provades ut. Det blev en del turer med den och utprovning av utombordaren. Självt hjälpte jag en ensam tysk, Manfred Fietzek, med att förtöja. Han gick i sjön från en av fingerpontonerna och det visade sig att han gick på medicin, så han hade svårt att ta sig upp. När han väl kommit upp och fick torra kläder bad han mig över på en drink.

Ja så fick jag mig en tragisk historia till livs. Manfred hade mist sin hustru och skaffat sig en ny väninna. Hon var glad i segling till en början, men fick ångest förra sommaren. I stället för att segla till Kroatien blev det bara på 8 veckor några hamnar bort på franska rivieran och sen tillbaka. Det visade sig senare att Inger träffade henne när hon flög hem i höstas.

Manfred skulle nu överge planerna på Kroatien och skulle segla ner till Spanien där han hade ett hus. Han var pensionerad glasmästare och skulle få hjälp av några vänner. I väntan på dem beklagade han sitt öde och dödade sorgen med gin och tonic. Många tomma ginflaskor vittnade om konsumtionen.

Hans förra året nyinköpta sjökort och guider var till ingen nytta, så han bad mig välja ut vad jag ville ha. "Låna dom och skicka tillbaka dom när du har använt dem" bad han mig. Så med famnen full av sjökort kom jag tillbaka till Shanty.

Dagen därpå var det lugnt på morgonen. Vädret skulle bli SE 3-4 med en ökning till 5 på em. Jag beslöt att skjuta på avfärden en dag för att inte riskera att få besvärligt när vi väl kommit ut. Fredrik hade aldrig

Resan 1999

seglat och David har tidigare haft lätt för sjösjuka. Dessutom var det fredag och då skall man inte starta en längre resa enligt gammalt sjömansskrock. David och Fredrik skickades att handla och själv pysslade jag om båten. På eftermiddagen kom också någon åskby, som för att visa att vi gjorde rätt i att stanna kvar.

Längs franska Rivieran.

Så kom då lördagen den 3 juli och nu var det dags att gå. Vi lämnade hamnen vid halv tiotiden. Det var lätt molnigt och vinden var från sydost ca 3-4 allt enligt rapporten. Det blev en skön segling med ett långt slag ut och sedan vred vinden mot SW, varför vi kunde sträcka mot Port du Frioul, som vi hade planerat att gå till.

Pojkarna njöt och förundrades av det blåa vattnet. Det blev också möjlighet att bada innan vinden ökade till ca 5. Alldeles efter 4 kunde vi gå in och förtöja i Port du Frioul ungefär där jag tidigare legat. Kvällen ägnades åt inspektion av ön.

Söndagsmorgonen hade visserligen vindutsikter med vind från öster, men den skulle begränsas till 3-4 varför vi beslöt att avgå. Tjugo över tio stack vi iväg och rundade Cap Croisettes. Nu började emellertid vinden friska i, varför det blev att ta in två rev i storen och i genuan.

Det blev allt högre sjö speciellt på de grunda vattnen innanför Ile Jaire. När det sedan fortsatte att vara jobbigt beslöt vi att vända vid ett-tiden. Pojkarna tyckte nog att det var skönt att vi vände, men klarade av sjön och seglingen mycket bra.

Vi beslöt att gå till Pointe Rouge, som ligger på fastlandet innanför Port du Frioul. När vi kom fram dit klockan 14.20 blev vi avvisade. Hamnen skulle vara full! Det var bara att acceptera och vi gick över till Port du Frioul igen. Vi gjorde en fin tilläggning trots vind i häcken och avslutade alltså dagens segling klockan tre.

Senare kom andra båtar in och speciellt en liten italiensk motorseglare var sevärd. Efter att ha missat bojen några gånger blev båtshaken kvar på bojen. Även här gjorde Fredrik en insats och simmade över till bojen för att överlämna båtshaken till den återvändande motorseglaren.

Mannen skällde på sin hustru, men var själv orsak till allt som hände. Två tre tilläggningsförsök resulterade i att hela mantåget på babordssidan slets loss då det fastnade i ankaret på grannbåten. Full fart fram är inte det bästa receptet att loss göra en fasthakad båt! Så småningom kom man till ro efter att ett tiotal personer hjälpt dem in. Bl. a hoppade en man ombord hos dem och assisterade den stackars kvinnan på fördäck.

Vår granne på styrbordssidan var en ca 40 fots båt med ett antal handfallna ungdomar och en skeppare i tjugofemårsåldern, som gjorde allt vid tilläggnen. Den gick efter omständigheterna bra och vi skulle senare höra en hel del av dem.

Det blev tre liggedagar i Port du Frioul för vinden fortsatte att blåsa med kraft. Upp till 20 m/s blev det. På måndagen tog vi färjan in till Marseilles för en dags sight seeing och proviantering. Flickorna på grannbåten kastade ögon på pojkarna och det blev en hel del kontakter, som trots språkförbistringen gick

Resan 1999

bra. Både Fredrik och David gjorde vattenkonster till flickornas stora och högljudda förtjusning. Vi fick sedan reda på att de kom från Paris och att båten var chartrad i La Ciotat. Vad flickorna och pojkarna gjorde där fick vi aldrig reda på.

Medan pojkarna roade sig med vattenkonster gick jag själv på promenader för att få motion och utforska ön. Det kom rätt mycket maneter in i vikarna ut mot havet, vilket begränsade badmöjligheterna till hamnbassängen.

Torsdagen den 8 juli blev det äntligen en minskning i vinden och vi kunde segla iväg. Väderutsikterna var variabel 3-5 och med en vindstabilisering till NE på morgonen för att senare bli W eller NW.

Klocka 8.40 var vi klara och la ut. Dyningen var kvar men vi fick en vind från WNW, varför det blev en härlig segling till en början. Så småningom dog vinden ut och vid 11 tiden fick vi starta motorn. Så följde dagen med växelvis segling och motorgång.

Vi seglade förbi Cassis, där jag legat tidigare. Efter passage av både La Ciotat och Bandol gick vi in i Sanary sur Mere och förtöjde där mellan vid tre tiden. Medelfarten under dagen var 3,8 knop och hela besättningen var nöjd. Det var inte mycket gästbåtar och vi fick ligga vid en pontonbrygga en bit in i hamnen. Det blev promenad i staden, som var småmysig utan att framkalla större ovationer. Pojkarna gick till badet och blev där någon timme.

Morgonen därpå var det inget alarmerande på Navtexen och vi avgick vid niotiden och började dagen med motorgång. Under dagen gick vi ganska nära land och kunde höra cikadornas sång mycket tydligt. Vi passerade innanför ön Porquerolles, där det lär vara mycket fint, men också dyrt. Målet var Hyeres och vid femtiden seglade vi in i hamnen, som var stor.

Man lägger till vid en ankomstbrygga och går upp i ett trafikledningstorn, där det satt ett antal flickor som tog betalt och tilldelade oss en plats långt inne i hamnen. Hyeres är en stor kappseglingsort. Bukten utanför är både stor och inte alltför djup. Hamnen är välorganiserad med sjösättningsmöjligheter i form av kranar och travellift. Vi fick betala FFR 162, vilket är drygt 200 svenska kronor. Vatten och el ingår då och där finns också dusch samt toaletter.

Lördagen den 10 gav vi oss iväg ut på ett kav lugnt hav strax efter kl. 10. Vi gick för motor, men började med att stoppa upp och bada. Vattnet var kristallklart och botten syntes väl, då det bara var 4-5 m djupt. Helt plötsligt såg pojkarna en utombordsmotor ligga på botten. Vi stoppade dock inte upp för att bärga den utan fortsatte

Det kom lite vind och vi kunde hissa på. Efter en stund blev vi upphunna av en svensk Viggen som gick för motor. Killen, som styrde, verkade stå i sina egna tankar eller också ville han inte veta av andra svenskar. Vi hejade, men fick ingen reaktion.

På eftermiddagen vid fyrtiden kom vi fram till dagens mål nämligen Cavalaire sur Mer. Här var avgiften ännu högre och duschen kostade extra.

Vi gick igen på morgonen vid halvtiotiden och nu var vi vana vid att segla och gå för motor omväxlande. Vi passerade Saint Tropez, som ligger en bit in i en bukt. Nu såg vi många av de megajakter, som har sin hemvist i dessa vatten. Det är inga små motorbåtar utan stora fartyg, som karakteriseras av flera våningar,

Resan 1999

fartfyllda linjer och gärna en domantenn akterut för satellitkommunikation. I aktern hänger eller ligger på däck små motorbåtar eller vattenmopeder till nöje för passagerarna.

På kvällen vid femtiden kom vi fram till Saint Raphael där vi gick in i det som vi trodde var den gamla hamnen. Den skulle vara billigare. När vi kom in förtöjde vi på en ledig plats och sökte upp hamnkontoret för att få klartecken. Det var den nyanlagda marinan, som vi kommit till och platsen var avsedd för mindre båtar, så vi fick betala och flytta längre in i hamnen till en annan plats.

Den gamla hamnen låg längre västerut. Den nya marinan låg en bit från stadens centrum, varför det bara blev promenader i omgivningen med en del shopping för att fylla på proviantförråden. Vi hade diskuterat att ta oss över till Korsika dan därpå om vädret var gynnsamt.

Översegling till Korsika.

Ja, efter skeppsråd beslöt vi att inte fortsätta längs kusten utan sticka till havs för att segla till Korsika. Det är en segling på ca 140 nm nästan rakt österut. Väderutsikterna talade om S-SW 3-5 vilket skulle vara mycket gynnsamt.

Alldeles innan nio kunde vi gå ut ur hamnen för motor. Vinden var mycket svag och vi hade en lång segling framför oss. Vi satte kurs och kopplade in Autohelm samtidigt, som vi njöt av naturen.

Redan efter ett par timmars gång var det något, som låg och flöt i vattnet och vi ändrade kurs mot föremålet. Det visade sig vara en sittdyna till en motorbåt. Den var fin och kom senare till användning som skydd under jollen när denna låg på däck.

Landet försvann nu akterut och likaså alla de stora motorbåtar, som gick längs kusten mellan Nice och Saint Tropez eller vad de kan ha för destinationer.

Efter en stund (ca 12.40) siktade David två valar, som låg och blåste akterut om babord. Direkt därefter var det dags att hissa på, då vinden infunnit sig. Vi seglade så med bidevind till halv vind från styrbord och lyckades hålla kursen ganska bra mot Korsikas nordspets.

Efter ytterligare en kort stund såg vi tre valar förut om babord. Vi kom inte tillräckligt nära för att kunna se vad det var för valar, men djupet här ute är över 2.000 m. och det är här, som valarna finns.

Nu gick dagen framåt med god vind, vilken ibland tvingade oss ur kurs söderut. Det var dock inte stora avvikelser. Vi kunde äta och turas om att styra. Pojkarna fick ta vakt medan jag gick ner för att sova, då jag visste att jag skulle vara uppe hela natten. Det gick mycket bra och ingen sjösjuka eller annat visade sig.

Frammot kvällen ökade vinden i styrka och jag beslöt att ta in ett rev i storen före natten så att vi skulle slippa reducera segelytan i mörkret.

Under natten hade vi en snabb och fin segling med en underbart klar stjärnhimmel. Vintergatan blev en ny upplevelse för pojkarna. Sjön var ganska hög, men vi tog sjön fint och kunde styra direkt på udden utan att

Resan 1999

behöva pina henne. Farten var god och vi loggade stundtals upp mot 7 knop.

Som vanligt under nattsegling får man se allehanda ljus, som är svåra att definiera. Vi såg ett par färjor, ett bogsersläp och en del fiskare, som var ute. Sent på kvällen skulle vi äta och jag stekte fläskkotletter och gjorde potatismos till oss. Det blev en balansakt som emellertid gick bra. Aptiten var det inget fel på och vi drack både öl och cola.

Så småningom avtog vinden mer och mer och klockan 4 när det börjat ljusna slog jag ur reven ur seglen och fick starta motorn. Sen blev det lite segling igen men bara kortvarigt. Kl 05.40 siktade vi Korsikas nordspets. David låg då och sov nere på durken, medan Fredrik satt och halvsov uppe hos mig.

Efter en timmes gång kunde vi stänga av motorn för lite segling mot spetsen. Den såg lika avlägsen ut som när vi siktade den första gången. Så fortsatte vi som vanligt med ömsom segling och ömsom motorgång. Vi kom närmare och närmare och så småningom gick vi igenom Cap Corse. Det var en härlig känsla att gå här. Inte för att det är den värsta udden eller det besvärligaste sundet utan just för att det markerade yttersta delen av en ny liten kontinent med för oss okänd natur och helt nya hamnar och mycket gammal historia.

Vi hade om babord ön Giraglia med en ödslig fyr och tillhörande byggnad. Det fanns en liten brygga och ett hus, men det verkade som ön nu var obebodd. Sundet är som alla sådana här sund oberäkneligt både beträffande vind och ström. Vi kunde inte segla igenom utan fick ta motorn till hjälp.

Bakom udden seglade vi ner längs kusten en bit och såg flera s.k. Genuesiska torn, vilka uppfördes under en av de perioder när Genua var härskare över ön. Det var förmodligen försvarstorn. Vi kom sedan fram till Macinaggio, som var vårt mål för denna segling. Klockan ett kunde vi förtöja och registrerade då att vi seglat 140 nm. på 28 timmar vilket ger en medelfart av 5 knop. Det var mycket den fina gången under nattimmarna, som hjälpte oss till det här goda resultatet. Marken gungade, men alla mådde bra och var glada att vara framme.

Den vanligaste angöringshamnen från Frankrike är annars Calvi på öns västkust. Vi skulle ju vidare österut, varför det var mer naturligt att gå som vi gick.

Dagen därpå valde vi att vila ut speciellt, som det blev hård och ganska byig vind från SW. Dagen ägnades åt promenader och pojkarna skötte lite inköp. Bl. a föll David för en surfbräda. Vi hade en budget, som innebar att pojkarna satt in 2.000:- var för personliga utgifter. Varje utgift bokfördes antingen på gemensamma kostnader som mat mm eller som privata kostnader, vilka pojkarna hade full beslutanderätt åt. Dom franska pengarna började ta slut, så David fick underhandla om ett pris i italienska lire. Det gick bra efter en del turer. Det viktiga i sådana här fall är att dom själva skall lära sig att ta hand om sig utan att jag griper in annat än med råd.

En igensatt vattenpump på sötvattnet från den främre tanken rensades också.

Dagen därpå var torsdagen den 15/7 och vindutsikterna var E 3-4. Vi diskuterade om vi skulle gå runt Korsika eftersom vi hade tid till godo. Vi skulle ju vara i Rom först den 27/7 för att pojkarna var bokade på ett plan den 28:de. Efter en del diskussioner beslöt vi att spara Korsika till ett annat år och vi satte därför

Resan 1999

kursen söderut mot Bastia.

Vädret var vackert som det varit för det allra mesta. Vi hade inte haft en enda dags regn hittills. Vinden var svag och kanske mer från SE. Det blev några timmars god segling med avtagande vind, som tillät flera bad från båten. Vid tvåtiden var det dags att starta motorn igen och vi valde att gå in i en marina, som låg i norra utkanten av Bastia. Den hette Port Togo och var väl skyddad av mycket höga vågbrytare. Vi kom in alldeles före tre. Det var varmt och vi fick se de största och vackraste maneterna på hela resan inne i hamnen.

En svensk motorbåt låg i hamnen och naturligtvis anropades de. Det visade sig dock att besättningen var fransk - båten var lånad av en svensk ägare. I stället för diskussioner med dem duschade vi och åt sedan vår standardrätt - pasta med pastasås. På kvällen begav sig pojkarna ut på jakt och själv blev jag bjuden på en drink av en italiensk båt. Jag fick en hel del tips om Italien.

Mot Italien

På morgonen därpå fick pojkarna sova och jag satte segel mot Italien. Frampå förmiddagen efter en del seglande och en del motorgång tittade de upp när Korsika försvann under horisonten.

Det blev omväxlande segling och motorgång avbruten av ideliga bad. Speciellt visades hur en gnu hoppar och detta tränade David och Fredrik mycket med.

Klocka halv två siktade vi Elba. Det kändes lite speciellt att segla mot Elba, som så ofta beskrivits i skildringar från medelhavsseglingar. Vi gick in i Marciano Marina på öns nordvästra sida.

Först försökte vi lägga till vid en pontonbrygga, där vi tyckte det fanns plats. I full galopp kom en yngling och visade att det inte gick. Det låg faktiskt fasta förtöjningar på bryggan, så det var bara att försöka längre in i hamnen fastän det verkade ganska fullt. Mellan en mindre och en större segelbåt låg en gummijolle och där borde det gå att tränga sig in.

Sagt och gjort. Jag la häckankaret och styrde sakta in. Gummijollen togs åt sidan av en äldre man på den lilla båten. Han såg inte direkt lycklig ut, men jag log mitt bästa leende och sa grazie. Vi kom in och märkte genast att den gamle var missnöjd. Han grymtade och pekade och tecknade åt oss att han inte skulle kunna ta sig i land. Av detta förstod jag intet och fick för övrigt bistånd av paret på den större båten. Dom talade lite engelska och lät oss förstå att det nog skulle ordna sig.

Vi låg alltså kvar och hjälpte den gamle med omförtöjning. Senare förstod vi att det inte bara var oss han var gnällig på. Hans dotter (tror jag det var) fick höra en hel del missnöjda kommentarer när hon lagade mat. Allt blev så småningom frid och fröjd. Speciellt när jag tänkte ta smällen och betala den dyra hamnavgiften. Jag hade ju fått till livs hur ohutligt mycket man tog betalt i italienska hamnar. På frågan om vad man skulle ta vägen för att betala berättade paret i den större båten att det här var en porto comunale och vi skulle ligga gratis.

Det var ju en mycket positiv inledning på den italienska delen av resan!

Dagen beslöt vi att gå vidare till Portoferraio. Det är den största staden på Elba och har bl a två varv där

Resan 1999

flera svenskar har övervintrat. Det skall också vara en av medelhavets säkraste hamnar.

Vi gick först fram mot halv tolv. Det skulle ju inte bli så lång segling - endast ca 8 distansminuter. Vädret var varmt och fint och vinden mycket måttlig från N. Det blev en behaglig segling med bad i det varma och klara vattnet.

Redan kvart i tre var vi förtöjda inne i Portoferraios hamn. Det är verkligen en skyddad hamn. Man kommer in i den genom att runda ett gammalt fort och bukten, kring vilken staden är byggd, är helt innesluten av land.

Eftermiddagen ägnades åt rundvandring i staden. Pojkarna gick sin runda, medan jag flanerade upp till det gamla fästningsverket. På kvällen var det konsert precis vid inloppet till hamnen i ett gammal befästningstorn. David och Fredrik var där och kom hem mycket belåtna med orkestern.

På söndagen beslöt vi att ligga kvar. Det började med att vi fick flyta för att det skulle komma en stor båt till den platsen vi låg på. Sagt och gjort vi flyttade och det kom ingen båt förrän till kvällen, men då hade redan två andra båtar lagt sig på den platsen vi lämnat.

Vi gick runt i staden, stannade upp ett tag och jag tog en kopp kaffe macchiato, som är kaffe med lite mjölk. Det var underbara gränder som vindlade sig högt upp. Badet låg ganska långt bort. Man måste först upp i staden och sedan ner på den andra sidan. Det hindrade inte David och Fredrik, som var så mycket som möjligt i vattnet. På kvällen ny konsert och till den gick även jag en kort stund. Jag var inte alltför imponerad och sedan visade det sig att min uppfattning även delades av den yngre besättningen.

På måndagen beslöt vi att gå runt hörnet på Elba till en hamn, som kallades Porto Azzurro. Det låter väl Medelhav? Hamnen låg inne i en vik och när vi rundat vågbrytaren låg den en marina rakt fram. Där verkade det finnas gott om plats, men då vi inte anmält oss i förväg hänvisade man oss in i den kommunala hamnen.

Här fanns det plats inne i ett hörn utanför en mycket stor (ca 50 fot) segelbåt, som låg långsides och gjorde reklam för sjösäkerhet, och en mindre motorbåt. Hjälpsamma händer sträcktes fram och snart låg vi fint förtöjda med häckankaret ute.

Efter en stunds promenad i den lilla vackra hamnen frågade jag hur man kunde fylla vatten. "Vattenmannen kommer vid sextiden" fick jag till svar varför jag tänkte att då har vi inga problem med vattnet. Vid halv femtiden kom en man och fyllde den stora segelbåten innanför oss och jag fick över slangen efter det att de fyllt minst tre stora tankar. Vi hade inte slut, så särdeles mycket kunde vi inte fylla. Det kostade i alla fall 17.000 lire (ca 80 svenska kronor). Vi fick kvitto på det och egentligen var det inte dyrt eftersom vi fick ligga mitt inne i staden gratis.

På tisdagen var det Fredriks 17-årsdag. Den började vi fira med tass tass, som är en Almsk sedvänja och som nu exporterats ända till Elba. Fredrik fick en CD, som han var mycket överraskad av att få. Åtminstone sa han det, vilket innebär att han trots sin ungdom lider av minnesförluster. David fick nämligen hjälp med valet dagen innan. Vidare fick David och Fredrik varsin mössa från fam. Flink.

Vi beslöt att fira dagen med grillning, varför vi gjorde loss vid halv tolvtiden och gick ut till de andra båtarna i viken för att lägga ankar. Det var en mycket fin ankarvik och ett tjugotal båtar låg redan där. Några gick under dagen, men på kvällen kom nya. Kött och chips hade jag köpt innan, så pojkarna fick

Resan 1999

ledigt att ta jollen in till staden för att bada och titta på flickorna.

På kvällen skulle vi ta jollen in till land för att grilla. Därför sa jag "Kom inte för sent". Med det menade jag men sa inte senast vid sextiden. Klockan blev sex och halv sju och sju, men inga pojkar kom. Nu blev jag rejält orolig och förbannad. Var beredd på att försöka få lift in till hamnen med någon annan båt när jag fick se jollen och två obekymrade pojkar på väg ut.

Det blev lite diskussion där jag beskrev hur jag kände det, medan jag samtidigt fick reagera av mig. "Det skulle min själ inte bli någon grillning på stranden!" Efter en stund klarade vi ut missförståndet och jag insåg att om man vill ha en tid, så bör man säga det. Grillningen blev bra, men köttet var ingen höjdare. Kvällen slutade i alla fall trevligt och vi spelade kort och lät oss vaggas till sömn, som bara en ankarliggning kan åstadkomma.

Så grydde ännu en morgon. Det var en helt underbar morgon, som hälsade mig välkommen. Jag gick upp vid sjutiden och såg ett spegelblankt hav. Det var bara att sänka sig ner i vattnet och ligga där och flyta som ett flöte. Det är ju salt, så det är inga större problem att göra det. Jag lät pojkarna sova och tog själv upp jollen på däck, tog upp ankarstyrningen och styrde ut ur bukten vid halvtiotiden.

Så småningom kom den unga besättningen upp och vi åt frukost. Sjön gick nu lite högre och vi fick vind i seglen. Efter en skön dags segling kom vi så in mot Castiglione della Pescaia. Vi mötte en armada av kappseglare, och det var tydligen en större kappsegling för kustbevakningen hade följeslagare med. Vi gick in i en lucka mellan båtarna och fick några tack från dem som bevis på att vi inte stört seglingen.

Strax efter kappseglarna såg i hamninloppet och kunde gå in nära den södra pirarmen. Heikell varnar för uppgrundning nära den norra pirarmen och det syntes tydligt att det var en befogad varning.

Vi hade val att gå upp i hamnen, som utgörs av en flodarm, eller lägga till i en marina direkt efter inloppet. Vi valde det senare alternativet och fick god hjälp att förtöja på det vanliga sättet med en akterförtöjning, som man fiskar upp.

Vi låg bra och hade både el och vatten för 34.000 lire eller ca 150 kronor. Det var en ganska lång vandring för att komma in i staden, så låg på den andra sidan av flodmynningen. Högt upp fanns en gammal borg, som skall vara i privat ägo. I Castiglione finns också ett varv där man kan lägga upp båten under vintern. Jag fick tips om det av Udo Jansen från Helsingborg. Det är Cantiera Rinaldo Donnini, som har telefon 564-936 387 och mobil 330-85 52 71. Udo var mycket nöjd med honom. Han har sitt varv ovan en bro, så båtarna transporteras dit med bil.

Så blev det en ny dag och vi kunde fortsätta söderöver. Vi hade bestämt att vi skulle till en hamn, som heter San Stefano. Den ligger på en halvö Monte Argentario. Det är en högt berg, som är förbundet med fastlandet av lågt land, som bildats genom uppgrundning av sundet mellan den tidigare ön och fastlandet. Utifrån havet ser man det enbart som en ö innan man kommer fram.

Vi stack iväg vid tiotiden och hade hyfsad vind från SE fastän rapporten lovade NE. Det var till och med så hyfsad vind att vi var tvungna att reva både stor och genua. Sikten var inte så god och först fram mot kvällen kom Monte Argentario i sikte.

Resan 1999

Hamnen ligger på halvöns nordsida och det är en fiskehamn med färjetrafik. Färjetrafik verkar det vara i alla italienska hamnar förresten. När vi kom in vid sjutiden var det svårt att hitta en plats i den kommunala hamnen. Vi gick därför över till det nordsöstra hörnet där det finns en båtklubb.

Efter lite krångel blev vi anvisade en plats vis en pontonbrygga. Man hjälpte till genom att flytta undan en mindre motorbåt så att vi fick plats. För detta fick vi betala 47.500 lire dvs lite över 200 kr. Men vi fick en bra plats med både vatten och el.

När vi kommit på plats gick pojkarna in i staden, som låg en liten bit bort, och handlade pizza. Den åts med god aptit och sedan gick grabbarna in på sin vanliga runda.

Dagen därpå var det ganska blåsigt, så vi bestämde att ligga kvar trots att det kostade pengar. Inga andra båtar gick ut så vi hade inte möjlighet att gå till någon ledig plats i den kommunala hamnen. Dagen ägnades åt rundvandring. Bl. a hade man mycket pittoreska smågator med marknad där allt från tyger, ljus, frimärken och godis kunde köpas. På kvällen duschade vi på bryggan.

Hela tiden när vi låg i hamnen, som de enda gästerna vad vi kunde se, satt det en vakt i en kur och såg till båtarna som låg där. Under dagarna gick han runt och pysslade om båtarna och gjorde dem i ordning till nästa tur. Det var mest motorbåtar och vad jag förstår var vakten anställd av båtklubben för att sköta om allt eller var han kanske egen företagare? När tar vår hamnvakt och skrubbar våra båtar rena när vi skall ut under helgen?

Så lugnade vinden ner sig och det var dags att ge sig iväg på denna etapps näst sista segling. Vi skulle till hamnstaden Civitavecchia, som ligger norr om Rom. Vi gick tidigt på morgonen och fann snart att det blåste för lite för att vi skulle komma runt ön/halvön. Det var bara att starta motorn och gå ut i den gamla sjön, som byggs upp under de två sista dagarnas blåsande.

När vi väl kommit runt kunde vi hissa segel och sträcka bidevind mot Civitavecchia. Vi fick några korta åskskurar över oss och vinden vred, så att vi kunde segla i halv vind. Härligt! Vinden friskade i och vi tog in genuan och seglade för bara storen i ca 6 knop. Vad lätt det är att minska segelarean när man har en rullflock.

Civitavecchia är verkligen en stor hamn. Den är också under utbyggnad varför det pågick arbeten på pirarmen, som sträcker sig ut längs land från söder. Vi fick sällskap av både en större färja och av en av dessa snabbgående färjor, som man ser mer och mer.

Det var bara att vänta så att de fick å in först. Sedan fortsatte vi in mot den lilla hamnen Darsena Romana. Den låg längst inne och hyste ett stort antal trålare, polisbåtar och så naturligtvis de överallt förekommande Guardia Finanza. Den sistnämnda organisationen verkar omätligt stor och har ett antal patrullbåtar av varierande storlek i snart sagt varje hamn. Man har bl. a hand om smuggling och bekämpar vidare ekonomisk brottslighet. Verksamheten har vuxit under de senaste åren, men några båtar ute till havs såg vi aldrig.

Hamnen låg innanför hög bebyggelse och en gammal försvarsanläggning varför det nog kan bli mycket varmt på sommaren. Den här gången var det emellertid ingen fara. Vi blev invinkade till en plats längst inne mellan de två pontonbryggorna och kunde förtöja mellan en tysk segelbåt och en gammal mindre segelskuta från Italien.

Resan 1999

Vi var trötta men grabbarna sökte sig upp för att se hur staden såg ut och leta upp en butik för morgonens bröd. Dom kom tillbaka ganska nedslagna då dom inte hittat mer än hamnområdet. Det blev tidig kojning efter att vi hade testat våra krafter på några partier kasino.

Morgonen därpå hade vi ingen aning om hur det såg ut ute eftersom vi låg så skyddade. Jag gick upp för att finna lite morgon- och lunchbröd. Det tog lite tid och jag fickfråga mig fram, men så småningom hittade jag en butik, som sålde nybakt bröd. Brödet i Italien är inte alls lika gott som det vi fick varje morgon när vi var i Frankrike. Det gillade alla liksom många av de godsaker som man hittar i franska butiker.

Utsikterna var NV 4-5 enligt VHF kanal 68. Vi kom iväg vid halv tiotiden utan att ha sett särskilt mycket av staden. Så blir det gärna när man är nära ett etappmål. När vi kom ut hade vi till en början NE ca 4. Vid lunchtid vred vinden över mot mer nordlig och vi fick en fin skjuts mot Fiumicino, som är en hamnstad till Rom.

Det finns flera möjligheter att komma nära Rom. Fiumicino ligger i en kanal in till Tibern. Själva floden mynnar längre söderut och här har man också möjlighet att ligga i två olika hamnar. Vi valde dock att gå in i Fiumicino eftersom den ligger nära Roms stora flygplats Leonardi da Vinci. Det var ju meningen att pojarna skulle lämna mig och Inger skulle komma ner för att fortsätta med mig söderut under 8 veckor.

Inloppet var som i Ängelholm när det blåser från väster och floden är stark. Mycket obehagliga vågor gick i inloppet och det var bara att ta sats och styra rakt in i mitten. Inloppet är dock betydligt bredare än vad vi har i Ängelholm. Det var sedan inga svårigheter att komma in i den lilla hamnen, som utgör en utbuktning av kanalen.

Möjlighet fanns att ligga i kanalen och där ligger man gratis. Vår vän Heikell varnar för att lämna båten obemannad där eftersom man är så nära storstaden Rom. Vi såg väl inga busar när vi var där, men det gick en hel del sjögång inne i kanalen även ganska högt upp, så vi ångrade inte att vi gick in i marinan.

Den drevs av en segelklubb och hamnkaptenen var en mycket solbränd man med en uppseendeväckande bred guldkedja om halsen. Han anvisade oss en plats mellan en belgare och en italienare. Längre ut på bryggan låg fyra polisens patrullbåt. Bryggorna var också försedda med låsta portar, som vi fick nycklarna till. Hamnavgiften var 40.000 lire per natt och det hjälpte inte att få rabatt trots att jag sa att jag skulle ligga en hel vecka.

Ja här skulle vi bli liggande en vecka. Det var måttligt rent i vattnet. Här flöt allehanda grenar, kondomer och en och annan vattenmelon. Allt samlades mellan båtarna och ingen verkade bry sig om att rensa upp.

Mitt emot låg ett varv, där jag under veckan kunde följa arbetet när trålare kom in och gick på varv för bottenmålning. Det var faktiskt intressant att följa arbetet. Själv ägnade jag mig åt handling, matlagning och lackning av trävirket, som började se slitet ut. Det går fort här nere att bli av med fernissan.

Första dagen tog jag en buss till flygplatsen. Jag var ensam på bussen, så chauffören tyckte väl inte det var så bråttom, vilket det ju inte var. Han körde in på en mack och tankade samt diskuterade livet med personalen på macken. Sen kom han ut och vi fortsatte resan. Det tar bara ca en kvart att åka till flygplatsen och vips är man i en annan värld. Långt bort från båtlevets lugna tillvaro med enkla kläder och mycket natur. Här rusade vackra välklädda människor fram och tillbaka för att hinna med sina flyg.

Resan 1999

Jag fick biljetterna hos Lufthansa, där dom var beställda och satte mig på bussen hem. Den här gången var det ett annat bussbolag och jag kom senare på att de biljetter, som jag stämplade egentligen inte gällde på den här bussen.

Hemma på båten började hushållsbestyren. Bland annat hade jag tänkt att jag skulle ha stortvätt nu när jag hade riklig tillgång på vatten. Pojkarna hittade en strand där dom kunde bada sina sista medelhavsbad för den här säsongen.

Dagen därpå skulle vi ta bussen till flygplatsen eftersom det var hemresedags. Det var nu inte lika enkelt som dagen innan. I Fiumicino byggs det om och trafiken leds ibland på andra vägar. Vi gick och ställde oss där jag tog bussen igår. Jag hade tidigare läst på tidtabellen att det skulle gå en buss, visserligen lite tidigt, men bra för oss. Vi gick dit i god tid, som pensionärer brukar göra. Nu kom det ingen buss och vi blev hänvisade till andra sidan kanalen där det skulle gå bussar.

Däröver kom jag fram till att där gick inga bussar så här dags. Tillbaks igen och först väntade vi en god stund på den buss, som skulle komma enligt tabellen. Snart började det bli knappt om tid och vi började jaga en taxi. Dom hade kommit glidande hela tiden förut, men nu hade dom tydligen rast. En man i ett litet hamnkontor erbjöd sig att ringa efter en. OK! Den skulle komma om fem minuter. När det gått nästa en kvart och ingen taxi kom uppenbarade sig i stället bussen.

Jag tecknade åt vår vän att vi tog bussen och han vinkade tillbaka. Vi kom i tid och pojkarna kom ombord på planet. Det kändes faktiskt konstigt att se dem försvinna iväg efter drygt fem veckors samvaro. Tillbaka blev det inga problem, men nu hade jag ju ingen tid att passa. När jag kom hem till båten tog jag ett av Lottens ljus och gick tillbaka till vår vän och frågade hur det gått. Han sa att taxin kommit, men eftersom taxin kom sent fick han vända med oförättat ärende. Jag tackade för hjälpen med ljuset vilket blev mycket uppskattat.

Så följde tre dar i väntan på Ingers ankomst. Jag fortsatte med pyssel för att göra båten snyggare. Tvättade kläder, slipade och lackade lister utvändigt och målade märken på kättingen i 5-meters intervaller. Kättingen, som jag trodde var 50 m var bara drygt 40.

Inger ombord

På söndagen den 1 augusti åkte jag tillbaka till flygplatsen och mötte en kortklippt Inger. Hon hade varit hos sin frisör alldeles innan hon åkte och var nu mycket kortklippt. Det klädde henne. Vi for hem till båten och gick och köpte lite pizzabitar, som sköljdes ner med ett gott rödvin.

Dagen därpå beslöt vi att ta bussen in till Rom för att bese staden. Återigen visade det sig vara mer besvärligt än vad vi trodde. Det slutade efter någon timmes väntan på olika bussar att vi kunde åka halvvägs till en järnvägsstation och därifrån ta tåget in.

Vårt besök i Rom blev kortare än vad vi avsett, men vi hann i alla fall ta en buss till S:t Petersplatsen dit bara Inger fick tillträde till Peterskyrkan. Korta byxor duger inte på herrar som vill komma in i helgedomen. Inger tyckte att besöket var mycket intressant och jag får väl komma dit mer förberedd nästa gång. Sedan flanerade vi runt och åt en middag/lunch innan vi tog tåget tillbaka för att fånga en buss ut till Fiumicino. Nu gick det bättre och vi fick bara vänta drygt en halv timme på bussen.

Resan 1999

Vårt intryck av Rom blev att det var en stor och ganska ful stad. Det kanske inte är rättvist med tanke på vad alla sagt om staden. Vårt korta besök och det faktum att man knappast trivs i en storstad när man har varit ute och seglat och besökt små idylliska hamnar är kanske en del av förklaringen.

Så var det då dags att segla iväg igen. Måndagen den 2 augusti gick vi ut ur hamnen. Det var nu mycket lugnare i inloppet, varför det inte blev något gungande. Dagen var fin och väderutsikterna var variabel force 3 med vridning till NE 3.

Solen sken och det kändes mycket skönt att lämna den smutsiga hamnen. Vi försökte komma iväg tidigt vid 8-tiden bl. a för att slippa betala den sista dagens hamnavgift. Jag hade försökt övertyga vår vän hamnvakten om att en veckas vistelse skulle innebära någon rabatt, men lyckades uppenbarligen inte. Han skyndade sig ner tidigt, för han visste att vi var på väg.

Ute låg havet relativt stilla. Vi såg några stora fartyg, som lossade sin oljelast till torn i havet för vidare transport via pipeline in till fastlandet.

Som vanligt tog vinden slut efter en stund och redan halv tio var det dags att starta upp motorn om vi ville komma någon vart. Fem minuter senare låg något i vattnet, som vi var tvungna att gå fram och titta på. Usch - det var en död och nu mycket uppsvullen hund som var på väg till sista vilan någonstans.

Efter en halv timme kunde vi stänga av motorn och hissa på igen. En härlig slör förde oss söderut och vi gick in i Anzio. Staden ligger inne bakom en udde där tidigare kejsar Nero hade sin hamn. Rester av hamnen kunde vi se och om man dyker finns det säkert mycket mer att se.

Hamnen är som de flesta hamnar försedd med många fiskebåtar. Här ligger de inne längs en fiskekaj och därutöver ligger fritidsbåtarna förtöjda inom en fyrkant av hamnen med förtöjning akterut och förut till bojar eller kätting på botten.

Vi gick in till den inre bassängen där det kanske fanns plats, men det låg båtar förtöjda i två lager, så vi gick tillbaka ut till stora hamnbassängen där vi förtöjde med akterförtöjning bredvid en stor engelsk båt med hjälpmotorn igång.

En vi och mycket vacker hamntjänsteman kom fram och hälsade oss välkomna och bad om båtens namn och hemvist. Han undrade också varför vi inte ropat upp dem på VHF innan vi gick in. Mitt svar att jag gjort det tidigare, men aldrig fått svar troligen på grund av mina rudimentära kunskaper i italienska, tyckte han verkade rimligt. Vi skulle få ligga gratis här.

Efter ett tag undrade vi om engelsmannen kanske hade laddat färdigt batterierna, men fick reda på att de tänkte ha hjälpmotorn igång hela natten. Dieselröken var mycket besvärande, så beslöt att flytta oss lite längre bort. Det gjorde vi också efter att ha gått en runda på stan och gjort lite inköp.

En tysk liten motorseglare tipsade oss om varv i Preveza. Han hade legat tre år på det nya varvet Aktio marina och var mycket nöjd. Han var nu på väg hem via Port S:t Louis och kanalerna. Hans hustru skulle komma ner längre fram och följa med honom.

Nästa morgon på tisdagen sov vi lite längre och stack inte iväg förrän vid halv tio. Väderutsikterna var

Resan 1999

desamma som igår. Vi hade en underbar dag med segling hela dagen. Frampå middagen vred vinden så att vi hade en god slör med vind från W-NW vilken mot slutet var ca 10 m/s. Vi hade att välja på att söka natthamn i Circeo, vilket var en marina med ganska hög kostnad eller gå längre in till en hamn, som heter Terracina. Vi började känna oss lite trötta och efter en del diskussioner valde vi att gå in i Circeo.

Hamninloppet är delvis igensandat på ett sätt, som vi kommer att möta fler gånger senare. En stor bank med sand och ett djup enligt Heikell på under en meter ligger utanför hamnen. Man har muddrat en ränna in och försett den med bojar, så det var inga större svårigheter att ta sig in

Väl inne möttes vi av två hamnvakter "ormeggiatori" som visade oss in till en ledig hamnplats. Dom hjälpte till att förtöja både i fören och i aktern där förtöjningen som oftast bestod i akterlina fastsatt i en kätting.

Marinan ligger ganska långt från samhället och vi behövde göra lite kompletterande inköp. Först gick jag upp för att erlägga hamnavgiften och fann att den var 60 000 lire. Det är något under 300 svenska kronor och rekord för resan. Inga toaletter eller duschar ingick i detta pris. Hamnen är välorganiserad och placerad strategiskt nära Rom, så det är nog därför, som man kan ta dessa avgifter.

Nåväl - det var varmt i luften, men Inger och jag tog på oss ryggsäck och huvudbonad och började den långa vandringen för att hitta en livsmedelsaffär. Vi gick och vi gick och vi frågade oss fram. Jodå längre fram skulle det finnas en affär. Det var typiska sommarvillor på rad längs stranden och en gata längs villorna. Innanför gatan gick järnvägen.

Vi kom fram till en mindre affär med ett litet grönsaksstånd utanför och drickaavdelningen längs inne. Det blev bl. a en stor Pepsi cola för hempromenaden. Det är mycket praktiskt att ha en ryggsäck med när man är ute och handlar.

På kvällen när vi ätit och mörkret sänkt sig över hamnen var det dags att klä av oss och ta in vattenslangen i sittbrunnen för en rejäl tvagning. Vi hade ju betalt hamnavgiften så det var inte mer än rätt att vi blev duktigt rena.

Så grydde återigen en vacker dag och vi beslöt oss för att gå vidare. Då fick vi problem med att starta motorn. Detta problem hade vi haft tidigare i kanalerna några gånger och jag blev inte riktigt klok på vad det kunde vara. Det verkade som om startbatteriet var kass eller som om det var någon förbindelse, som inte var OK. Felsökning av strömbrytare och alla förskruvningar utan att hitta något påtagligt. Slutligen kopplades förbrukningsbatterierna till och motorn kom igång. Inte som man kunde förvänta lätt och enkelt utan det gick trögt och krävdes många varv innan hon gick själv.

Sådana här saker är inte bra för självförtroendet eller sinnesfriden. Resten av dan malde det naturligtvis i huvudet vad det kunde vara för fel och ett antal teorier formulerades. Ingen av dem skulle det senare visa sig vara rätt.

Vi kom iväg ca. en timme senare än vad vi tänkt men fick ännu en skön dags segling. På kvällen närmade vi oss staden Gaeta. Vi rundade en imponerande hög udde med bebyggelsen uppe på berget. Därinne fanns längst in en marinbas, men före den en hamn, Porto Santa Maria. Där låg som så ofta i hamnarna ett stort antal Guardia di Finanza båtar. Bl. a låg en som såg ut som en gammal stor lustjakt eller depåfartyg. Vad nu det skulle användas till. Längre fram låg en tysk och en fransman för ankar, så vi tyckte att det kunde vi väl

Resan 1999

göra också. Hamnen var liten och fylld med små lokala båtar, så vi ville inte tränga oss in.

Vi lät ankaret gå på ca 9 meters djup och fick det att fästa direkt. Men vi kom väl nära fransmannen tyckte vi så efter en stund ankrade vi om lite längre bort. Det blev middag i båten och sedan gungades vi till ro med stormlyktan tänd som ankarlanterna. Några gånger på natten gick jag upp och kollade att allt var väl.

På morgonen skulle vi enligt väderrapporten ha vinden stick i stäv. Nu var det inte så mycket vind, så när vi stack vid halv åttatiden blev det till att gå med motor i början. Återigen vind och god segling - slut på vinden och motorgång osv.

Vi gick söderut och hade som val att i stället gå åt väster och komma ut till en intressant ö som heter Ponza. Därifrån kunde vi sedan ha fortsatt via en annan ö Ventotene till Neapelbukten. I stället gick alltså söderut längs kusten. Den är ganska hög och är översållad med badstränder, vilka alla har tusentals parasoller och vilstolar. En fabrikant av dessa saker måste känna sig belåten. Vi har sett det ända sedan vi gick mot fastlandet uppe vid Elba.

På kvällen beslöt vi att gå till en ö. Som ligger i Neapelbuktens norra del och som heter Procida. Hamnen består av två delar. En västlig, som har all färjetrafik och yrkesbåtar och den östliga med fritidsbåtar. Vi gick in i den östliga och blev invinkade av en kille på kajen. Han hjälpte oss med förtöjningen och det visade sig att ha var en s.k. ormeggiatore dvs. en privatperson som antingen helt självsvåldigt tar en del av hamnen i besittning och sköter om båtarna eller också arrenderar platsen. Hur det var med det vet vi inte. Han var trevlig och bad om 30.000 lire om vi skulle ha vaten ombord.

Nu pågick arbeten på kajen, så stor högar med sand låg upplagd längs hela kajen. Man göt också betongblock, vilket skitade ner en hel del. Vi valde alltså att betala för platsen med vatten. Efter den sedvanliga välkomstdrinken tog vi en rekognosceringstur i staden, som inte var vacker, men ganska charmig. Bl. a hittade vi en marinaffär med en soldusch för varmvatten.

Natten blev lugn och på morgonen gjorde vi en handlingsrunda och köpte solduschen samt mat innan vi beslöt att ge oss ut på Neapelbukten. Vi stack iväg alldeles efter tio mellan två färjor.

Ute var det lugnt och en ganska markant dyning. Jag har skrivit det förr och gör det igen: Det blev en dag med omväxlande motorgång och segling. Vi hade bestämt att inte gå in till vare sig Neapel eller till Capri. Den förra på grund av svårigheten att hitta en säker hamn och den senare på grund av de mycket höga hamnavgifterna så här mitt i säsongen.

När vi kom ut på Neapelbukten var det ganska isigt. Det gjorde att vi inte kunde se Vesuvius. Det var ju synd, men värre var att vi kunde tydligt se havet där vi seglade. Jag har aldrig upplevt så mycket omkringflytande skräp. Där låg hela tiden plastpåsar, men också allt möjligt som kunde flyta. Fruktansvärt! Det var som om det hela tiden körde fram sopbilar till någon plats och tömde sina sopor i havet. Mycket obehagligt.

Vi kom över Neapelbukten och gick innanför Capri, som vi såg tydligt. Det hade nu blivit lite mindre disigt. Direkt efter passagen ligger Punta Camapanella. Det är en hög klippa med en fyr och en djup vik Serro di Tiranto. Dit in gick vi för att eventuellt ligga över natten för ankar. När vi kommit in visade det sig att det var ganska fullt och efter som det var djupt långt in beslöt vi, efter att ha cirklat runt, att fortsätta österut.

Resan 1999

Vi passerade några mindre öar och kom till två öar Isole Galli. Där fanns det också möjlighet att ankra upp och två mycket stora segelbåtar låg också för ankar där. En var en amerikansk tvåmastare på säkert 70 fot och den andra var brittisk och obetydligt mindre. Det var inte sådana båtar vi kände att vi ville ligga tillsammans med, så vi fortsatte.

På kvällen kom vi till den hamn, som vi pratat om att vi ville besöka nämligen Amalfi. Det är en hamn med en vågbrytare där gästplatser skall finnas. Det ligger också lokala båtar förankrade mitt i hamnen med för och akterförtöjning till fästen i botten. Slutligen finns en brygga för färjorna. Vi gick in mot den första piren, men där var ganska packat med båtar. I stället vinkade man till oss att gå till färjebryggan där just två färjor var på väg ut. När de gått gick vi in och fick ligga där mot löfte att avgå senast klockan 8 på morgonen. En man hjälpte oss in och antydde sedan ganska diskret att han nog förväntade sig dricks. Det fick han gärna.

På kvällen gick jag först upp och köpte pizza. Staden verkade helt förtjusande så efter maten gick Inger och jag en lång promenad. Vi besökte katedralen där det pågick en mässa eller något liknande. Inger, som har sångröst, stämde upp i sången så långt hon kunde följa med. Man gör gärna det när alla sjunger med.

Vi köpte också med oss en flaska Limoncello till Ulla för hennes hjälp hemma när vi varit borta. Kvällen blev rätt lång och vi var mycket nöjda när vi kojade in senare.

På morgonen gick vi duktigt iväg några minuter före 8 även om vi nog gärna tagit en liggedag i Amalfi. Färjan kom straxt efter det vi lämnat hamnen. Vi seglade söderut fram till elvatiden då det var dags för en kort stunds motorgång. Vädret var som vanligt vackert med sol och total frånvaro av regn. Det har jag inte haft sedan vi gick från Port Napoleon, så några regnkläder är inte något man har behövt.

Vi gick i hamn redan före klockan tre då det började blåsa och vi tom. hade varit tvungna att ta in ett rev i storen. Vi valde att gå in i San Marco de Castellabate, som är en liten fiskehamn norr om Punta Licosa. Det var svårt att identifiera hamnen utifrån. Även om man har GPS vill man gärna kunna använda sitt eget omdöme. Ibland blir det kollision mellan omdömet och GPS:en.

Det var nu inga svårigheter så fort vi kom tillräckligt nära och vi gick in i en hamn, som dominerades av ett hotell och en pirarm. Vi fann en plats innanför stäven på en fiskebåt, som låg långsides. I hamnen låg förutom ett antal fiskebåtar också många nöjesbåtar och ett stort antal mindre båtar som låg på den fria vattenytan mitt i hamnen.

Vi gjorde en tur på land och handlade lite i den lilla servicebutiken som fanns där. Hela orten hade karaktär av semesterort med några kvarvarande fiskebåtar. Det var ingen, som kom och begärde någon hamnavgift så det blev ytterligare en gratis hamn.

Vi arbetade oss sakta ner mot vändpunkten söder om Italien. Morgonen började som vanligt med vackert väder. Hittills inget regn i alla fall inte att tala om. Vi stack ut och åt vår frukost på havet. Motorgång till att börja med. När vi passerat Punta Licosa där det låg flera båtar uppankrade och det var ganska grunt kunde vi hissa segel igen. Vid lunchtid passade jag på att tanka upp dieseltanken från dunkarna. Jag räknade ut att vi drar ca 1,5 liter per timme när vi går med ca 1800 - 2000 rpm.

Under dagen omväxlande motorgång och segling. På kvällen kom vi in till Marina di Camerota och försökte

Resan 1999

lägga till vid den stora piren där fiskebåtarna låg. Det fanns en ledig plats, men just där höll en lastbil som skulle sjösätta en mindre båt. När vi sedan blev invinkade till marinan med sina flytbryggor, bestämde vi oss för den. Det såg mycket fullt ut, men man anvisade plats in mot hörnet av en flytbrygga. Jag la häckankaret men blev ombedd att ta upp det varför vi gick in med stäven utan akterförtöjning. En kille kom ombord och bad att få aktertampen. Den tog han i mun och dök ner för att göra fast den i en kätting. Det gick mycket smidigt och innan vi visste ordet av låg vi snyggt förtöjda och kunde hjälpa nästa båt in.

På kvällen gick vi runt och letade bl. a efter något hamnkontor. Inget fanns, som vi såg, så jag väntade att man skulle komma och kräva oss på hamnavgift. När vi sedan skulle gå på morgonen var det bara att dyka ner och lossa knopen. Ibland lär det vara så att första natten är gratis eller också så smet vi från notan. Vad vet jag? Hamnen var i alla fall trevlig och nästa gång som vi kommer dit skall jag se om vi inte hittar ett hamnkontor.

Så blev det ännu en dag och vi fortsatte vår färd. Först fick jag jobba en stund med motorn innan jag fick igång den. I loggboken har jag gjort en anteckning om att motorn kanske kärvar. Det var just vad den gjorde. Vi kom i alla fall iväg alldeles efter halv nio. Det började bra med god ostlig vind, men som vanligt dog den ut och det blev motorgång igen.

På kvällen hade vi siktat in oss på en hamn, som heter Cetraro. Det visade sig vara en mycket tråkig hamn med stora höga vågbrytare i betong, som omgav en ganska stor hamnbassäng. På styrbordssidan, som låg nära bebyggelsen kunde vi inte ligga. Där var fullt av lokala båtar. I stället fick vi gå in till babordssidan och förtöjde efter anvisning. Den visade sig vara fel och vi fick flytta en gång.

Vi tog en promenad längs kajerna och snirklade oss fram mellan stora betongblock, som troligen skall användas för att utvidga hamnens pirar. På kvällen tog jag cykeln in och köpte pizzor vilka vi sedan åt i båten. På kajen fanns de vanliga fiskargubbarna. Den här gången lyckades han som satt närmast oss hala upp en bläckfisk. Bläckfiskens inandöme drogs ut samtidigt, som bläckfisken försökte att hålla sig fast med sina armar i fiskarens arm. En ojämn kamp.

Förutom oss kom det in några få båtar till, men annars var hamnen ganska tom. Det var därför inte svårt att sticka iväg från hamnen nästa morgon. Det var stilla väder och vi gick för motor ut ur hamnen. Kusten innanför är ganska trist med nästan inga hamnar. Vi stack därför iväg redan vid halv åttatiden. Den här dagen bjöd dessvärre inte på någon vind, så vi tuffade på över ett nästan spegelblankt hav med lite dyning. Lite för fem på eftermiddagen kunde vi gå in i Vibo Valentia Marina. Det är en gammal handelshamn, som nu huserar två marinor. Den ena drivs av en kanadensisk kvinna och den hade vi nog tänkt gå in till. När vi kom närmare kunde jag inte avgöra, vilken som var vem, så vi blev invinkade till bägge marinorna. Den till höger lovade billigare priser, men den rakt fram såg trevligast ut, varför vi valde denna. Det visade sig inte vara den kanadensiska men vi fick ett mycket vänligt mottagande. Dusch och el erbjöds direkt och priset 35.000 lire verkade inte avskräckande.

Jag tog upp förhandlingar om ett reducerat pris för en ytterligare dag, eftersom vi tyckte att det kunde vara dags för en liggdag. Det skall ordna sig sa föreståndaren. Jag trodde väl inte så mycket på ett sådant vagt löfte, men vi låg i alla fall kvar två dagar. När vi sedan skulle gå fick vi en överraskning genom att få ligga dag två för 25.000 lire. Heder åt dem!

Vi låg alltså kvar en dag och det visade sig vara dagen för den stora solförmörkelsen. Inger och jag gick runt i staden för att titta lite grann, när vi träffade på ett par killar som stod med ett svart glas för

Resan 1999

ögonen. De pekade åt oss och ville att vi också skulle titta. Vi hade inte en aning om att det skulle bli solförmörkelse. När vi sedan gick runt fick vi flera gånger följa solförmörkelsen eftersom alla var villiga att visa oss hur det såg ut och gärna prat lite grann om det. Hemma i Sverige var det visst mulet, så man såg inte något där fick vi höra senare.

Staden Vibo Marina var en trevlig bekantskap och inte blev den sämre när vi trivdes i marinan. Vi gick ut för att leta efter en trevlig liten restaurang, men det lyckades vi inte med. I stället fick vi äta på båten.

Jag hade skrivit ett inlägg till ÄSSSAREN och det skrev jag ut på den lilla bläckstråleskrivaren vi hade med. Efter en del letande hittade vi posten och gick in med kuvertet. Jag bad om Prioritaire, men sådant ville man inte kännas vid. Troligen skulle det inte komma fram i tid eftersom det var ganska snart, som Åke ville ha inlägget. Men även här lyckades man och vi kunde läsa om våra bravader till Rom.

Så var det då dags att lätta ankar igen. Vi hade siktat in oss på en hamn, som heter Gioia Tauro. Det är en stor lasthamn, men det skall finnas en liten småbåtshamn i anslutning till hamnen. Den här dagen kunde vi sätta segel direkt när vi kom ut ur hamnen. Det var lite sjö och vi fick kryssa i början innan vi passerat hamnen Tropea. Därefter fick vi sträcksegling ner mot Gioia.

Hamnen syntes på långt avstånd eller rättare sagt de stora lastkranarna i hamnen syntes på långt håll. Det var containerkranar och vi såg också stora containerfartyg, som var på väg in i hamnen. När vi kom närmare såg vi lätt inloppet och det fanns inga fartyg på in eller utgående, så det var bara att kliva på. Det två pirarmarna var mäktiga och konstruerade av gjutna tripoder, som man träffar på i många hamnar. Inne i hörnan fanns det ett inlopp till marinan och det var heller inga svårigheter att gå in.

Därinne låg det en alldeles ny pontonbrygga utan någon båt. Innanför den en andra brygga, men där verkade det vara fullt. Jag vinkade till en man, som stod på den tomma bryggan och visade att vi tänkte gå in där. Han gjorde ingen min av att vilja svara så vi gick dit. Där låg vi alldeles utmärkt och det fanns nya akterförtöjningar utlagda vilka för en gång skull var helt rena.

Ett klubbhus låg vid den andra bryggan, men man verkade inte ta någon notis om oss. Vi pratade med några andra personer, som kom ut och fiskade och allt verkade OK. Senare på kvällen kom ytterligare en båt in med en tjeckisk besättning. De skulle göra besättningsbyte där. I övrigt kunde vi inte se någon bebyggelse utan detta var en ren industrihamn och alltså inte särskilt mysig.

Morgonen därpå skulle vi gå vidare och passera Messinasundet. Där skall det vara strömt och strömmen beror på tidvattnet. I norr ligger den Thyrrenska sjön med varmare och mindre salt vatten än det som finns söder i det joniska havet. Detta faktum gör att det tidvatten som finns förstärks och man får upphov till kraftiga virvlar då vatten pressas upp vid passagen av det trånga Messinasundet. Vi skall kunna räkna ut i vilken riktning som tidvattnet går om vi känner tidvattnet i Gibraltar sund. Nu hade vi inga sådana tabeller och Heikells guide nämner att det inte skall bereda några allvarliga problem att passera sundet.

Vi sticker alltså iväg vid niotiden och började segla. Snart var det dags att starta motorn och den eländiga motorgången fick ta oss fram mot sundet. Straxt efter lunch går vi in i sundet och mycket riktigt träffar vi ganska snart på ett oroligt vatten. Inger som styr säger att det känns som om Shanty inte vill lyda henne. Nu var det inga problem utan det kändes bara lite konstigt. Dessutom var området med oroligt vatten endast ett par hundra meter brett.

Så vi fortsatte och mötte en strid ström av färjor. Det var som att gå mellan Helsingborg och Helsingör.

Resan 1999

Reggio di Calabria ligger en liten bit ner på babordssidan och skall inte vara en särskilt lustig hamn. Vi kommer dit och går in i småbåtshamnen. Där finns lediga platser men överallt står att de är reserverade. Det hjälper inte hur mycket jag ber. Vi får gå ut i stora hamnen.

En italiensk segelbåt ligger längs kajen och han vinkar in oss. Vi lägger oss först med fören in, men han berättar att det kommer att gunga kraftigt och rekommenderar oss att ligga långsides med ankaret ut midskepps och ett rejält utrymme till kajen. Så gör vi fast vi vet att Lottens svärföräldrar finns i Reggio och vill komma ner och hälsa på oss. Det blir nog svårt att få ner dem i båten. Kajen är inte speciellt låg.

Men jag ringer och dom blir glada och skall komma ner vid femtiden. Gino, som kör taxi i Milano, har bilen med ner och i den kommer han och Katja samt Katjas syster XXX. Damerna är inte direkt små och lätta och jag ser fram mot ett problem att få ner dem. Men först skall vi åka och köpa vatten, så jag lämnar Inger och vi åker iväg. Det blir inte bara vatten utan visning av lägenheten samt inköp av diverse mat. När vi efter en dryg timme kommer tillbaka börjar vi med att langa ner mat och vatten. Sedan blir det damernas tur och med hjälp av det stora däck, som tjänstgör som fender tar bägge sig ner.

Vi får en trevlig kväll i sittbrunnen med prat, som är svårt att förstå men med lite god vilja känns det som vi i alla fall varandra. Sent på kvällen när maten är uppäten och ljusen börjar slockna är det dags för hemfärd. Dessförinnan kommer en man och börjar prata med Gino. Jag är frågande och får sedan reda på att han rekommenderat sina tjänster om vi vill ha taxi eller hjälp på annat sätt. Upptemperaturen av damerna går också bra och vi kan krypa ner och sova. Visst är det lite gungigt när färjorna kommer in. Speciellt när höghastighetsfärjorna kommer men det fungerar bra i alla fall.

På morgonen hittade vi en påse med fem bullar till morgonkaffet. Det låg också ett vistikort från mannen, som var nere i går kväll. Vi lät oss väl smaka och var beredda att betala honom om han skulle dyka upp. Det gjorde han inte så vi beslöt att fara vidare. Reggio var verkligen den fulast stad jag sett. Allt verkade som man skulle till att renovera, men slutat mitt i. Det fanns alltså ingen önskan att titta närmare på staden. Dessutom var vi lite nyfikna på hur det skulle kännas att börja segla österut.

Vi började göra loss och jag höll på att ta upp ankaret då mina glasögon fastnade i babordsvantet. Trots att jag hade senilsnöre på, så gled dom retfullt iväg ut i vattnet. Det fanns inget att göra. Teoretiskt skulle vi kunna kalla på en dykare då det var mer än 10 meter djupt. Kostnaden för detta vet jag inte vad den skulle bli och dessutom hade jag mina gamla glasögon med i reserv. Retfullt var det i alla fall.

Det var bara att leta upp dom gamla glasögonen och dom fungerade överraskande bra. Idag blev det en skön segling med vinden i ryggen. Vi gled nära land utanför Italiens sydkust och kunde se alla små byar utan någon hamn men alla med vackra solstolar. Antalet hamnar på sydkusten är få och det gäller att utnyttja de som finns. Därför blev det inte en särskilt lång dagsetapp. Endast 14 distansminuter borta ligger Saline Joniche. Det är egentligen en industrihamn, som byggts för att betjäna en industri, som uppenbarligen inte kommit till. I närheten av hamnen låg någon sorts pulverfabrik och utanför den låg ett mindre fartyg och lossade eller lastade. In i hamnen kunde det i alla fall inte komma.

Hamninloppet hade sandat igen. Halva inloppet utgjordes av en sambank med drygt en meters höjd. Där satt badare och fiskare och njöt av värmen. I den västra delen syntes tydligt botten, men det var över 2 meter djupt, så vi kunde gå in. Vi la oss vid den anlagda bryggan, men tyckte inte vi låg bra. Det verkade tillbommat i hamnen och ingen hade lust att diskutera lämpligheten att ligga där vi låg, så vi flyttade oss. Vid motsatt kaj låg en gammal pråm, som förmodligen använts vid muddring av hamnen. Vi la oss utanför den

Resan 1999

och fick senare under kvällen även sällskap av en engelsman, som var på väg från Grekland.

Kvällen ägnades åt bad och läsning. När det mörknade kom en familj ombord på pråmen och började hala i linor, som låg på utsidan. Vi fick flytta på oss lite grann så att man kunde få upp de åltinor, som var förtöjda där. I en tina låg en ål, som lyckades smita när man skulle visa ålen för oss. Jag lyckades knipa fast den alldeles innan den gled ner i vattnet och fick ett tack av den trevliga familjen.

Det hände andra saker också i hamnen. Först gick ett antal fiskebåtar ut med folk. Båtarna var dekorerade med vimplar och lampor. Man sjöng när man gick ut. Vi förstod att det var någon sorts fest typ vår egen ljusfest. Senare fick vi reda på att det troligen var en fest för att hedra någon havsgud. Båtarna kom in senare på natten.

När det blev riktigt mörkt kom också en båt med en stor lampa och gled runt i hamnen. Dessa har vi sett tidigare, men då har dom befunnit sig ute till havs. Lampan var en glödstrumpelampa, som eldades med gasol från en stor tub. Inte såg vi om dom fick något, men det var ju intressant att betrakta dem. På land fanns också en mycket intressant bergsformation. Den såg ut som ett stort lejon och den lystes upp på natten av fasadbelysning vilket var mycket effektivt.

Ja, så var det dags att segla iväg ännu en gång. Vi skulle nu segla längs Italiens sydkust in i hålfoten. Enligt guiden finns det inte mycket hamnar längs denna kust, varför det var lika bra att börja ganska tidigt. Vi gick alltså iväg redan vid sjutiden med motorgång som vanligt i början. Inte förrän halv elva kunde vi hissa på när vi passerade Cap Sportivento. Vi blev under tiden omsegelade av en annan segelbåt som också gick för motor med två ungdomar ombord.

Säg den fröjd, som varar beständigt. Efter en timme var det återigen dags att starta motorn för ytterligare en timmes gång under vilken tid vi åt vår vanliga lunch med goda mackor och en öl. Vinden tog i lite grann och vi kunde återigen segla och gjorde så ända till vi kunde gå i hamn. Det skedde med en riktig kraftansträngning av vinden. Alldeles innan vi skulle gå in brallade det på ordentligt och det kändes skönt att gå in i Rocella Joniche.

Detta är ytterligare en konstig hamn. Mycket välorganiserad marina med flytbryggor och en stor skyddande pir runt hela hamnen. Det var långt ifrån fullt i hamnen utan snarare ganska tomt. Vi blev invinkade av en man, som var mycket noga med var vi skulle ligga. Lite strul blev det, då han ville att vi skulle ligga i lä om en ponton i samma hål, som en mindre engelsk båt hade förtöjt. Det var ett par i 35 årsåldern, som fick hjälpa till att hålla ifrån, medan vi halade upp Shanty mot vinden. Jag tycker alltid lika illa om när inkompetenta personer skall hjälpa till och dirigera förtöjningarna. Tyvärr vet man inte förrän efteråt vad det är för person, som står på bryggan.

Nåväl, vi blev förtöjda och fick en liten pratstund med engelsmännen. Kvinnan hade stukat foten i land, varför de beslutat att ligga kvar tills hon tillfrisknat. De var också på väg till Grekland. Att ligga kvar blev heller inte så dyrt. Hamnen var gratis, för den är inte färdig än. Ett par vackert uniformerade ynglingar hängde uppe vid en tom expeditionsbyggnad och hade tydligen någon sorts tjänstgöring där. Hamnvakten, som lotsade oss in, var självutnämnd och drog sig så småningom upp till några fiskare för att tillbringa kvällen.

Vi såg några hundar och en av dem gick direkt hem till våra hjärtan. Han var brun och vit. Mycket vackert tecknad. En fransman, som låg vid samma brygga, talade om att han hade tecken, som tydde på att han var

Resan 1999

renrasig. Det var en stövartyp, men jag blev aldrig riktigt klok på vad det var för slags ras. Hunden kunde mycket väl blivit adopterad om våra hjärtan fått bestämma.

Omgivningen var inte upphetsande, men trots det beslöt vi att ligga kvar en dag för att bara ha det skönt. Jag tog cykeln in till Rocella där det fanns en välsorterad supermarket. Sedan monterade jag på Boomlocken och vi tvättade när det nu fanns tillgång till vatten obegränsat. Dagen var varm, så det torkade bra. Speciellt tvättade vi de blå kuddarna, som gärna blir lite fläckiga efter en tids användning. På kvällen därpå plockades grillen fram och vi åt gott grillat i den vackra kvällningen.

Så var det återigen dags för en längre etapp. Denna gång skulle vi segla upp till Crotone, som är en stor hamnstad och som sedan utgör avstamp för seglingen över hålfoten till klacken. Vi gick alltså ut tidigt. Denna gång redan halv sex. Hunden kom ut och såg förhoppningsfull, men insåg sedan att han inte skulle få följa med. Han viftade lite på svansen och gick sorgset iväg medan vi gick för motor ut genom hamninloppet.

Sedan var det bara att vända norrut och se sig omkring. Det fanns lite fiskebåtar och sedan var det inte mycket mer. Landet höjde sig upp ur havet och visst fanns det lite bebyggelse och en del stränder befolkade av turister, men det ser ändå ganska ödsligt ut. Vi fortsatte så enda fram till eftermiddagen med korta avbrott för segling. En segelbåt på kontrakurs mötte vi men sedan var vi ganska ensamma.

Frammot eftermiddagen började det blåsa upp och vi kunde segla. Vinden ökade i styrka och det blev en riktigt skön segling. När vi närmade oss Crotone kunde vi se ett antal borrhorn, som är placerade i vattnen utanför hamnen. Man tar upp gas här och tornen är väl synliga. Vi rundade Capo Colonna ökade vinden i och vi fick bidevind. Här bar det sig inte bättre än att Inger lyckades få sin Puerto Rico keps att blåsa i vattnet. Det var ingen möjlighet att vända och fisk upp den utan vi fick sorgset betrakta hur den sakta försvann ner i vattnet.

Vi gick in i den gamla hamnen och upp mot en pir där det låg några båtar förtöjda. Vi la oss med häckankare bredvid en engelsman med ett äldre par ombord. Dom var mycket trevliga och berättade att dom nu var på reträtt från Grekland och skulle hem till England.

Hamnen påminde lite om Reggio di Calabria och vi blev inte nyfikna att utforska staden. I stället fyllde jag diesel och gick längre ut på kajen där det fanns en mack för att fylla ny diesel i dunkarna. På kvällen blev vi lite irriterade. Engelsmannen och hans hustru släpade upp en TV i sittbrunnen och placerade den i nedgången. Uppenbarligen hade de en video också för man började köra en engelsk show, vilken lockade besättning till många skratt. Eftersom deras hörsel uppenbarligen var något nedsatt fick de skruva upp ljudet en hel del. Jag ropade demonstrativt god natt till dem. Fick göra det tre gånger med allt högre röst innan de hörde mig, Det hade i alla fall förväntad effekt och vi kunde krypa till kojs med lite lägre ljudnivå utanför.

Så var det då dags för det första av de två språng, som skulle ta oss till Grekland. Nu var det Santa Maria di Leuca som ligger på klacken och som var dagens mål. Innan vi gick hade vi haft överläggningar om vi skulle ta oss in i hålfoten bl. a för att titta på Sibarica, som är en mycket bra marina och med goda möjligheter till vinterförvaring. Jag skulle bl. a vilja se dem och få priser. Men vi beslöt att gå direkt mot Santa Maria.

Iväg i gryningen. Det var en lång dags färd innan vi skulle vara framme även om det blåste bra. Nu berättade vädret att vi skulle få NW 4, vilket skulle innebära slör. Men som vanligt kunde vi inte få vind tillräcklig. Det blev att gå med motor med korta avbrott med segel. I slutet hade vi både segel och motor

Resan 1999

för att utnyttja alla krafter.

Vi gick för det mesta över ett tomt hav utan vågor. När vi kommit halvvägs mötte vi också våra kompisar från Santa Maria. Det vill säga vi mötte den armada, som var på väg hem från Grekland. Faktiskt var det så att när vi kommit nästan halvvägs började de första båtarna dyka upp och sedan kom de i jämn ström under en till två timmar och så var vi ensamma igen.

Ensamma var vi förstas inte helt. Vi höll på att segla in i ett stim delfiner, som låg och gosade i vattenbrynet. Innan vi höll på att segla ner dem hade vi sett ett annat stim, som i kontrakurs med oss någon distansminut åt babord. Så småningom dök land upp förut och vi kunde också se den stora fyren, som står på udden.

Efter att ha mött ett antal fiskebåtar på väg hem till olika hamnar kunde vi vid åttatiden gå in och förtöja längs piren. Vi hade då först varit inne och nosat i marinan, men kom tydligen för långt in för vi blev avvisade. Det var nu inget fel på vår förtöjningsplats. Vi hade det vanliga gänget fiskare runt omkring oss och fick visserligen gå en bit innan vi kom in till staden. Men vad gör väl det. Vi har ju semester.

Jo det gjorde lite grann dagen därpå för nu var det grymt varmt. Men innan det blev dagen därpå tog jag och gick för att handla en pizza. Det blev nu inte en pizza utan korv och pommes frites från en korvvagn. Det är ju inte vad man väntar i Italien, men det var vad som fanns att få inom räckvidd.

Vi låg alltså kvar en dag för shopping mm. Vi träffade ett engelskt par på väg hem från Grekland. Av dem växlade vi till oss lite grekisk valuta eftersom en halv timmes kö inne på banken bara resulterade i informationen att grekisk valuta hade man inte där! En kuststad med en ständig ström av seglare till och från Grekland, som inte har grekisk valuta!

Vattnet från Reggio var inte slut än, men vi ville fylla på förråden med vatten och annat. Vidare var det hög tid att skicka iväg lite vykort, Alltså tog vi en tur in i staden. Svetten rann och det var allmänt klibbigt. Vi sökte bl. a skydd i en kyrka för att få lite svalka. Inger hade utslag som plågade henne. Var det myggbett eller var det värmen?

Staden var trevlig, så det var inte därför vi gav oss iväg. Men nu var det ju Grekland, som vi skulle till. Grekland låg närmare än vad Crotone gjorde, så nog lockade det att ge sig ut igen. Väderutsikterna hade vi nästan börjat tröttna på. Läste i Bertels artikel hur de hade en kuling, så de blåste över till Erikoussa i Grekland. Men något sådant låg inte inom räckhåll för oss utan det skulle troligen bli motorgång igen.

Dieseltanken var inte full, men det skulle räcka över till Grekland. Där skulle också dieseln vara billigare än i Italien. Vi gav oss alltså iväg i gryningen precis när det ljusnat. Nu var det den 20 augusti, så det var mörkt fram till halv sex då vi gav oss iväg. Vi styrde ut på ett lugnt hav och passerade några fiskare innan vi så småningom förlorade land i sikte. Vid niotiden hissade vi den grekiska gästflaggen och samtidigt började vi segla för första gången på dagen. Det varade visserligen bra i två och en halv timme innan vinden var för svag igen. Men det var ju skönt att segla lite grann. Under tiden hade vi mött ett tiotal italienska segelbåtar på väg västerut.

Vid tvåtiden kunde vi se Grekland i form av ön Othoni. Där gick vi in i hamnen, som var ganska full med båtar. Vi släppte ankaret på ett ställe, som jag tyckte var det bästa. Det tog tre drag innan ankaret bet sig fast. Placeringen var inte idealisk. Det kunde vi lätt se när vi dök ner i det kristallklara vattnet. Det låg

Resan 1999

ankare lite hur som helst i vattnet med kättingarna slingrande sig upp mot båtarna som drev åt olika håll i den lugna hamnen. Fler båtar kom in och framemot kvällen började en del tycka att vi låg väl trångt.

Hamnkaptenen kom ut i en uppblåsbar båt och informerade oss om att vi skulle lämna plats för färjan som skulle komma in senare på kvällen. Vi låg bra, men en del andra fick flytta. Men jag kände mig inte tillfreds och så småningom lättade vi och gick ut ur hamnen för att ankra utanför piren och ta en lina i land. Inger var inte lycklig och tyckte att andra kunde göra det i stället. Det blev också en gungig natt, men vi låg säkert och behövde inte riskera att någon skulle komma drivande mot oss.

När jag var inne och lossade förtöjningarna i piren låg Inger och tog ett bad. Då passade hamnkaptenen på att komma ut för att få en besättningslista. Inger blev rätt skärrad, för hon hade inget på sig och sikten var god i vattnet, vilket gjorde att hamnkaptenen dröjde sig kvar innan han gick in mot mig. Då han vände ryggen till passade Inger på att ta sig upp i båten igen och plocka fram besättningslista, som fanns färdigskriven.

Vi gav oss iväg efter intermezzot med hamnkaptenen vid elvatiden för att segla till Erikoussa, som vi läst om att den skulle vara mycket fin. Vi seglade en kort stund, men gick sedan för motor den korta sträckan på 8 distansminuter. Vi kastade ankar i bukten, som ligger på öns södra del. Här var vattnet verkligen kristallklart och det låg en del andra båtar för ankar. Bukten är stor, så det rädde ingen direkt trängsel. Vi la oss en bit ut utanför det dieseldrivna elverk, som förser ön med el och som hördes svagt.

Vi ankrade om en gång ör att få ankaret att bita ordentligt. Ankaret vi använde är CQR ankaret med en vikt av 13 kg. Till det har vi en 40 m 8 mm kätting.

På kvällen tog vi lillbåten in till byn, som inte var särskilt stor. Vi ville äta och blev hänvisade till öns hotell. Det var som ett mindre landsortshotell med en matsal och uteservering. Vi bad om ett bord ute och det ordnade sig enkelt genom att man tog ut ett nytt bord. Alla verkade vilja sitta ute. Av pratet och matsedeln att döma var det uteslutande italienare som bodde här.

Vi åt en köttfärsbit med en god sås och sallad och drack öl. Mycket gott och det verkade inte bli alltför dyrt heller. När vi var klara hade det kommit många fler gäster, så det vanliga bekymret om när man skulle få betala infann sig. Vi lyckades göra vår kypare uppmärksam på att vi ville betala och jag frågade hur lång tid det skulle ta. Det hade börjat blåsa lite och som nybörjare tycker man att man vill vara på båten om det börjar blåsa.

Kyparen skojade med oss och sa att det skulle ta max tre minuter. För att vi skulle kunna kontrollera honom slet han av sig sin mycket påkostade klocka och bad oss hålla koll. Okey, det tog kanske fyra minuter, men när han kom kunde vi inte låta bli att skratta gott. Han höll en två meter lång kvittoremsa i händerna och sa att det här blir dyrt. Skämtet var gott och två nöjda gäster betalade vad vi skulle och gick nöjda ner till båten. Vi rodde sedan ut till Shanty, som låg i mörkret med sin lilla stormlykta tänd.

Nu började det blåsa mer och mer och jag började bli lite nervös. Håller ankaret eller skall vi börja dragga? Det blåste från norr det vill säga från land, så sjön blev inte hög. Eter en del funderande och checkande beslöt vi att sitta ankarvakt under natten från klockan två då det blåste ordentligt. Det var inte så svårt att ha landmärken då vi hade flera lampor, som låg bra till tvärs båten.

Jag tog första passet och Inger avläste mig vid fyratiden. När jag skulle gå på vid sex hade lamporna släckts och vi hade inte längre några riktmärken. Men vinden hade börjat avta samtidigt, som ankaret

Resan 1999

verkade hålla bra.

På morgonen fick vi in Navtex väder från Kerkyra radio där man bedömde vinden till NW 6 dvs. ca 12 m/s. Jag ville gå vidare och Inger tyckte att nu skulle vi testa ankaret och ligga kvar. Vi beslöt att ligga kvar och det var mycket nyttigt. Jag kunde dyka ner och följa ankarets och kättingens rörelser när vinden tog fart i byarna. Vi hade 35 m kätting ute och djupet var omkring 6 meter. Ankaret rörde sig inte och mellan 5 och 10 meter av kättingen låg kvar på botten. Visserligen var bara ett fly ordentligt nedgrävt, men vindriktningen var stadig.

Så låg vi där och hade ganska skönt även om det blåste en del. Jag körde motorn en halv timme och vi badade och läste. Även nästa dag låg vi kvar för vinden tog i igen. Nu hade jag återigen svårigheter att starta motorn men den gick igång så småningom. Under dagen tog vi oss in till land och gick på upptäcktsfärd. Det var glest mellan husen, men standarden var god på husen. Undrar hur mycket folk det bor här under vintermånaderna? Vid kyrkan stod ett antal blomsterpryda stänger. Vi fick reda på att det skulle ske en begravning på eftermiddagen. Vi träffade på begravningsgästerna när vi skulle ut till båten då dessa kom med en färja. Svartklädda gamla tanter och farbröder. På kvällen gick vi in och åt på en liten servering. Vi åt Sofrito, som var en köttbit med en vitlökssmakande sås och som var mycket god.

Vinden hade under dagen avtagit lite grann även om det fortfarande blåste en del på kvällen. Mannen på tavernan sa att det var en maistro och att den skulle blåsa i tre dagar. Det betydde att den skulle avta under natten. Mycket riktigt - på morgonen var det inte mycket vind och vi beslöt att gå in mot Kerkira eller Corfu, som den kallas av oss. Det blev alltså den vanliga motorgången avbruten av korta seglingar.

Vi gick mot Albanien, som såg ödslig ut. Det är fascinerande att se ett land, där man vet att människor lever under helt andra förhållanden än vad man gör bara tvärs över ett sund. Ungefär, som när man förr i tiden gick in till Travemünde och tittade in till Östtyskland. Här är det ungefär samma avstånd mellan Kerkyra och fastlandet, som är Albanien.

Sundet hade en del virvlar ungefär som i Messina, men mycket beskedligare. Om styrbord ligger flera ankringsplatser där vi också såg många båtar för ankar. Enligt både guiden och sjökortet skall det vara förbjudet att gå in här utan särskilt tillstånd. Troligen är det ett förbud, som inte efterlevs längre. Vi valde i alla fall att gå vidare och hade utsett Gouvia marina till vår natthamn.

När vi kom fram vid fyratiden ropade vi upp marinan, som efter en stund sände ut en kille i en snabb gummibåt. Han gjorde en perfekt uppbromsning vid oss och bad oss på mycket god engelska att följa honom in. Där inne låg flera pontonbryggor tomma och vi fick plats på insidan av en av dem. Vår vägvisare hade under tiden hoppat upp och tagit fram akterförtöjningen för att ge den till Inger. Den här gången blev inte tilläggningsen bra och jag kom in med lite för hög fart. Han hjälpte till att ta emot samtidigt som Inger tjöt till för att få mig att backa. Han skämtade om det och ingen skada var skedd.

Vi låg alltså mycket bra och fick lämna id handlingarna för att betala på hamnkontoret. Dit gick vi när vi hade förtöjt klart och fått vår eftermiddagsdrink. Det var ett stort och prydligt hamnkontor. Vi fick betala ca 200 kr för en natt. Någon rabatt för längre vistelse fanns inte såvida vi inte tänkt ligga en månad.

Gouvia marina har nyss färdigställts. Den har tydligen varit halvfärdig många år. Nu utgör den en bas för många av de charterbåtar, som seglar i det joniska havet. I hamnen ligger också en del övervintrare. Vi träffade på två. Dels låg Cantella II där med Torsten och Clary Nylander. Dom skulle ligga där under

Resan 1999

vintern och betalade ca 2.000:- per månad för plats, el och vatten. Det finns duschar, toaletter, minimarket och en fin restaurang på området förutom tvätt och biluthyrning. Lite längre bort ligger också en ganska välsorterad marinbutik.

Den andra båten var från Stockholmstrakten och skulle säljas. Ägarparet bodde ombord och hade seglat i Medelhavet i ca 10 år och var nu trötta på det. Hela dagarna satt de bara akterut under ett solskydd och tittade sig omkring. Ett inte allt för upphetsande liv!

På kvällen gick vi in i byn, som hette Kondokali och åt friterad bläckfisk på en liten fiskrestaurang. Vi blev mycket nöjda och beslöt att stanna ytterligare en dag för att försöka få tag på en lämplig hemresa för Inger.

Dagen därpå passade vi på att ställa till med stortvätt. Sedan tog vi alltså bussen in till staden Corfu för att se oss omkring och eventuellt hitta någon svensk researrangör. När vi gick på bussen blev vi lite villrådiga hur vi skulle betala. Det satt en konduktör längst bak och han tog betalt. Inte var det mycket, men han tog i alla fall betalt. Hur mycket vi sedan än gick runt - och det gjorde vi mycket - så hittade vi inte någon researrangör i staden. I stället åt vi en god grekisk sallad på en liten restaurang nära busshållplatsen för de blå bussarna.

När vi promenerat runt passade vi på att titta in till en resebyrå. Vi fick ett pris straxt under 3.000:- för en flygresor med Olympic Airways via Aten. Det skulle innebära att Inger var säker på att få en hemresa och vi skulle inte behöva oroa oss eller leta vidare. Efter en del funderade slog vi till och med en flygbiljett kunde vi borda bussen och åka hem till Gouvia. När vi kommit hem skulle jag gå in till hamnkontoret för att få en offert på vinterförvaring. Nu var kontoret stängt så det fick anstå till i morgon.

Så blev det morgon igen. Man hade lovat SE 4 med regn framemot kvällen. Det är en vara vi inte har haft mycket av under seglingen i Medelhavet. Först gick jag upp till hamnkontoret för att få den utlovade offerten. I stället för en offert skrev kvinnan ner de siffror, som jag själv kunde läsa i deras broschyr och som inte var särskilt attraktiva. Principen är den att en månad på sommaren kostar mer än en på vintern. Någon skillnad på båt på land eller i vattnet görs inte. Det innebär att varje extra månad på land skulle kosta ca 2.000:-. Totalt kom jag fram till att sju månader inkl upptagning och sjösättning skulle betinga över 14.000:-

Med detta i bagaget kastade vi loss och gick ut förbi den lilla söta kyrkan, som ligger på en ö vid inloppet till Gouvia bukten. Först gick vi över till tankstationen och fyllde vatten och diesel så att vi hade fulla tankar. Sedan gick vi ut och föll av söderut ner mot Corfu. Vinden var svag, men det kändes på något sätt som om vi nu hade all tid i världen. Inger skulle inte flyga hem förrän om en knapp månad. Vi skulle under denna tid bara ha det skönt och uppleva Grekland. Sedan skulle eventuellt Tomas komma ner och hälsa på innan Shanty skulle tas upp på land.

Vi fick kryss och som sagt vinden var svag. Vi seglade ner längs kusten och kunde på kvällen gå in i en liten hamn, som heter Petriti. Det är en fiskehamn med några fiskebåtar, några tavernor, en pytteliten butik och så några bostadshus. Vi förtöjde bredvid ett ungt engelskt par med två barn. De hade hyrt en båt och hade snart seglat i två veckor. Fick lite tips av dem. Dom berättade bland annat om Kalamos, som är en ö sydost om Levkas. Här skulle det finnas en trevlig hamnkaptan, men mer om det senare.

Vi gick en liten kvällspromenad upp till butiken där vi köpte lite oliver och bröd. På vägen dit gick vi förbi

Resan 1999

några åsnor, som stod och betade och höns som sprätte omkring sin ståtliga tupp. Hela byn andades ro och harmoni. På kvällen grillade vi på stranden och pratade lite grann med fiskegubbarna, som hade två rätt stora trålare försedda med små båtar med gasollampor. De gick ut på kvällen och drog bl. a nät alldeles i närheten av bryggorna. När sedan båten kom in samlades man för att titta på fångsten.

Det var en trevlig by. Enda problemet var ganska mycket mygg på kvällen. Det är något vi måste göra något åt till nästa sommar. Myggnät till förluckan och ett nät till luckan till ruffen.

Vi gick ut och gick långsamt för motor. Utanför Petriti finns ett näs som är mycket långgrunt. Det gäller att hålla väl ut från grundet, men det var inga svårigheter med hjälp ekolodet. Regnet stoppade upp för ett och vi kunde segla en kort stund. Sedan började det regna igen.

På kvällen gick vi in mot Mourtos eller Sivota, som det också kallas. Egentligen är Sivota namnet på en av öarna utanför Mourtos och det var till sundet mellan öarna och fastlandet, som vi sökte oss. Vi gick in och såg en motorbåt, en segelbåt och två skutor, vilka var ombyggda till någon sorts piratskepp. Alla var förtöjda med ankare och en eller flera linor till land. Botten såg inte särskilt ren ut, men det fanns fläckar utan beväxning där vi kunde släppa ankaret. Jag hoppade sedan i och simmade i land med en lina och tog sedan för säkerhets skull ytterligare en lina iland.

Där låg vi bra och kunde ta en drink och äta vår middag innan vi gick till kojs. Vi badade naturligtvis ett antal gånger först. Innan vi lade oss kom kvällen show med en österrikisk segelbåt med ett urval av herrar. De hade uppenbara svårigheter att göra en sådan tillägning och vi kunde se hur de släppte ankaret, tog sig in, drog sig ut, tog upp ankaret, flyttade sig, la ankaret igen osv. Under hela den här tiden var en eller två man i land med jollen för att fixa landförtöjningen.

När man så efter minst en timmes jobb ansåg sig vara klara för kvällen lastades alle man i jollen som då hade ett par centimeters fribord. In till Mourtos för att äta. Man kom också ut framemot kvällen men då bogserade av en annan båt, som hade tillräckligt med bensin.

Vi låg och hade det skönt på morgonen innan vi beslöt att fortsätta västerut. Vid lunchtid kastade vi loss och gick ut mellan ön och fastlandet. Enligt Rod Heikell skall det bara vara ca 2 djup i sundet, så vi gick mycket försiktigt. Nu var det nog djupare där vi gick, troligen över tre meter, men man såg i alla fall botten tydligt. I sundet låg en liten privat hamn om babord och om styrbord låg ett antal uppankrade båtar. När vi kom ut hade vi en hotellanläggning om babord med en djup vik. Där skulle man också kunna ligga, men viken är utsatt för sydliga vindar.

Väderutsikterna var variabelt 3-4 med risk för åskskurar och regn. Vi hissade på i svag vind och styrde mot Lakka på norra delen av Paxos. Det blev en lugn segling utan något regn eller åska. Vi fick till och med köra motor en stund när vinden vred från sydväst till rent västlig. Avstånden är nu inte så långa längre, så redan vid fyratiden kunde vi släppa ankaret i Lakka viken. Här var vattnet om möjligt ännu klarare än vad vi sett tidigare. Ett femtontal båtar låg redan för ankar och det var bara att hitta en plats, som låg lämpligt.

Först var det naturligtvis bad, som gällde. Sedan en skön stund i sittbrunnen då vi njöt av dofterna och satt och tittade på olivträden, som bredde ut sig tillsammans med pinjerna. Paxos är känt för sin fina olivolja. Enligt någon broschyr, som vi lästa skall Harrods bara ta sin olivolja från Paxos. Inne i land låg några båtar också förtöjda och vi beslöt att lyxa till och ta jollen in för att äta. Vi rodde in och gick på en liten taverna nere i hamnen. Fick mycket gott grillat lammkött. Till förrätt bjöds vi på vitlöksbröd, som var ganska så starkt. Efter maten var jag inne och pratade med kocken. Jag sa att det var mycket gott, men brödet var

Resan 1999

väl starkt. Han log med hela ansiktet och berättade att det var naturligt. Han kryddade med paprika och styrkan gjorde att folk drack mer. Logiskt och ärligt.

När vi sedan kom tillbaka till båten kände vi oss mycket tillfreds och kojade in för en skön natts sömn.

Dagen därpå var naturligt en liggedag. Bad, skägglipning och montering av förluckan för öppning åt sidan i stället för bakåt. Det var sol och lite moln omväxlande. På kvällen kom en kraftig vind och vi tittade ut lite riktmärken om vi skulle börja dragga. Vi låg bredvid en tysk segelbåt, med två män ombord. De verkade lite oroliga och det var jag också. Ankaret hade trots några försök bara grävt ner sig med ett fly. Mycket riktigt alldeles innan det blev mörkt märkte jag att allt inte stod rätt till. Vi närmade oss faktiskt stranden mot öster och vi kunde konstatera att vi drog. Det var bara att starta motorn och ta upp ankaret samt gå in och ankra om. När det var gjort hoppade jag i och konstaterade att vi nog låg bättre även om det inte var perfekt.

På natten blev det lugnt så vi sov gott. Nästa dag var det sämre väder, varför vi inte hade någon lust att segla vidare. Vi tog ytterligare en liggedag då det faktiskt blåst 5-6 från syd till sydväst. Under dagen kom också några åkskuror och ganska mycket regn. I övrigt blev det en skön dag med undantag för motorn, som jag skulle starta och hade svårt att få igång.

Nu var det onsdagen den första september och vi beslöt att fortsätta ner mot Preveza för att kolla varven där. Vindutsikterna var N 4-5 med risk för regn och åkskuror. Det var en dag med förhållandevis fin segling. När vi kommit halvvägs kom ett marinfartyg från väst om Levkas. De verkade styra rätt mot oss, så jag förutsåg att dom ville kontrollera oss. Dom kom faktiskt mycket nära och la sig stilla. Jag anropade dem på kanal 16, men fick inget svar. När vi girade lite styrbord för att passera akter om dem såg vi att de tog vattenprover. Man vinkade åt oss och hade tydligen bestämt att ta vattenproverna just där vi befann oss.

Det var bara att fortsätta och vi kom så småningom fram till inseglingsbojen. Preveza ligger i utloppet till Amvrakia bukten. Det är en insjö med salt vatten och med en förbindelse med havet vid Preveza. Det är mycket grunt i hela inloppet varför man muddrat en ränna, som sträcker sig långt ut i havet. Det gäller att hitta den första bojen och som vanligt vill man gå in tidigare än vad man skall. Idag var det inga svårigheter och vi kunde notera bojens position för framtida användning.

Vi passerade Aktio, som ligger om styrbord när man går in. Där finns ett flygfält med reguljärflyg och charterflyg. Där finns också tre med varandra konkurrerande varv. Strömmen genom sundet in är ibland ganska stark, men idag var det inte speciellt märkbart även om vi såg en utgående ström på bojarna.

När vi kom in gick vi runt och tittad in i den inre hamnbassängen där man kan ligga för ankar. Vi beslöt att gå in mot kajen utanför bassängen i ett håll mellan två andra båtar. I med häckankaret och in mot kajen. Det gick fint och jag tyckte att ankaret tog bra. Vi förtöjde, och började sätta upp solskyddet för det var varmt. Samtidigt såg jag att det var mycket mörkt in mot land. Ett varningstecken, som jag nonchalerade. Precis när vi var klara började grannbåtarna starta sina motorer och det började blåsa kraftigt från öster dvs. snett akterifrån.

Jag började sträcka upp akterförtöjningen samtidigt som vi började gå in mot kajen. Det gick fort och jag orkade helt enkelt inte hålla ut oss. Troligen drog ankaret lite men vinden var mycket stark. Snabbt beslöt jag att vi skulle lägga oss längs kajen eftersom det fanns plats. Jag släppte alltså skata på förtöjningen samtidigt, som jag bad Inger att föra fören framåt. Det strömmade till mycket folk och efter ett tag skickade jag fram allt vad fendorar vi hade samtidigt som jag sakta släppte in henne mot land. Ett

Resan 1999

tag var det ett tiotal män i alla åldrar, som hjälpte till. "We are all sailors" sa man och allt gick bra. När persen var över sa Inger att hon förstod varför dom var så många. Hon hade ingen bh och böjde sig fram mot alla på kajen. Speciellt en ung kille kom fram flera gånger och frågade om vi inte behövde någon mer hjälp.

På kvällen ville vi gå upp och fira lite. Vi kom till en restaurang, som bara serverade fisk. Inger hade önskat sig kött, men nu blev det fisk eller rättare sagt stekt bläckfisk. Den var inte friterad och smakade inte så mycket. Inger gillade den inte, så kvällen blev kulinariskt ingen höjdare. På natten låg vi kvar längs kajen även om vinden snabbt hade mojnät.

Dagen därpå var det varmt och vi beslöt att ta en tur ut till Aktio för att få offert från de olika varven. Vi tog färjan som kostade några få kronor och gick först in på Preveza marin. Där fick vi priser från en av bröderna, som driver marinan. På priset skulle vi få 10 % genom medlemskapet i Medelhavsseglarna. Sedan gick vi ut och hittade en svensk, som just skulle sjösätta för en månads segling. Det var ett äldre par, som hade varit hemma i Sverige under sensommaren, men som tyckte att de ville ner och segla ett tag till. Dom var mycket nöjd med varvet. En engelsman längre fram bekräftade det positiva intrycket vi fått.

Sedan gick vi bort till Aktio marin, som är det nyaste av varven. En tysk i Anzio berättade at han legat där i tre år, men bara behövt betala för två. I deras priser skulle också ingå skjuts och hämtning till färja eller flyg. Det var två unga tjejer, som inte ville höra på förslaget om tre år för två års betalning. Priset blev något högre, men bara marginellt. Det, som fällde utslaget var att det faktiskt inte stod särskilt mycket båtutrustning på varvet.

Slutligen gick vi till Cleopatra marina. Det är det mest påkostade med en snygg administrationsbyggnad med både marinaffär och restaurang. En tjej, som hette Sofia, var djupt inbegripen i ett samtal med två griniga engelsmän. Jag fick vänta ganska länge och under tiden fick Inger gå omkring ner bland båtarna och titta. När jag äntligen kom in fick jag i och för sig ett gott intryck, med priser i klass med Preveza marin inklusive en generell rabatt på 10 % (av konkurrensskäl).

Vi hittade inga svenskar och inga, som vi kunde intervjua. Senare har vi hört att varvet är populärt bland svenskarna, men har tidigare haft något problem med välta båtar. Vi beslöt alltså att utnyttja Preveza marin om inte varven på Levkas var konkurrenskraftiga. Sedan var det att ta färjan tillbaka. När vi gick på kajen fick vi se att tullbåten varit ute och att dom kom in med ganska hög fart. När vi tittade bort mot Shanty vajade hennes mast i +/- 4 grader. Kanske var det inte så mycket men det såg farligt ut. Jag såg för mig att nu har hon glidit upp på kajen och fått skador. När vi kom fram var det inte några skador. Ankaret midskepps hade hållit henne från kajen.

På kvällen skulle vi reparera misstaget från gårdagens middag och beslöt att fråga om kött innan vi valde restaurang. Vi kom till en och dom bekräftade att visst hade dom kött. Vi fick meny och beställde en köttbit, som verkade god. Efter en stund kom EN köttbit in. Missförstånd sa man och lovade att vi skulle få in en till. Inger sa åt den du medan den är varm. Det var et stort misstag för när jag ätit upp den och Inger fortfarande inte fått någon frågade jag varför vi inte fått något till henne. Missförstånd 2! Jaså skulle ni ha en till? Så var den kvällen förstörd. Vi gick därifrån med en mätt och en hungrig och missnöjd person.

Så dagen därpå bestämde vi oss för att gå ner till Levkas för att söka oss in i Vlikho Bay, där ett varv med Medelhavsseglarnas ombud Maria skall finnas på ett varv. Vi gick iväg straxt före lunch och var tvungna att gå för motor eftersom vinden behagade vila sig. Innan man kommer in till staden Levkas skall man passera

Resan 1999

en bro, vilken bara öppnar varje hel timme för passage. Givetvis kom vi dit 8 minuter för sent. Hade hoppats att man skulle öppna senare - men icke man stängde i princip när vi kom fram. Det var bar att lägga sig utanför en mindre båt och äta vår lunch. När vi skulle förtöja kom några barn anförda av en flicka i sex-sju årsåldern. Dom tov emot våra tampar och bad sedan om en slant. Vi sa nej. Det var första och enda gången någon försökt tigga i Grekland. Barnen gick direkt och sa inget.

När klockan blev två gick vi fram till bron och låg och väntade. Bakom oss låg ett antal charterbåtar och väntade också. Den här gången öppnade man inte förrän tio minuter över. Egentligen öppnade man först men stängde omedelbart för att släppa fram en buss. Vi trodde att det var kört, men så snart bussen var över öppnade man för oss alla.

Vi gick ner i Levkas kanal, som är en muddrad ränna med ett smalt näs om babord. Efter en halv timme kom vi ut i havet Drephano bukten. Vi kunde hissa på och fortsätta söderut med segel. Efter en stund kom vi in i en kappsegling med jollar. Vi valde att gå runt och det var nog klokt för det var tätt med jollar och flera kappsejsade även om vinden inte var speciellt hård. Vi seglade sedan in mot Nidri och då kom en stor motorbåt eller kanske vi skall säga ett mindre fartyg in för att lägga ankar. Vi gick upp lite mot dem för att se vad de hade för hemmahamn, men kom inte tillräckligt nära för att läsa den. Man fällde ner aktern och körde ut en motorbåt, vilken skulle användas för transport till land.

Det är kanske inte så konstigt med sådana här överdimensionerade lyxbåtar. Vi var alldeles när Onassis ö Scorpio. Vi fortsatte in förbi Tranquil Bay där många båtar låg för ankar in till den skyddade Vlikho Bay. Där ankrade vi upp på 6 meters djup och fick ett bra fäste för ankaret. Vattnet var inte lika klart här men viken var fantastisk. Det låg många båtar för ankar. Skulle tro att det låg ett femtiotal, men viken är stor och det var ingen trängsel.

På kvällen tog vi jollen in för att gör ett nytt försök till restaurangbesök. Det ligger en hel rad tavernor på den östra stranden och vi valde en i mitten. Vi blev hjärtligt välkomnade och man försäkrade att det fanns både fisk och kött. Beställde lammkotletter med pommes frites. Vi fick också något som med bästa vilja i världen knappast kunde kallas kotletter. Lamm var det i alla fall. Pommes friten var mjuk och smakade inget. Alltså ytterligare en besvikelse. Vi bjöds visserligen till efterrätt på yoghurt med honugn och det var mycket gott, så vi höll god min i elakt spel.

Sedan rodde vi ut till Shanty, som låg där i mörkret och glimmade med den lilla stormlyktan. På grannrestaurangen var det fullt med folk som skrattade och pratade, så den får vi pröva nästa gång, men just nu var vi botade mot tavernor.

Dagen därpå beslöt jag att nu skulle jag gå till botten med motorproblemen och jobbade hela förmiddagen med olika teorier. Efter fruktlösa försök tog vi båten in till varvet med Maria för att höra med henne om priser och villkor och se om någon motorkunnig kunde finnas där. Vi hittade henne i ett ganska risigt kontor. Hela varvet var mycket risigt. Man kanske kunde säga att det var charmigt, men det var allt positivt man kunde säga. Maria berättade att vi bara kunde få Shanty uppdragen med plats för nio månader. Ville vi ha kortare tid skulle det kosta detsamma. Summan blev något högre än för sju månader i Preveza. Efter mycket tvekan skulle vi kunna få 5 % rabatt eftersom vi var medlemmar i medelhavsseglarna.

Båtarna var upplade på gamla rostiga oljefat och props. Det är säkert inge problem med det även om det såg primitivt ut, men min allvarligaste invändning var att båtarna står mycket tätt. En brand i en båt blir otvivelaktigt brand i alla båtarna. Men besöket var i alla fall positivt, för jag fick tag på killen, som driver

Resan 1999

motorverkstaden på varvet. Verkstaden var under all kritik och såg ut som ett avfallslager, men killen verkade kunna sina grejor. När jag beskrev problemet sa han att det är skit i vakuumventilen. Det har jag inte installerat någon!!!! När man stannar motorn och den ligger lågt kan vatten sugas in i cylindrarna. Inte mycket men tillräckligt för att en viss rostbildning skall ske och motorn blir svår att dra runt.

Jaha. Jag frågade om han hade en ventil till mig, men han hade inte tid just då utan bad mig komma tillbaka i morgon. Senare träffade jag en engelsman, som satt vid sin båt. Han beskrev mycket målande hur han råkat ut för samma problem, men mycket allvarligare. Han fick överhuvudtaget inte sin motor att gå runt utan fick göra en stor renovering. Ut till båten igen för dopp och mat. Det var en vacker dag!

Näst dag var söndag och då var det inte någon idé att åka in till varvet. Så vi blev liggande och hade det riktigt skönt. I stället åkte jag in på måndag morgon, men då skulle han komma efter lunch. In igen efter lunch, men då skulle han komma lite senare. Lite senare när jag för tredje gånge kom dit skulle han nog inte komma mer idag. Det fanns ingen på varvskontoret, så jag fick hämta information från folk i båtarna och på varvet.

Nästa dag beslöt vi oss att åka till Levkas stad med buss. Vi hade träffat Stig Johansson som låg för ankar med sin 26 fots båt Freedom i väntan på att hustrun skulle komma tillbaka från Sverige. Han hade legat där ett par veckor och hustrun skulle komma om ytterligare en vecka. Stig berättade var vi kunde hitta bussen och när den gick. Vi tog alltså lillbåten in och drog upp den vid busshållplatsen. Dit kom också två tjejer från Nya Zeeland, som seglade runt i en stor och ganska snygg båt av Colin Archer typ. De tog också bussen in och vi kom i samspråk med dem.

Inne i Levkas hittade vi en marinaffär med allting. Köpte en vakuumventil och lite slang samt tittade på innehavarens lilla son, som åkte omkring i en gästol och tömde skruvburkar på golvet. Efter marinaffären gick vi en runda och hittade ett charkuteri, där vi köpte några kotletter för att grilla på kvällen. Vidare letade vi efter en bensinmack för jag ville köpa bensin till snurrän. Hittade ingen så efter en stunds promenerande på huvudgatan beslöt vi att ta bussen hem. Vi hittade bussen och steg upp. Bussen for till Nidri, där den stannade för en kort stund. Jag frågade om chauffören kunde släppa av mig vid nästa bensinmack, men fick bara ett grymtande till svar. Beslöt då att Inger tar bussen till Vlikho och jag skaffar soppa. Jag gick iväg och när jag kom fram till en mack for bussen förbi. Köpte bensinen och då kom en kille på moped och tankade. Han skjutsade mig gärna, så jag hoppade upp på pakethållaren med dunken i handen. När vi kom fram till jollen hoppade jag av och såg mig om efter Inger. Ingen Inger, så jag gjorde ordning jollen för färd till båten. När jag var klar kom Inger, som inte fått stopp på bussen i tid.

Vi åkte ut till Shanty trötta men belåtna och jag installerade vakuumventilen. Vi riggade sedan upp häckankaret och monterade grillen på det för att grilla kotletterna. Det blev mycket goda kotletter och vi kunde efter kvälsdoppet krypa till kojs nöjda och glada.

Så grydde ytterligare en dag och det var vackert och varmt. Vi diskuterade en stund om vi skulle ligga kvar eller flytta på oss. Vi beslöt att ligga kvar och pysslade lite ombord. Motorn gick igång utan knot. Jag hade startat den dagen innan för att kunna testa den. Kanske hade vi klarat av ett problem?! Jag behöver inte skriva att vi badade flera gånger om dagen.

I Petriti hade vi träffat ett engelskt par, som berättade att i Kalamos var det en trevlig hamn med en kul hamnmästare, som månade om gästerna. Vi beslöt att segla dit. Vid halv elvatiden drog vi upp ankaret. Det var fullt med lerig sand och det var kättingen också. När vi väl var klara och började gå fungerade inte

Resan 1999

loggen. Det brukar hända att den inte gör det på morgonen, men det brukar hjälpa att bara vrida runt impellern så går den igång. Den här gången var det svårare. Jag var tvungen att ta ut impellern och rensa den från snäckor (ormar), som redan börjat växa!!

Vi seglade österut norr om Scorpio. Halvvägs ut på fjärden såg vi ett antal delfiner på kontrakurs. Efter dem kom en gummibåt med ett antal personer. På sidan stod något om research. Det var tydligen så att man följde delfinerna för att studera dem.

Efter ett par timmar var det så dags att starta motorn igen. Nu var det inga problem och det hade vi inte under resten av tiden. Under motorgången passade jag på att rengöra alla ventilatorerna. Det var hemskt vad dom hade hunnit bli skitiga. Vet inte när det gjordes senast.

Vi gick runt ön Kalamos. Längst ut på den östra udden fanns några fina vikar, vilka skulle vara bra att ankra upp i vid bra väder. Det låg också några tyska båtar där. Vi träffade också på en eskaderledare, som sökte sig in mot land just när vi passerat udden. Här var det brant och inga ankringsmöjligheter. Efter en stund gav de upp och fortsatte som vi.

Vid halv fyra gick vi in i hamnen och lade oss på en ledig plats ganska långt ut på piren. Hamnkaptenen var där och hjälpte några andra att förtöja. Vid avläsningen av loggen visade det sig att något gått fel på trippmätaren. Den visade att vi seglat 6.505 distansminuter. Den nollställdes. Totaldistansen var 9.088 distansminuter!?

Vi gick på en promenad på ön där samhället såg ut att var vertikalt i stället för horisontellt. Samhället är inte så stort och när man går upp och ner för backarna möter man gamla gummor, som sitter utanför husen. Vi letade efter ett bageri, som skulle finnas, men såg bara skyltar som pekade uppåt, men inget bageri. Undrar förresten hur ett sådant här samhälle ser ut på vintern?

När vi kom tillbaka till Shanty satte vi oss i sittbrunnen och studerade de inkommande båtarna. Det var en eskader engelsmän och hamnen blev snart full. Nu tog hamnkaptenen sin lilla eka med motor och gick ut för att fiska upp förtöjningar, som låg på botten förankrade i något. Han räckte dem till de inkommande båtarna, som lades sida vid sida förtöjda i för och akter i dess bottenförtöjningar.

När allt var klart låg det ett tiotal båtar i olika grupper. Då kom hamnkaptenen tillbaka för att skjutsa in besättningarna till land. När vi sedan gick på tavernan, som låg ensam i hamnen uppträdde hamnkaptenen som servitör. Det var tydligen så att han hade lera roller, som gjorde att hamnavgiften kunde hållas låg (= 0) samtidigt, som han fick betalt för sitt arbete. Vi åt gott och det var mycket folk på tavernan.

Dagen därpå gick vi tillbaka till Vlikho Bay. Denna gång gick vi först söder om Kalamos i sundet till ön Kastos. Det var motorgång och nu såg vi flygfisk för första gången. De kom farande och seglade iväg tjugo till trettio meter innan de gick ner för landning och blev fiskar igen. Ingen hälsade på oss på däck..

Vinden kom och vi kunde hissa på. Vi gick söder om Meganisi där det är en mycket vacker brant kust med små sandstränder och några fina grottor. Vädret var mycket skönt och vi seglade fram i sakta mak och kunde se oss omkring. Sedan upp genom sundet mellan Levkas och Meganisi. Här skall det varje år anordnas en kappsegling med charterbåtar och det lär vara mycket båtar vid dess seglingar.

När vi sedan kom till Nidri kastade vi ankar och rodde in för att handla. Det är en typisk semesterort och

Resan 1999

där låg förresten en representant för Spies resor. Nidri består av en gata parallellt med stranden. Hus och affärer på båda sidor. När vi handlat rodde vi ut till Shanty och fortsatte in i Vlikho Bay där vi la ankar alldeles vid busshållplatsen. Stig hade berättat att det vatten man tog från pumpen där var av högsta kvalitet. Vi fyllde alltså tankarna genom att ta alla plastdunkar vi hade och ro fram och tillbaka tre gånger.

Så lättade vi ankar för andra gången och gick ut till vår vanliga plats för att se solen just försvinna bortom bergen i väster. En ny skön kväll med bad och mat i sittbrunnen. Nästa dag den 11 september blev ytterligare en liggeday i den här härliga viken. Vi städade och läste samt badade i det fina vädret. Vädret var fint ända till kvällen då vi fick betrakta ett praktfullt åskväder.

Så börjar det bli dags för segling norrut. Vi tog en dag med kort segling och gick upp till Preveza. Stack iväg för motor upp genom Levkas kanalen. Klockan ett fick vi gå igenom bron, som vi nu tycker att vi vet hur den fungerar. Man går igenom en del på farledens babordssida (från söder). Det är en klaffbro. Om det är mycket trafik kan personalen svänga hela bron. Det är en flytbro med dykdalber som den lägger tillvid. Den svänger då söderut med fäste i land på styrbordssidan (återigen söderifrån).

Efter kanalen kunde vi hissa på och segla mot waypointen, som vi programmerade förra gången vi passerade de yttre bojarna. Vi gick in förbi varven vid Aktio och fortsatte förbi själva staden. Jag hade fått för mig att vi skulle ankra i den norra delen av viken innanför Preveza. Det ligger ett mindre varv där. Vi gick förbi varvet och kom in i en återvändsgränd där det redan låg en tysk båt. Vi kastade ankar innanför tysken.

På kvällen kom det sedan in en fiskare som slängde ut en krok i form av en liten dragg. Han tittade sig noggrant omkring för att kolla landmärkena. Snart fick han napp och tog upp en liten tina. I den fanns det något, som vi senare fick veta var musslor vilka tjänstgjorde som agn. Det fanns också några platta fiskar. När han på detta sättet plockat upp ett antal tinor kom han över till oss för en pratstund.

Han berättade att han tidigare drivit en firma. Den grekiska regeringen har så mycket pålagor att han tvingades att slå igen och förlorade massor av pengar. (Har någon hört såna historier i Sverige?). Nu försörjde han sig som fiskare. Fiskarna, han fångade, betraktades som fina delikatesser och han sålde dem till restaurangerna i Preveza. För någon vecka sedan hade en vit båt legat för ankar ungefär där vi låg. När domgått fattades en tina. Den var enligt honom svår att göra. Troligen hade båten fått tinan med sig upp i ankaret. Han var inte förgrymmad utan sa att sådant händer. Det är ju inte så lätt att se tinor, som inte är utmärkta på något sätt.

Platsen vi valt var bra ur vädersynpunkt, men mindre lämplig ur ljudsynpunkt. Den ligger nämligen vid den väg, som förbinder Preveza med omvärlden norrut. Det var en hel del trafik under kvällen och troligen också under natten. Bland annat såg vi en man, som kom med två getter. Han drev dem framför sig i mycket maklig takt. Getterna stannade och luktade på omgivningen och åt gräs med jämna mellanrum. Samtidigt som han gick där susade lastbilar och motorcyklar förbi. Vi sov i alla fall gott på natten.

Morgonen grydde och Navtexen lovade NE 4-5 vilket skulle innebära sträcksegling norrut mot Paxos, vilket vi hade tänkt oss. Det var alltså bara att sticka ut vilket vi gjorde vid niotiden på morgonen. Vi fick rätt vindstyrka, men nästan ren läns. Det blev SO vind. Väderområdena är ganska stora och speciellt inne vid land kan det uppenbarligen slå en hel del.

Vädret var mulet med en del sprickor i molnen. Vi gjorde god fart för segel. Idag var det inte tal om motorgång utan det gick fint att bara segla. Visserligen blev sjön ibland lite besvärlig eftersom den kom

Resan 1999

rakt akterifrån. Men vi kom fram till Gaios på Naxos ostsida vid fyratiden och hade gjort en medelfart på över 4 knop. Vi gick in i sundet norr om Gaios, för Heikell pratade om att den södra infarten skulle kunna vara grund.

När vi seglade mot Gaios blev vi omsegelade av en charterbåt på ca 30 fot. Det tycker jag inte om, men man får väl smälta det i alla fall. Denna båt sökte sig in mot den södra infarten och försvann in. Vi gick alltså in den norra infarten och passerade först en kaj för färjor. Därefter låg ett antal båtar förtöjda längs en kaj och sedan kom småbåtar. Längre in fanns en fin kaj, där det låg några segelbåtar och där släppte vi häckankaret och la oss till ro. Sedan kom flera charterbåtar in och nästan alla kom genom den södra infarten. Vi gick alltså en omväg.

Stan var trevlig och vi gick runt och tittade. Bland annat kom vi in i en liten affär där man sålde retsina i bulk. Vi köpte en plastflaska på en och en halv liter för några kronor. Den såg inte så aptitlig ut, men när vi väl drack vinet smakade det gott och vi mådde inte illa. Vi köpte en tröja åt Simon och åt ute på kvällen.

Bredvid oss låg en ledarbåt med två holländare vi mött tidigare i Lakka. Kapten där var väl förtrogen och rekommenderade oss en taverna. Där var maten också god och vi satt och tittade på familjens små döttrar på 10 - 15 år som gick runt och bar ut mat och klarade sig alldeles utmärkt. Kallas det barnarbete?

Dagen därpå hade vi tänkt oss en kort segling upp till Lakka för en sista natt där. Det blev nu mer motor än segling, men Lakkaviken var lika välkomnande som alltid. Vi ankrade upp i mitten någon stans och noterade att det var mycket mindre båtar än när vi var här sist. Visserligen kom det in fler under kvällen, men säsongen börjar lida mot sitt slut. Under kvällen kom Navicula in och lade sig med tamp i land. Naviculas besättning hade skrivit en bra artikel i *Odyssé*, som vi hade mycket glädje av då vi seglade längs Italien.

Det blev inte bara en natt utan vi beslöt att ligga kvar även dagen därpå. Det var vackert och fint och vi njöt och badade och tittade på båtar, som gick in och ut. Vi gick iland och tog en lång promenad på den nordöstra delen av ön. Promenaden avslutades med att vi gick förbi ett stall med ridhästar ner till en taverna där vi avnjöt en retsina innan vi gick ut till båten.

Dagen därpå blev vädret sämre och vi blev lovade 5-6 ökande. Jag tyckte det var bättre att gå in till kaj och ligga kvar eftersom vi inte hade bråttom upp till Korfu. När det blev plats gick vi in till den mycket låga kajen och la oss med häckankare. Dagen ägnades åt en lång promenad på öns norra och västra sida. Vi kom upp till en gammal kyrka där det verkade vara verksamhet inne fastän kyrkan såg mer än fallfärdig ut. Inne höll man på med ombyggnad och två tanter gick runt och fejade i en hopplös röra. Det var som en ombyggnad, som man påbörjat men aldrig skulle avsluta. Få se nästa år om det har hänt något. Det var förresten inte den enda kyrkan i närheten. Bara ca 100 m bort låg en annan i kanske något bättre skick.

På kvällen gick vi ut och åt på torget. Vi satt på en taverna, som var ganska full med folk. Granntavernan hade nästan inga gäster hur man än försökte locka de få flanörer som passerade. Sånt är livet - Hårt men kanske rättvist. Vi passade också på att byta bort några av våra böcker mot nya hos det engelska par, som drev en smörgås och matsäcksbutik i stan.

Återigen en dag med dåligt väder. Det regnade nästan hela dagen och vi satt mest och läste samt gick korta promenader mellan regnskurarna. På eftermiddagen upphörde regnet.

Så blev det äntligen bättre väder. Vi stack ut vid lunchtid och hade tänkt segla runt Paxos. Vinden var inte

Resan 1999

så värst mycket med och dessutom fick vi kryssa. Vi hade börjat med att segla ut på västkusten för att titta på grottorna och kusten i allmänhet. Efter några långa slag gick vi in mycket nära kusten och den var verkligen vacker. En dag med mycket lite vind skulle vi nog kunna stanna för att simma in till ön. Nu blev det bara så att vi gick nära. Det är mycket djupt (30 - 40 m) alldeles utanför kusten.

Vinden var för svag för att vi skulle kunna segla runt, så vi beslöt att gå tillbaka till Lakka igen. Vi vände alltså om och gick den här gången innanför den lilla ön, som ligger alldeles norr om Paxos. På kortet är det blått här, så vi gick mycket långsamt. Man ser tydligt botten när det är så lite vind, som det var. Djupet var ca 3-5 m och vi hade egentligen inga problem. Vi gick där därför att vi såg andra båtar som gick där. Vid tretiden var vi tillbaka och kunde släppa ankaret.

Nästa dag den 20 skulle bli vår sista liggeday i Lakka. Det var vackert och därför blev det bad och solning. Jag rätade upp bordet i sittbrunnen eftersom det har haft en lutning mot styrbord hela tiden. På kvällen kom ganska mycket båtar in för att ligga i hamnen. De allra flesta låg för ankar och endast ett fåtal hade tagit sig in till kajen.

Dagen därpå skulle bli händelserik, åtminstone på kvällen. Vi stack iväg vid halv tolv tiden för att gå till Mourtos eller Sivota, som byn också heter. Det var lätt disigt väder och vi hissade enbart storen, som blev vårt segel under dagen. Vi hade inte så bråttom, då Sivota ligger bara ca 10 distansminuter bort.

Seglingen blev också lugn och vi lade till vid kaj redan vid tretiden. Vi kastade häckankaret och gick ut och tittade på byn, som vi inte varit i tidigare. Förra gången vi var här låg vi ju för ankar i viken söder om byn. Det var en restaurangside år hamnen och en mer genuin by djupare in. Platsen utnyttjas av många charterbolag varför restaurangtätheten förklaras. Nu var inte alla restauranger öppna, men de flesta höll ut.

Händelserna började med att en charterbåt kom in för att lägga till. Det var två engelsmän i båten, som var en 29 fotare. Mannen slängde in akterankaret och började gå mot kajen. Plötsligt stannade motorn. Jag tyckte att det var ett konstigt ställe att stänga av motorn när man inte kommit fram. Varfrö motorn stannade framgick av att kvinnan i båten fick hoppa i vattnet medan mannen var kvar ombord. Kvinnan försökte förgäves att sparka loss ankarlinan, som fastnat i propellern. Det verkade inte fungera, varför jag anropade dem för att fråga om de ville ha hjälp. Jodå det skulle nog vara bra sa dom, varför jag tog på cyklopen och simmade över. Först fick skepparen lossa draget i tampen sedan var det bara att dyka ner och lossa de fem sex varven, som tampen lindat sig om axeln. Inger sa att dom sa tack till mig, men nog trodde jag att de skulle komma över och bjuda på en öl åtminstone. Men nej inte ett ord under kvällen.

När jag kom tillbaka till Shanty bjöd Inger på en Ouzo för besväret och för att jag skulle bli lite varm.

Nästa incident var att en större tyskregistrerad segelbåt skulle lägga sig bredvid oss. De la bogankaret helt riktigt och började backa in. Det verkade gå bra, men helt plötsligt blev skepparen nervös och drog på full fart fram. Då rodret stod snett vred sig aktern och när han insåg det slog han full fart back samtidigt, som han nervöst hojtade åt de andra. Jag hoppade i land för att se till att de fick fast akterförtöjningarna så fort som möjligt. Skepparen slog omväxlande fram och back under ganska högt gaspådrag. Inger, som var nere i båten, märkte att han under en sådan manöver slog i med låringen i vår sida med ett kraftigt brak.

Så småningom lyckade vi få henne fast och vi satte oss i sittbrunnen. Då brakade det till igen. En av de storvuxna tyskarna hade gått på landgånge, som vred sig och han hamnade i vattnet. Det kunde gått illa för

Resan 1999

båten låg nära kajen och han kunde ha kommit i kläm. Nu drogs han upp och hela besättningen inklusive blondinen, som uttråkad hade suttit hela tiden på rufftaket beslöt att fira den lyckade tillägningen. Fram med champagne och vin. Senare beställdes även öl, som Andreas från Bambo bar levererade.

Nu trodde vi att allt var över, men nej. Ytterligare en charterbåt nu med grekisk besättning hade planerat att ligga på vår styrbordssida. Jag visade på var vårt häckankare låg och dom verkade förstå. Nu hade det börja blåsa lite svagt västerifrån (akterifrån för oss). Tidigare hade det varit nästan kav lugnt.

Grekerna närmade sig oss backande. I sista stund tvekade rorsman och började gå ut igen för att återigen slå back i motorn. Efter lite trixande låg man tvärs alla förtöjda båtar och hade sin propeller just ovanför vår akterlina. Jag försökte knuffa ut dem och lossade slutligen akterlinan för att man inte skulle linda upp den på propelleraxeln. Det resulterade givetvis i att vi drev in och började hugga i kajen. Förbannad blev jag och undrade om dom aldrig hade manövrerat en båt tidigare. Efter mycket om och men lyckades vi få ut dem. Vår granne sa att deras macho gjorde att dom i alla fall inte skulle göra ett nytt försök att lägga till hos oss. Mycket riktigt. De gick bort till bryggan för charterbåtar.

Kvällen slutade med att en stor engelsman (4,5 meter bred) baxade sig in i hålet på vår styrbordssida. Visserligen var de för stora, men dom kunde manövrera båten, så vi fick nöja oss med att manövrera fendrarna. Uttröttade av dagen övningar kunde vi krypa till kojs efter en jättepizza på en av restaurangerna vid kajen.

Tiden för Inger började rinna iväg och det var dags att styra kosan mot Corfu och Govia. Vi lättade ankar vid elvatiden och gick ut till Monastery bay där vi lät ankaret hamna på en hård botten. Inget ankarfäste, men det var heller ingen vind. Vi hoppade i och simmade för en sista skön simning i klart vatten innan vi skulle komma till mer bebyggda trakter och alltså mer smutsigt vatten.

Efter en timme drog vi upp ankaret och satte kurs norrut mot Corfu. Som vanligt var vinden svag och motorn fick dra oss fram även om vi hade seglen hissade ifall att. När vi kom till Corfu passerade vi fästningen på norra hörnet och gick nära den marina, som ligger vid fästningens fot. Det verkade mörkt där eftersom området låg i skugga. Fortsatte så in mot den kommunala hamnen och gick in och snurrade runt. Där var trångt och dåligt med plats. Omgivningen var heller inte upplyftande, så vi gick ut igen. Alldeles söder om fästningen ligger en marina, som vi sett från land förra gången vi var i Corfu. Dit gick vi och la till innanför vågbrytaren bredvid en österrikisk båt med ett par på. Dom hjälpte oss in och vi la ankaret från häcken.

Hamnen var tom på gäster förutom vi och grannen. Det visade sig att de hade varit där några dagar och tänkte sig ner till Mourtos för att övervintra bredvid piratskeppen. På kvällen gick vi in en runda i staden. Senare såg vi ett vattenpololag, som tränade inne i hamnen. Den var utformad så att längst inne var det avdelat för bad och simning. Det fanns också en restaurang där. Man tog under dagen inträde av de som skulle bada. På piren låg innerst lokala båtar och längst ut fanns det gästplatser. Vattenpolokillarna var trevliga och tränade mycket hårt. Vi frågade om polobadbyxor till pågarna och fick namn på några affärer.

På morgonen därpå gick vi en runda in i staden för att bland annat leta efter polobadbyxor. Det hittade vi inte några. Tog i stället ett gals vin och satt och njöt i värmen. Ett rally med antikbilar startade just och man skulle under tre dagar köra runt Kerkira. Det fanns bilar från Grekland, Italien och även Tyskland. En grekiskt registrerad SAAB 95 med en gammal tvåtaktsmotor skulle starta och föraren blev mycket glad att få berätta att han nu kunde köra rökfritt. För att demonstrera detta startade han upp och vi hann undan

Resan 1999

rökmolnet som utbred sig bakom bilen. Han var nöjd i alla fall och berättade att det var inga svårigheter att köra på syntetisk olja, som han använde.

På eftermiddagen gick vi till Govia för att ligga där när Inger skulle åka hem och Tomas skulle komma. Vi gick för motor och anropade marinan när vi kom fram. Fick ligga en stund så vi anropade igen och då kom följbåten direkt. Den här gången placerades vi på bryggan mitt emot den vi var på förra gången. Både Nylanders och stockholmarna var kvar. Nylanders visade sig inte ute under hela tiden jag låg kvar.

Dagen därpå var en liggdag. Vi städade båten och solade. På kvällen gick vi till samma fiskerestaurang som vi var på förra gången. Förra gången åt vi friterad bläckfisk som var mycket god. Till efterrätt fick vi då melon, som restaurangen bjöd på. Nu kom man in med småfisk, som var inlagd ungefär som kryddsill till förrätt. Efter bläckfisken, som vi beställde och som var lika god som förra gången bjöds vi på en fat med vindruvor. En skön avslutning på en härlig segling med Inger.

Dagen därpå ringde vi efter en taxi tidigt. Vi kom till Corfu flygplats klockan halv sju och incheckningen för Inger gick bra. Själv återvände jag till staden med en taxi. Det gick inte någon buss in till centrum från flygplatsen.

Hemresan för Inger gick bra. Hon flög söderut över Kerkira, Paxos och Levkas, där hon kunde se Lakka och vattnen vi seglat på. Från Aten gick planet sedan hem till Köpenhamn och denna gång fungerade resan bra utom det att ingen mat eller dricka serverades på planet.

Själv tog jag bussen ut till Govia och ägnade dagen åt allmänna arbeten. Satte kapellet till genuan, tvättade sittbrunn och fixade lita skavanker i allmänhet. På kvällen var det mycket tomt utan Inger. Jag fick krypa ner och lägga mig att sova ensam för första gången på åtta veckor.

Nästa dag skulle Tomas komma till Corfu på kvällen klockan 22.30. Han meddelad att flyget blivit försenat flera gånger, så mitt beslut att åka ut och möta honom ändrades till direktiv hur han skulle ta sig ut till Govia. Jag ägnade dagen åt diverse sysslor som att byta CQR-ankaret mot Bruceankaret. Sedan var det fortsatt städning, vattenfyllning och småreparationer. På kvällen la jag mig i stickkojen och hade telefonen på för att höra när Tomas skulle komma.

Inte förrän dagen därpå kom Tomas med taxi klockan halv åtta. Vi åt frukost och pratade lite innan vi beslöt att utnyttja tiden genom att segla iväg. Tomas var ju sugen på att komma ut och jag hade inte någon lust att ligga och betala i marinan längre än nödvändigt. Våra seglingar skulle bli en sammanfattning av vad Inger och jag upplevt under vår segling här nere.

Vi stack alltså iväg vid elvatiden. Det var som vanligt knalt med vinden, men vi försökte segla. Tomas resa tog snart ut sin rätt och medan jag seglade ner mot Corfu stad slaggade Tomas. Norr om Corfu ligger en ö, som heter N. Vidho. Dit går det utflyktsbåtar och också en båt med glasbotten. Vi kom nära sydudden och jag försökte pressa Shanty att gå fri från land. Det gick nu inte helt. Vi kunde kanske klarat av udden om inte en av de stora färjorna från Igoumenitsa kom och gjorde ordentligt svall- Med botten obehagligt nära var jag tvungen att starta motorn för att komma fri.

Behövde inte köra motor så länge, för snart kom vinden från NW och det var härligt att segla söderut. Jag hade bestämt att vi skulle gå till Petriti. Dels är det en lagom etapp och dessutom tyckte både Inger och jag att det var en mycket trevlig liten hamn. Vid femtiden kom vi in och kunde förtöja vid i princip samma

Resan 1999

plats som tidigare. Vi gick en runda och tittade på byn, åsnorna och tupporna. Tomas har vissa svårigheter att ta sig fram eftersom han har bäge lårmusklerna avslitna och reparerade. Vi gick högt upp i byn och tillbaka ner till båten igen.

Under kvällen kom en eskader engelska båtar in. De gick upp till en taverna och åt. Tomas och jag beslöt att göra detsamma innan vi gick tillbaka till båten och kojade in.

Dagen därpå, som var tisdagen den 28 september seglade vi tvärs över viken till Mourtos/Sivota. Vi kunde segla hela dagen även om vinden var mycket svag. Det var bara sista biten in i hamn, som vi var tvungna att köra motor. Vi la till vid kajen och gick en promenad upp i byn. Det var varmt och soligt, så vi satte oss på en bar där ett gäng gubbar spelade kort. Där tog vi varsin öl och satt bara och njöt samt tittade på gubbarna. I Grekland sitter man inte hemma och tittar på TV när man blir gammal och pensionerad. Då går man ut och pratar med kompisarna. Man ser bara ett par när de är ute och handlar eller kanske när de går till kyrkan. Annars är det gubbarna för sig och tanterna för sig.

Det var snart kväll och vi hörde åska på avstånd. Himlen började bli mörk ut åt havet till. Jag förlängde förtamparna och tog hem på ankaret för att ligga en bit från kajen. Framemot natten brakade det loss och vi hade åskan över oss samtidigt som vinden ökade kraftigt och kom rakt in från häcken. Jag märkte att vi drog snett och förstod att ankaret nog inte höll riktigt bra. Det var bara att gå ut även om det öste ner. Startade motorn och körde back i ungefär en halv timme innan vinden la sig och jag kunde krypa ner i kojén igen. Vi sov sedan skönt hela natten.

Dagen därpå grydde vacker med svag nordvästlig vind. Vi gick ut genom sundet innanför ön innanför Sivota. Sedan satte vi kurs mot Lakka och hade egentligen lite för lite vind, men seglade i alla fall. När vi var nästan framme ökade vinden och gick upp till uppskattningsvis Beaufort 6. Vi styrde in i Lakka och släppte bogankaret, som nu var Bruce ankaret. När vi dragit fast det var jag naturligtvis nyfiken på hur det skulle gräva ner sig. Hoppade i och simmade fram till ankaret. Hela ankaret var nere i sanden och endast stocken stack upp lite ur bottensanden. Perfekt - det här lovade gott! Vi var kvar på båten under kvällen.

Dagen därpå gav vi oss av vid niotiden. Jag hade tänkt att vi skulle gå ner till Levkas, så det var en bits segling. Tyvärr var det - just det - inte någon vind. Det blev alltså motorgång ett tag. Framemot middagstid försökte vi segla, men det blev bara ett försök på en halv timme sedan bar det av med motorn igen.

Vi kom in på kvällen i kanalen och kunde gå igenom klockan sex utan alltför lång väntan. Förtöjde i Levkas vid kajen. Jag såg Freedom ligga för ankar bland de båtar, som verkade ligga upplagda. På kvällen gick vi sedan ut och flanerade på stan. Det fanns en härlig shoppinggata, som Inger och jag bara hittat början av. Där inne i en liten affär kunde jag för några få kronor köpa blå tråd att laga flaggan med. Tomas hade köpt sådan tråd, men den låg kvar hemma i Bålsta. Vi åt crepes med giros på ett gatukök. En något udda maträtt, men god. Till den drack vi en öl var innan vi gick ner och kojade in.

Så var det dags att visa Tomas vår favoritvik Vliko Bay. Vi avgick vid lunchtid och kunde faktiskt hissa segel när vi kommit ut genom den bojade kanalen. Vi seglade söderöver och rundade för Tomas skull Scorpio. Det är väl ett måste när man har nybörjare nere. Sedan seglade vi in i Vliko Bay och kastade ankar ungefär där vi brukar göra det. Det blev en skön kväll med pasta om jag minns rätt. I Govia hade jag bunkrat upp med vin i plastflaska och en Apelia stor vinflaska. Det räckte hela tiden Tomas var med, så vi behövde inte bunkra någonstans.

Resan 1999

Dagen därpå blev en skön seglingsdag. Vi hissade på redan när ankaret tagits upp. Vinden var sydlig, så det var inga problem att länsa ut förbi Nidri. Vi hade tid på oss, så vi satte kurs in mot Palairos, som är en stor charterbas. Där fanns två hamnar varav den sydliga var en typisk marina och den norra var i anslutning till byn eller stan.

Vi seglade bara fram mot Palairos och vände därefter tillbaka mot väster för att segla upp till Levkas. Under seglingen hann vi upp en större charterbåt, som seglade så dåligt, så vi inte hade några som helst problem att segla om den fastän den bar mycket mer segel än vi. Det blev alltså segling ända upp till Levkas kanalen där vi fortsatte med motor, även om vi mycket väl skulle kunna fortsätta med segel.

Vid fyratiden la vi till vid kaj igen och kunde traska upp i staden på en runda. På kvällen åt vi på en liten restaurang, som låg inne på en sidogata till shoppinggatan. Borden var bara utställda på trottoaren och stämningen var god liksom maten. Tomas blev mycket förtjust i en sås och frågade om han kunde få mer. Jodå, inga problem. Han fick in en hel tallrik med sås.

Så var det då sista seglingsdagen för säsongen. Vi hade bestämt att segla upp till Preveza för att ta upp Shanty på måndagen den 4/10. Först gick vi ut och anropade Stig och Ingegerd. Dom blev glada at se oss och berättade att dom skulle gå up till Preveza samma dag eller dagen därpå. Sedan hade de tänkt att segla in i Amvrakikos Kolpos för att segla där så länge vädret var bra. Dom hade tänkt ta upp båten i början av november på Cleopatra marina.

Havet låg nästan spegelblankt. Det var nästan 30 grader i luften och säkert 24 i vattnet. Det blev inte tal om segling utan vi gick för motor. Innan vi gick in mot Preveza stoppade vi för ett sista bad. Det var ljuvligt att simma runt båten. Det var inga svårigheter att hitta inseglingsbojarna så det var bara att gå in. Vi la oss med häcken utåt vid kajen. Jag passade på att byta motorolja och filter när vi i alla fall hade motorn varm. Oljan fick jag köpa av den som åkte omkring och sålde diesel från en liten tankbil. Han körde mig till sin mack och skjutsade mig sedan tillbaka. På kvällen gick vi ut och åt och fick då sällskap med ett mycket trevligt par från Örnsköldsvik. Han seglade folkbåt och hade tagit flera svenska mästerskap. De hade del i en båt placerad på Aktiovarvet. De skulle ta upp samtidigt med oss.

På morgonen gick vi över till Preveza marin. Vi gick in mot rampen för travelliften eftersom vi skulle ta upp klockan ett och det var ledigt. Efter kontakt med varvet bad man oss lägga oss vid en flytbrygga, för man tänkte ta upp oss med en vagn istället för med travelliften. Anledningen var vår raka för, som ju kan ställa till problem med ett sling.

Upptagningen gick mycket bra. Det tog ca en timme från det att man började tills hon stod i en kraftig vagga rentvättad och fin. Sedan tog arbetet med att rusta av henne vid. Både Tomas och jag arbetade effektivt och bra. Samma dag fick jag sedan reda på att min farbror Einar hade dött ute på sitt lantställe på Öland.

Dagen därpå var återigen en vacker dag, som helt ägnades åt avrustning och packning. Vi jobbade hårt hela dagen med att städa upp, packa våra egna tillhörigheter och de som skulle hem från båten. Det var mer arbete än vad man skulle kunna tro. Jag skrev upp vad vi gjorde, så att jag skulle ha en lista att pricka av till näst gång hon skulle upp. Kapellet över sittbrunnen hade jag tänkt hänga upp i bommen i stället för att låta det vila på en takås. Den senare stod hemma hos Lotten i Milano. Vi jagade runt för att få tag på öljetter att hänga upp kapellet i, men det var fruktlöst. Det fanns inga att uppbringa om vi inte ville ha

Resan 1999

jättestora. Vi fick göra runda hål och förstärka dem i kanterna för att vid ett senare tillfälle montera öljetter. Hoppas att det fungerar.

Nästa dag gjorde vi de sista packningarna och jag beställde ett arbete hos mekanikerna för att få akterpulpiten modifierad. Med Shanty täckt och alla fall urskurna samt alla flaggor halade tog Tomas och jag våra kollin, som nu var ganska så tunga. Vi gick till färjan för att därifrån ta en taxi till busstationen. Bussen gick vid ettiden och vi skulle vara framme vid tre. Det var ganska tidigt, men det var enligt uppgift enda m förbindelsen med Igoumenitsa.

När vi kom fram till färjeläget i Preveza lyckades chauffören övertyga oss om att det var nästan samma kostnad att ta taxin till Igoumenitsa som bussen. Det var säkert inte riktigt, men vi var verkligen trötta. Taxin tog en dryg timme. Det var faktiskt en lång bit. Vi fick ett fast pris och när vi kom fram stod taxameteren faktiskt på det avtalade beloppet med några få drachmers skillnad. Eftermiddagen tillbringade vi med promenader. Först till det riktiga färjeläget, som låg ett par hundra meter från det där vi blev avsläppta. Sedan ut på staden. Vi hann klämma varsin öl och gick sedan på en restaurang för att äta innan vi framemot kvällen kunde gå ombord på färjan. Packningen hade vi under tiden fått ställa på Strintias kontor. Strintias var färjelinjen, med vilken vi bokat resan.

Vi hade inte bokat en hytt utan hade tänkt att det skulle finnas pullmanstolar att sova i. Det var nu inte så. Denna bekvämlighet fanns bara på båtarna till Arcona eller Venedig. I stället letade vi oss upp i baren fram till ett TV rum där det fanns två lediga soffor. Dom annekterade vi. Jag stängde TV:n och gömde undan fjärrkontrollen. Det var inte så populärt för snart kom det några besättningsmän och ville titta. Jag var tvungen att visa var kontrollen låg. Det var landskamp i fotboll mellan Grekland och Albanien. Det får man förstå var viktigt för dem.

Tomas och jag sträckte ut oss medan folk fyllde på. Tomas somnade snart och började småsnarka medan jag höll vakt. Natten blev inte så vilsam. Dels parkerade folk alldeles intill oss och berättade historier eller spelade kort samtidigt som man rökte. När det första gänget gått och lagt sig la färjan till i Corfu och nya friska krafter tog vid. Inte förrän framemot tre halv fyra blev det tys, men sömnen blev i alla fall inte så bra. På morgonen kom vi fram till Brindisi. Färjeterminalen ligger långt utanför staden så det var bar att hoppa in i en taxi till stationen.

Hemfärden gick sedan med tåg till Milano där vi stannade två dagar hos Lotten. Det blev besök på Millefiori och till Katja och Gino. Vi åkte också in till Milano och strosade runt. Sedan tog vi bilen och sträckkörde hem. Tomas och jag turades om att köra. De 150 milen tog 19,5 timmar. Vi hade då två besvärliga pass i närheten av Stuttgart där vi satt fast i köer i vad vi tyckte evinnerliga tider.

Måndagen den 11 oktober var så den här sommarens äventyr slut. Shanty står på land med en preliminär tid av sju månader till nästa sjösättning.