

# **SYDVART MED S/Y EVERGREEN**

*Ulla Almqvist*



Att sitta rorvakt i en liten segelbåt på Nordsjön en vacker sommarnatt är en annorlunda, men alls inte otrevlig upplevelse, som lätt leder till frågorna: Varför är jag här? Vad är meningen med detta? För min del skulle dock frågorna knappast behöva komma upp, ty detta är något vi planerat i flera år, så jag borde veta allt helt klart. Ändå kommer eftertanken när allt börjar bli verklighet. Det är väl lämpligt att jag presenterar oss som seglar i vår EVERGREEN, en Allegro 33, denna natt i en förlig vind utanför den tyska nordsjökusten med västlig kurs. Vi är fyra i besättningen, varav tre tillhör samma familj och som fjärde besättningsmedlem har vi Pia. Att vid sexton års ålder segla för första gången i sitt liv, och råka ut för kuling upp till 22 m/s och därefter vara frälst för segling, är strongt. Detta är Pia! Vår navigatör är Hasse, Pias sambo och tillika vår son. Han är Chalmersingenjör med specialitet elektronik och klarar allt beträffande våra navigationsinstrument. Jag själv är en besättningsmedlem med många uppgifter, en s.k. allt i allo. Laga mat är nog det jag klarar bäst, även om jag har en skepparexamen i bakgrunden. Skepparen själv är den som startat det hela. Skepparen Henry, har haft sina drömmar om riktig långsegling innan vi byggde vår båt hos ACVA-BÅT i Nyköping. Hasses replik vid middagsbordet på Nordsjön gav anledning till återblickar. Hans ord föll så här: ”Så sitter vi här och äter oxfile inköpt i Rendsburg i en båt vars ursprung består i några tunnor plast och några balar glasfibermatta”. År 1978 åkte nämligen vi tre Almqvistar till Nyköping och trängde in oss i ett rum och kokvrå. Det spelade ingen roll att det var litet och trångt, för vi bara åt och sov där de få timmar vi inte tillbragte med plasten och glasfibern. Vårt första jobb var att tvätta och vaxa formen. Detta var ju enkelt och fordrade ingen större arbetsinsats men ack, ack, ack vad som komma skulle. Det blev inga 8-timmars arbetsdagar inte. Jag minns särskilt en natt när vi plastade upp vår styrbordssida. Vi drabbades av att tillblandad plast och tillskuren glasfibermatta tog slut samtidigt. Det var ju viktigt att plasta ”vått-i-vått”, men i den värmebölja vi befann oss i, härdade allt mycket snabbt. Klockan var halv 2 på natten och den stora tröttheten hade börjat gripa tag i oss. Hasse var den som sparkade liv i ”de gamla” så att ny plast och matta kom fram och vi tog nya tag och rollade och rollade för att få ut alla luftblåsor så att vår drömbåt skulle få ett starkt skrov. Värmeböljan som vi hade dessa 2 veckor i slutet av augusti 1978 var ganska besvärande men vi ”pep-talkade” varandra och sa ”Hon blir stark, för hon blir ordentligt genomhärdad.” Man måste försöka se det positiva i alla situationer. Vi måste säga att grabbarna på ACVA-BÅT var fina. De ställde upp när vi behövde dem. Vi hade dock lite otur, då vår handledare blev sjuk några dagar och på så sätt blev vi något efter i schemat, men även för oss kom den stora dagen då vår båt skulle ”kläckas”. Nervdaller i magen och litet vimsigt springande fram och tillbaka kom över ”de gamla” då det stora ögonblicket var inne, men proffsgrabbarna visste ju vad som skulle göras och plötsligt var hon fri från sitt skal. Hon var vacker! Att bestämma färg på skrov, vattenlinje och däck från små provlappar är otroligt svårt, så vår nervositet var säkert helt naturlig. När dessutom ACVA-grabbarna efter ”kläckningen” tyckte att vår båt var vacker kändes det fint. De har ju ändå sett så många båtar bli till. Som namnet anger är vår båt grön i skrovet medan däck och vattenlinjen är svagt beige.

Nu tillbaka till min berättelse om vår segling. Känslan av att var ute på en annorlunda segling hade ännu inte riktigt infunnit sig. Vi tycker nog att det bara känns som en vanlig semestersegling ty vi har ju tidigare seglat både till Sydengland och Shetland på våra semestrar, så överhavssegling är inte något nytt för någon i vår besättning. Långseglingen 1982 började den sjätte juli efter oändligt plockande och stuvande. Detta har vi haft stor träning på denna vår, ty vi hade sålt vårt gamla hus i Långedrag där vi

bott fjorton år och verkligen lyckats samla på oss prylar. Henrys och Hasses firmor som huserade i vårt hus måste också finna nya lokaler, vilket spädde på det redan tunga arbetet, befrielsen var därför stor då vi kl 18:50 äntligen kunde kasta loss från bryggan i Hinsholmskilen, där flera goda vänner tittade ned till oss för att önska lycka till på färden. Denna segling skulle ju bli något mer än bara en semestersegling. Vi tuffade ut för motor tills allt sjöstuvats ordentligt och skutan blivit ship-shape. Tvärs Matskär vid Tistlarna räcks segel, stor och genua, i en frisk västlig bris. Gången är fin men Pia är förkyld och Hasse får sin obligatoriska stressmigrän så fort han ska slappna av efter en hektisk tid. Juniorbesättningen kajar och skepparen och jag tar vakten den första natten. Kursen är satt till Ballen på Samsö och Evergreen tar oss över ett Kattegatt som är skvättigt och kallt. Vinden friskar under natten till 15 m/s men besättningen är fram på småtimmarna trött, kall och känner sig lite olustig så någon segeländring blir ej av. När solen så småningom kommer med värme tinar den upp oss och vi tycker åter att segling är det bästa som finns. Efter att juniorbesättningen bjudits på frukost på kojkanter blir det liv även i den och då vi passerar ön Hjelm är alla i fin form. Enligt skepparens beräkningar skall vi angöra Ballen kl 14:00 och prick på klockslaget styr vi in i den mysiga lilla hamnen. Vid denna tid på dagen har vi ingen svårighet att hitta en bra bryggplats men fram på kvällen brukar trängseln bli svår, för Ballen är en väldigt populär hamn. Efter middag ombord på inhandlad Dansk biff blev det gemensam landpromenad med besök på den gemytliga "Havnekroen" där vi firade semesterstarten med var sin Hof. Tidig kojning gjorde att vi utsövda och pigga nästa morgon kunde lämna Ballen som första båt. Vinden hade ännu inte vaknat och havet låg spegelblankt så det fick bli motorgång till en början. Färden går vidare sydvart genom Lilla Bält och så småningom vaknar vinden men kommer stick i stäv. Den monotona motorgången bryts då motorn dödas och skepparen söker avtalad kontakt på sin amatörradio med vår vän Lasse /SM6APB/ i Göteborg. Kontakten etableras utan svårighet och varar i 10 min. Det är skönt att veta att vi nästan alltid kan få radioförbindelse med omvärlden då vi befinner oss ute på haven och inte når fram med vare sig VHF eller PR-radio.



*Henry pratar i kortvågsradio med Lasse Danielsson /SM6APB/.*

Vår avsikt var att uppsöka Sönderborg men efter skeppsråd bestäms att vi skall lägga kursen direkt till Holtenau för vi längtar alla efter att få gjort Kielkanalen, som vi tycker är en ganska tråkig passage. Detta skulle bli vår fjärde tur genom denna kanal, som öppnades 1895 efter ett otroligt arbete med den tidens teknik. Efter ännu en bekymmersfri nattsegling kommer vi tidigt på morgonen ner till Kielerbucht, men där startar vad som för en sjöfarare är den stora maran. Dimman kommer vältrande och sveper in oss i något som påminner om tjock välling. Till en början ligger vi väl utanför stora farleden till Kiel och kanalen, men när vi efter någon timma närmar oss Kielerbucht stora angöringsfyr hör vi otaliga mistsignaler från fartyg för ut, så vi plockar fram vår egen ”tut-i-lur” och blåser reglementsenligt i den var annan minut. Enligt vår döda räkning borde vi inte vara så långt från fyren men i den täta tjockan ser vi inte ett dyft, knappast vår egen förstäv. Skepparen funderar nu på att styra rätt mot land, som skall finnas några distansminuter på vår styrbordssida för att ankra upp tills sikten har förbättrats. Då dyker Hasse upp i ruffluckan och pekar ut på barbordssidan och påstår att fyren ligger mindre än 300 m bort men vi kan inte se skymten av den, ej heller höra dess mistsignal. När dimman strax därefter skingras för några sekunder upptäcker jag fyren i kikaren exakt där Hasse påstår att den skall ligga. Det kändes bra, nu börjar den verkliga precisionsnavigeringen och den bestyrkte min uppfattning att bra instrument ombord är en utomordentlig tillgång då det krisar till sig. Med hjälp av ekolod och radiopejl kunde Hasse lotsa oss fram till Holtenau med stor säkerhet. Jag betvivlar att någon skulle klarat detta med enbart en kompass, om än aldrig så väldevierad. På SXXs möten på sjömansgården har jag många gånger hört de gamla tuffa pojkarna deklarerat att vad som behövs i en båt är en kompass, eventuellt en släplogg och en radio för väderrapporter. Jag kan inte hålla med om detta. Vi har inte våra instrument som statusprylar, de hjälper oss hela tiden med säkerheten för båt och besättning. I och för sig kunde vi ankrat upp men i de hårt trafikerade vatten som Kielerbucht utgör kändes detta inte bra. Med hjälp av ekolodet smyger vi oss därför fram längs sjökortets 10-meterskurva, där vi kan känna oss säkra för de stora fartygen. Sikten var på sin höjd 20 meter och bojar och kajer dök upp och skrämde oss ordentligt då de i den täta dimman såg onaturligt stora ut. Maran hade dock ett slut och kl 08:45 den 9/7 kunde vi förtöja i Holtenau utanför en konverterad dansk fiskebåt, vars besättning tittar ur och inte kan förstå vad vi talar om för i detsamma lättar dimman. Besättningen är trött, men lycklig över att persen är över och då slussportarna öppnar kastar vi återigen loss och börjar motorgången i Kielkanalen. Efter bunkring av skattefri mat och dryck hos Heinrich Röschmann i Rendsburg lägger vi oss i Rendsburgs trevliga marina. Nästa morgon blir det frukost på ombordlevererade färska frallor varefter vi kastar loss 08:05 och fortsätter motorgången tills vi avverkat resten av kanalen. Kielkanalen är noga övervakad av kanalmyndigheterna med bl.a. radar, kanalvakter, signalanordningar och orderhögtalare. Vid ett tillfälle blev vi beordrade att gå upp till en närbelägen brygga och invänta möte av ett stort Ryskt fartyg som fordrade mycket vatten och inte kunde passeras var som helst. Ryssar och Östtyskar utgör för övrigt majoriteten av alla fartyg genom kanalen, vilket ju inte är så konstigt med dagens oljepriser och den långa omvägen runt Skagen för sydestimerade fartyg.

Kl 15:40 anländer vi till Brunnsbuttel där middag aväts i flygande fläng för vi vill slussa ut med första högvattnet, vilket inträffar kl 17:40, för att få fin skjuts förbi Cuxhafen. Redan kl 17:45 var vi åter ute i Nordsjön. Vinden var skral och vår fart genom vattnet var knappt 2 knop men det utgående tidvattnet gav oss god fart över grund. Vid 22-tiden vände emellertid tidvattnet, vi fick ökande motström och först kl



02:10 passerar vi fyrskeppet Elbe I. Natten var ljum och skön, marelden lyste i vårt kölvatten och i farleden syntes lanternor och ljus från en oändlig ström av stora och små fartyg. Ombord på Evergreen, som segar sig fram i den lätta vinden med bara 2 till 3 knop för genua och stor, är allt lugnt och fridfullt. Att i en sådan natt komma på de tankar som utgör ingressen till denna berättelse, ligger mig nära till hands.

Under förmiddagen ökar vinden något till cirka NO 5 m/s. Besättningen har gott om tid för läsning, matlagning och navigering. Skepparen lägger ut en dörj för makrillfiske, vilket dock misslyckas helt, då det enda han får på kroken är plastpåsar i varierande storlekar. Knappast ätbart i någon form, så vi var tacksamma för den stora bit oxfile vi hade köpt i Rendsburg.



*Vi slörrar över Nordsjön i en god NO bris.*

Den fortsatta Nordsjöseglingen blev helt odramatisk trots att vinden ökade till NO 15 m/s. Alla fyrar och sjömärken dyker upp som väntat tack vare att vi har en förträfflig automatisk radiopejl, som ger oss radiobäringen med mycket stor precision. Därför kan vi enkelt bestämma vår position med mycket liten "triangel" och sedan göra eventuella kurskorrigeringar. Som vid tidigare nattseglingar har vi även denna gång undvikit att ha ett strikt inrutat vaktschema. Vi har alltid ställt upp för varandra på ett fint sätt och den som varit piggast har tagit vakten och vår vän "Rudde" har under den här seglingen varit till ovärderlig hjälp. Som jag misstänker att de flesta redan gissat är "Rudde" vårt vindroder. Han är av märket Windpilot, största modellen. Tack vare fina vindar når vi Ramsgate betydligt tidigare än beräknat och måste angöra mitt i natten. Allt går bra och vi förtöjer kl 03:05 på av hamnkaptenen anvisad plats efter 304 distansminuter och 57 timmar ut från Brunnsbuttel, vilket get en medelfart av 5.3 knop. Inte så dåligt med tanke på de svaga vindarna vid seglingens början.

Henry och Hasse har några affärsbesök att göra och vi blir kvar i Ramsgate några dagar. Då vädret inte var helt perfekt medan vi låg i Ramsgate passade Pia och jag på att röja upp och städa, vilket behövdes efter en veckas segling och många distansminuter.



*De berömda vita klipporna vid Dover.*

Den 16/7 kl 05:00 lämnar vi Ramsgate en vacker morgon. Vår avsikt är att ta oss till Brighton för att bese Englands största och modernaste marina. Barometern är i stigande och vinden så gott som obefintlig, varför vi tar oss fram med motorns hjälp och storen satt som stöttsegel i dyningen. Kl 09:00 fås ånyo radiokontakt med Lasse i Göteborg och det blir en stunds trevligt samspråk. För övrigt blir dagen händelsefattig så när som på att skepparen än en gång prövar fiskelyckan och bärjar vår middag i form av nio fina makrillar. Vi förtöjer i Brightons marina kl 03:25. Där finns förstås många båtar men vi hittar en ledig gästplats och hinner få några välbehövliga sovtimmar innan hamnkaptenen kommer för att inkassera sju pund i hamnavgift. Förutom båtar fanns inte mycket att se i själva marinan och enligt hamnkaptenen förväntades samma dag en invasion av 500-700 motorcykelknuttar till Brighton så portarna till marinan var stängda och låsta. Vi kunde visserligen få passersedel för att besöka själva staden men tog det säkra före det osäkra och stannade ombord. Förra året lär knuttegänget ha ställt till med stor förödelse och bl.a. satt eld på ett tåg och förstört ett antal bilar. Vårt enda nöje i Brighton blev därför en kvällspromenad på den enorma vågbrytaren. Vår vistelse i Brighton blev kort, hamnavgiften bidrog till att vi redan tidigt, kl 04:50 nästa morgon lämnade denna stora marina. Tidvattensegling innebär att man hela tiden försöker utnyttja tidvattenströmmen och efter kontroll i Reeds almanack fann vi att tidig morgon var lämplig avgångstid för vår fortsatta segling västvärt. Morgonen var vacker då vi startade, men vi hade ingen vind och för att ta oss mot vårt mål får vi starta motorn. Efter någon timme får vi dock en lätt bris från nord och motorn kan dödas. Det är fint att ha en bra motor men det är alltid samma njutning då man kan stanna den och bara höra vattnets porlande mot båten. Skepparen ger aldrig upp så han hängde därför ut våra paravaner för att återigen ordna besättningens middag. Än en gång stod fiskelyckan honom bi och middagen var snabbt ordnad. Det är alltid lika roligt då man kan tillreda färska makrillar i stället för att ta fram konservöppnaren och ge sig på någon tråkig konservburk. Dagen gick under fin segling och på kvällen får skepparen bra kontakt med /SM6APB/ på sin amatörradio. Det är tydligen mycket som skall avhandlas ty förbindelsen varar i 40 min. Vädret är hela dagen vackert vilket också tyvärr innebär

svaga vindar. Vi blev tvingade till att ta till motorn då och då under dagen för att kunna nå vårt mål Lymington, i dagsljus. Lymington är en vacker och mycket typisk engelsk småstad. Vi hade varit där tidigare och därför visste vi att man kan snirkla sig förbi färjor och två dyra marinor för att slutligen lägga till vid stadskajen längst in i centrala delen av staden. Jag har nog aldrig läst om någon som gästade Lymington, men jag kan verkligen rekommendera denna idylliska stad. Vi har flera anledningar att gästa Lymington då både Henry och Hasse även här har affärsbesök att göra. Vi blev mycket gästvänligt mottagna av Mr och Mrs Bell på Mariner instruments och det uppstod en lustig situation då de konkurrerande cheferna på Mariner och Brooks & Gatehouse besökte oss på samma gång och satt sida vid sida i vår sittbrunn. Hur mycket de än konkurrerar i affärer så var de rörande eniga om att vi, i stället för att gå direkt till St. Peterport på Guernsey, först borde gå till Cherbourg. Vi skulle på så sätt lättare kunna beräkna vår avgång med tanke på de starka tidvattenströmmar som finns i närheten av kanalöarna.



*På väg ut genom The Solent förbi The Needles.*

Nästa dag i fin vind NO 7-8 m/s passerar vi de berömda The Needles. Dagen är disig och har inte någon sol att bjuda på, så besättningen får användning av stora ollar. Vi angör Cherbourg vid den mörkaste delen av natten och tar första bästa hamnplats. Vår avsikt är bara att sova ut och beräkna bästa tidpunkt för avseglingen till St. Peterport. Navigation i tidvatten är något mer komplicerat än att segla i Bohuslän och då man hör garvade tidvattenseglare tala med respekt om Alderney vill man gärna planera seglingen med omtanke. Vi fann att det var lämpligt för oss att lämna Cherbourg vid middagstid. Trots detta hamnade vi i mycket otrevlig sjö utanför den kända udden Cap de La Hauge, Men efter en timmes segling får vi tidvattnet med oss och rusar ner mot Guernsey. Vi har fortfarande disigt väder och ollarna kommer till användning även denna dag. Vi har förstått att hemma i Sverige har det varit betydligt bättre väder än vad vi upplevt denna sommar, men man kan ju inte få allt och vi har fått många fina seglingar.



De engelska kanalöarna är verkligen värda ett besök. Är man seglare är det extra roligt att uppleva rutinen i en hamn som St. Peterport. En harbour patrol båt möter och hjälper oss med förtöjningen. Vi fick snällt och pryddligt lägga oss vid en av de stora gula bojarna i den yttre hamnen. Emedan vi ännu inte skaffat någon dingie eller gummibåt får vi problem med att ta oss iland. Vad är i detta läge bättre än en god båtgranne? Vi hade turen att ha en engelsk båt som granne och får utan vidare låna hans Avon-flotte för att med den ta oss i land och underhandla med hamnkaptenen. Vi ville så gärna komma in i inre hamnen för att kunna uppleva något mer av de berömda kanalöarna än att bara ligga förtöjda vid en gul boj. Hamnkaptenen är snäll och samarbetsvillig och vi får lov att förflytta oss till den lilla pontonbryggan vid inloppet till inre hamnen, Viktoria harbour, för att avvakta nästa möjlighet att ta oss över den s.k. ”sillen”. Att vara gästande båt på Guernsey är inte svårt. Alla båtar tas om hand på bästa sätt. Då vi kommer in i den inre hamnen blir vi anvisade en ”fickparkering”, som vid första anblicken verkar helt omöjlig. Vi behövde dock inte vara bekymrade ty de hjälpsamma harbourpatrullpojckarna tar hand om vår förtöjning och ”puffade” oss sidledes in i den lilla luckan som passade precis till vår båt. Vi har återigen tur och får en engelsman som styrbordsgranne. Under våra seglingar utanför Skandinavien har vi kommit underfund med att det är tryggt att ha antingen belgare eller engelsmän till båtgrannar. Vi har positiva upplevelser med just dessa landsmän då de gärna ställer upp och hjälper till med tamparna om så skulle behövas. I St. Peterport räddades vår flaggstång av vår engelske båtgranne. Han bärgade den flera gånger från att bli avseglad av en fransk bår som låg akter om oss och tydligen inte hört talas om möjligheten att förtöja med spring.



*Sillen i St. Peterport vid lågvatten.*

Vi gjorde en liten badutflykt med en av turistbåtarna i St. Peterport. Tyvärr fick vi dimma då vi var framme vid badviken och ingen av oss kände sig manad för bad. Solen envisades med att gömma sig i de tunga molnen varför skepparen och jag i stället tog en promenad in över ön. Så småningom hittade vi en buss och tog oss med den tillbaka till vår båt. Juniorbesättningen tyckte det var trevligare med ännu en båttur och tog därför



turistbåten tillbaka. Tidvattnet tillät inte att båten gick in i inre hamnen så de blev ilandsatta utanför hamnen på yttre piren.

Vårt dingeproblem löste vi i St. Peterport genom att inhandla en gummiflotte till ett mycket facilt pris, 240 pund. Vistelsen på Guernsey var angenäm men allt har sin tid och vi är tvungna att fortsätta vår segling. Juniorbesättningen måste nämligen så småningom taga sig tillbaka till Sverige och vi vill se till att de var i Paris i god tid för återresan. Med sorg i våra hjärtan lämnar vi Guernsey och lägger ännu en gång ut kursen till Cherbourg. Vinden är stick i stäv och dessutom får vi känna på Alderney race så denna segling blir något jobbig. Som väl är slipper vi springflod så vi klarar oss ändå relativt bra. Den här gången förtöjer vi kl 18:30 och eftersom vi redan tidigare varit i den här marinan väljer vi en bra och vindriktig förtöjningsplats. Här har jag ett gott råd att ge. När ni skall betala hamnavgift så uppge alltid båtens längd i meter och centimeter. Skepparen och jag råkade vara i land då avgiften för båten skulle erläggas och Hasse, vars franska inte är den bästa (vems är det?) upplyser om att Evergreen är 33 feet i stället för att säga 9.8 meter. Detta innebar att vi klassades för att inneha en båt större än 10 meter och därmed måste vi betala högre hamnavgift. Kvittot var redan skrivet och det var helt omöjligt att ändra på vad de båda inkasserarna hade debiterat. Det retade oss för vi tyckte att det räckte mer än väl med den avgift som tas ut för båtar under 10 m.

Det är skönt med pontonbryggorna i marinorna i dess vatten, som har så stora nivåskillnader på grund av tidvattnet. Jag har nämligen svindelproblem och det gör det besvärligt för mig med ”hoppilandarbetet”, som ibland kan innebära att ta sig uppför 4-5 meter höga slippriga stegar i kajkanterna. Allt blir så mycket enklare med pontonbryggor som hela tiden följer vattenståndet.

Cherbourg var inget vi önskade utforska så vi kastade loss trots att vädret var dåligt och sjön svår, vilket ger delar av besättningen den obehagliga sjukan, som gör att man måste mata fiskarna. Allting har dock ett slut och då vi förtöjer i Le Havre är all form av sjösjuka borta. Aptiten är det inget fel på när middagen så småningom kommer på bordet. Vad sägs om kronärtskockor, laxforell och melon. Vi njöt i alla fall.

Innan vi lämnade Le Havre ställde vi om våra klockor till fransk tid. Under vår segling har vi haft inte mindre än tre olika tider att hålla reda på först av allt GMT därtill engelsk sommartid och så svensk sommartid. Det blev nu mycket enklare att svara på frågan: ”Vad är klockan?”. Vår kanalfärd börjar i disigt väder och den vackra naturen omkring oss kommer inte till sin rätt för efter någon timma får vi kraftiga regnskurar över oss i samband med ett praktfullt åskväder. Kl 01:30 förtöjer vi vid en trist stenka i utkanten av Rouen. Vi måste ta ner vår mast här Rouen för att kunna fortsätta vår färd och det är lördag och vi är något fundersamma om huruvida detta låter sig göras en lördag. Skepparen kan inte sova på morgonen och under hans tidiga morgonpromenad tar han kontakt med hamnkaptenen och får besked om hur vi skall förfara. Det är bara för oss att gå över till andra sidan av Seinen där det finns en stor kran och inte mindre än tre stycken fransmän som ska hjälpa oss. Det visar sig att en man sköter kranen, en man pratar engelska och vi gissade att den tredje manen var från facket. Hur det nu än må vara med detta så har vi snart vår mast liggande på däck och rufftak för 450 franska franc. Dyrt tycker vi men det är ju tre så det blir ju bara 150 franc per man. Vi återvänder till vår trista stenka där Henry och Hasse börjar snickra saxar som masten

skall ligga i under vår kanalfärd. Det gäller att surra masten ordentligt med tanke på alla slussar vi skall ta oss igenom. Vår mast är 14.4 meter och följaktligen sticker den ut i både för och akter. Virke till ställningarna fann vi på kajen. Det är tydligt att det är båtar som kommer från Paris som lämpar av sina mastställningar när de inte längre behöver dem. Vi var tacksamma att vi på ett så enkelt sätt kunde ordna vårt virkesproblem. Med masten väl surrad går vi in till Rouen's centrum där vi lägger oss för natten. Efter att ha läst många kanalfarares berättelser är vi helt medvetna om att en båt kan bli illa tilltygad vid långa kanal-och slussfärder och vi var därför tacksamma för att vi, förutom virket även hittade några gamla bildäck, som fick bli oömma fendrar under vår kanalresa.

Kl 12:20 den 1/8 når vi vår första sluss men får ligga och vänta på att den skall öppnas. Normalt skall slussarna vara öppna för trafik uppför men ur denna sluss kommer en präm som är på väg ner. I Le Havre hade skepparen köpt en guide-bok för kanalresan upp till Paris. Den är nu till god hjälp eftersom man ibland skall byta sida i kanalen. Vi förstår inte riktigt varför dessa sidobyten skall göras men det hänger förmodligen ihop med säkerheten för de enorma prämtransporterna.

När vi skall förtöja för natten finner vi att detta kan ha sina problem. Vårt djupgående är bara 1.60 meter men det visar sig att vi under hela vår kanalfärd har svårt att komma in till kanalkanten för att förtöja. Pråmarna drar tydligen upp stora mängder slam som lagras mot kanterna. Vår natthamn blev en plats med namn Vernon. Det är först efter vårt tredje försök som vi når kanalkanten och kan förtöja. Vi vill nämligen gärna komma iland för att kunna ringa och gratulera skepparens mamma som fyller år den förste Augusti. Frankrike har bra fungerande telefoner så vi kom snabbt och enkelt fram till Göteborg.



*Vi anlöper Paris med alla dess vackra broar.*

Den fortsatta färden mot Paris bjuder inte på några sensationer. Vi går förbi miniatyren av frihetsgudinnan ute på sin udde i Seinen och passerar under den vackra Alexanderbron och kan förtöja utanför en svensk båt i Port Plaisance. Vi har nu gjort

etappen Göteborg-Paris och det är här Hasse och Pia skall lämna oss och vi ska få en ny gast.

Vår kanalfärd har hittills gått bra så vi har några dagar till godo. Hasses och Pias första besök i Paris och de tar tillfället i akt och besöker det som varje ny Parisbesökare gärna vill se. Vår svenske båtgranne med ett gäng unga grabbar som besättning kom också från Hinsholmskilen i Göteborg. Deras fortsatta kanalfärd var planerad till andra kanaler än de vi tänkt oss, enär deras båt är mer djupgående än vår och det är omöjligt för dem att ta Canal de Bourgogne, vilket är vår avsikt.

Vår gamle vän Stig Haraldsson skall bli vår nye gast och dyker upp som planerat. Skepparen och jag följer en tidig morgon vår juniorbesättning till tåget på Gare de Nord. Det känns litet vemodigt att vinka av dem. Vi har haft så många fina seglingar tillsammans men de är ansvarskännande och måste tillbaka till sina arbeten. En liten tanke dyker upp: "När skall vi träffas nästa gång?" Det är inte särskilt bra att ligga i Port Plaisance p.g.a. alla sightseeingbåtar som trafikerar Seinen. Vi låg hela tiden, förutom på natten, och studsade och hoppade av svallvågorna som dessa båtar drog upp. Vi tar därför förtöjningarna så fort vi vinkat av Hasse och Pia och ätit frukost. Jag är särskilt tacksam att få lämna Paris då jag efter dessa dagar i Paris är i det närmaste sönderbiten av Parisermyggen. Dessa mygg måste vara ovanligt giftiga ty mina bett blir stora som bulor på mellan 5-10 cm i diameter.

Vi fortsätter vår färd under Paris broar och kan konstatera att de är många och att de vackraste och mest dekorerade finns i den centrala delen av staden. I förorterna blir broarna sterilare och utan utsmyckning.

Vår första natthamn efter Paris blir en plats vid namn Mee-Sur-Seine, där vi kan förtöja utanför en holländsk motorbåt. Nästa dag fortsätter vår kanalresa och vi har stor tur, för vi träffar på en ung fransk pråmskeppare med fru. I varje sluss får vi förtöja vid hans pråm och på så sätt kommer vi lätt och smidigt uppför flera slussar som annars kunde gett oss problem, enär slussidorna var sluttande och det var svårt för oss att få man och lina i land.

I Paris hade skepparen köpt nya guideböcker för den fortsatta kanalfärden så vi kan på ett betryggande sätt följa vår färdväg. I dessa böcker finns bilder på alla broar, sedda från såväl uppströms som nedströms. De ger bland annat upplysning om under vilket brospann man skall gå. Man får också tips om var det finns särskilt vackra vyer och intressanta platser att besöka.

Efter 14 slussar går vi in i Yvonnefloden som är en relativt kort förbindelse till den långa och jobbiga Canal de Bourgogne. Vad jag minns mest från Yvonne är alla näckrosor som blommade i verklig prakt utefter flodsidan. Även i Yvonne fick vi söka natthamn och det blev Pont-de-Yvonne utanför en stor fransk båt. Det visade sig att nedanför slussarna i Yvonne-floden kunde det ibland vara grunt. Vid två tillfällen fick vi lätta grundkänningar när vi låg och väntade på att slussarna skulle tömmas på båtar. Vattenströmmen var ofta stark i forsen vid sidan om slussen och lagrade tydligen upp jord och sand i förrådiska bankar nedanför. Det tog oss två dagar att gå genom Yvonne-floden och vår andra natthamn blev Joigny som är en mycket vacker gammal stad.

Den 9/8 kl 11:20 gör vi vår entré i Canal de Bourgogne. Den första slussen var skrämmande hög. I vår guide-bok stod det inte hur hög denna sluss är och det kanske var med avsikt för att inte skrämna båtbesättningar som bestämt sig för denna kanal. Slussen verkade också otrevligt smal men vi fick inte tid att fundera så mycket på de problem som kan uppstå i en så hög och smal sluss. Dessutom var vi inte ensamma i slussen utan hade sällskap av en stor motorbåt med enorma fönster, som kom i obehaglig närhet av vår mastrot. Vi slapp dock undan med blotta förskräckelsen och motorbåtens fönster var hela då vi nådde toppen i slussen.

Vi har nu kommit in i Canal de Bourgogne och var på väg uppför, varför alla slussar borde stå öppna för oss. Detta visade sig också vara riktigt och i de flesta slussarna är det bara för oss att gå direkt in. Vi har tur även på ett annat sätt. De franska pråmskepparna har semester och vi slipper all pråmtrafik som förmodligen kan vara ganska besvärande. Högsta hastighet i kanalen är 6 km/tim (3.5 knop) och det är säkrast att inte gå fortare än så, för annars får man bassning - ibland urartad till stenkastning - av alla franska metare som sitter efter kanalkanten. De blir tydligen våta i ändalykten av svallvågorna, vilket inte uppskattas.

Av de 189 slussarna i Canal de Bourgogne har vi 113 att ta oss uppför. Uppslussningen är jobbigast, så vi var glada för varje sluss vi avverkat. Rutinen vid slussningen var nu något annorlunda än tidigare. I Canal de Bourgogne måste en av besättningen vara behjälplig med slussportar och luckor för att slussningen skall gå någorlunda snabbt. Detta arbete föll på Stigs axlar. När slussarna låg nära varandra tog Stig en av våra cyklar och trampade iväg och var på plats när vi närmade oss nästa sluss. En dag blev det en väldig uppståndelse när vi närmade oss slussen. Det hördes musik och tutande och rop. Anledningen till detta klarnade när det ur slussen kom en stor motorbåt förd av en man med omiskännliga drag av den nyvalde presidenten Mitterand. Även vi fick några presidentiella armviftningar och glada gester när våra båtar passerade varandra.

Canal de Bourgogne är byggd mellan åren 1775 - 1834 och när den äntligen blev färdig fick den svår konkurrens av järnvägen mellan Paris och Lyon. Slussarna i kanalen är 38,5 m långa och 5 meter breda och är navigerbara för båtar med ett djupgående upp till 1,8 meter. Nu för tiden utnyttjas kanalen huvudsakligen för nöjestråfik.

När vi nu har den här kanalfärden på litet avstånd tycker vi nog så här: "Vi vill inte ha den ogjord men vi vill nog inte göra om den." Det var mycket vacker natur utefter kanalen och vi övernattade på många sköna platser, men vi hade hela tiden problem med att kunna förtöja vid kanalkanten där det ofta var för grunt. Efter en hel dags kanalresa känns det som ett behov att få sträcka på benen med en promenad iland.

Vi försökte hela tiden att slå vårt rekord på avverkade slussar, men vi kom aldrig över de 25 slussar, som vi gjorde den fjärde dagen av vår resa i Canal de Bourgogne. Det blir ofta väntetider och det går inte att vara helt effektiv under en hel dags slussning. Kanalen är dessutom stängd för lunch mellan kl. 12-13 och då får man så vackert ligga stilla. Vi hade visserligen inga problem med lastpråmar men fick i stället en pråm som var ombyggt för turiständamål. Dessa pråmar är skraddarsyddas för slussarna och det är minimal plats mellan pråm och slussvägg. Slussningen för dessa pråmar tar lång tid och skepparen har ett besvärligt arbete med att manövrera sin stora, klumpiga båt in i slussen. Skepparen på denna pråm var emellertid hygglig och lät oss passera.



Efter 113 slussar når vi högsta punkten i Canal de Bourgogne och förtöjer i Poilly en Auxois. Vi hade inte legat länge förrän vi blir tillfrågade om vi ville vara vänliga och förhålla en bit då det förväntades en stor båt, som behövde mer kajutrymme än vad som fanns framför oss. Förhållning och omförtöjning resulterade i att vi senare på kvällen blev begåvade med en flaska gott rödvin av skepparen på den stora båten.

Framför oss hade vi nu en lång tunnel utan belysning. Den är närmare bestämt 3.33 km lång och skepparen hade sina funderingar på hur han skulle lösa belysningsproblemet. Han kom så småningom på den geniala idén att använda vår däcksbelysning. Masten låg ju på däck med däckstrålkastaren på ovansidan så det behövdes bara en kabel ned till batteriet för att vi skulle få en ypperlig strålkastare för vår tunnelfärd.

Det kändes skönt att all uppslussning var avklarad, så vi firade med att ligga kvar i Poilly en Auxois en dag. Om sanningen skall fram så var detta inte enbart för att vila ut efter uppslussningen utan mer för att Canal de Bourgogne är stängd för trafik alla Onsdagar. Man kan få slussarna öppnade men då får man vara beredd att betala för varje sluss i denna kanal som för övrigt är helt avgiftsfri. Vid varje sluss finns små ”ecluse-hus”, som har mycket varierande utseende. I många fall var de pyntade till det otroliga men ibland såg de ut som ruckel. Vi förmodade att de flesta förfallna slusshusen var obebodda och att slussmadamen tagit hand om flera slussar och bosatt sig i det bästa huset. I slussträdgårdarna var det populärt att sätta ut små sagofigurer och de mest omtyckta var snövit och de sju dvärgarna. Dessa figurer prydde många av slusshusens gräsmattor. En sluss minns jag särskilt. Slussmadamen var en glad tant som verkligen såg till att hennes sluss var väl underhållen. De stor pollarna vid slusskanten var målade i rött och på broräcket nedanför slussen hade hon hängt upp minst tio vita korgar med sprakande röda blommor. Vi träffade på många slags människor som ansvarade för slussarna. En del var rara och muntra men vi kom också i kontakt med slussfolk som hade många drag av dvärgen butter. Det är kanske inte så upplyftande att dag ut och dag in öppna slussar för turister, så det kan nog vara förståeligt att humöret inte alltid är på toppen.

Efter en dags vila och arrangemanget med vår däcksbelysning startas ånyo vår motor och vi sätter kurs mot tunnelöppningen. I vår guide-bok hade vi fått en betydelsefull uppgift. Från vattenytan till det välvda tunneltaket var höjden 3,10 meter. Vi kontrollmätte, innan vi lämnade vår kajplats, hur högt vår mast stack upp och det visade sig att den låg 2,90 meter över vattenytan. Det gällde alltså för skepparen att hålla tungan rätt i mun under tunnelfärden. Vår däcksbelysning fungerade emellertid alldeles utmärkt och gav oss tillräckligt med ljus för att kunna styra i valvets centrum. Tunnelöppningen såg ut som en liten ljusprick långt i fjärran men allt gick bra och vi var ute i ljuset efter 20 minuter. Tyvärr hade vi ingen flaska champagne att fira med som Göran Schildt gjorde när han med sin Daphne passerade denna tunnel. Å andra sidan slapp vi kana tillbaka in i tunneln. Om detta berättar Göran härligt och livfullt i sin bok ”Önskeresan”.

Nu var vi definitivt på väg nerför i slussarna och vår barometer började gå åt rätt håll. I början av vår uppslussning var vi något konfunderade över vår barometer. Den bara sjönk och sjönk, men vi drabbades aldrig av något oväder. Skepparen löste mysteriet då han en dag sa: ”Det är inte längre en barometer vi har utan en höjdmätare”. Vi hade ju

hela tiden slussat upp och i Canal de Bourgogne hade vi avverkat 113 slussar som sällan var lägre än 2.5 meter. Bara detta gjorde att vår barometer sjunkit 30 mm d.v.s. 40 mB. Jag har aldrig sett vår barometer stå så lågt och jag är innerligt tacksam för att den inte var en indikation på vår vädersituation.

Vår fortsatta färd genom kanalen går utan större händelser. Det enda något dramatiska skulle i så fall vara då jag kom ned i Evergreen och fann att durkarna i pentryt flöt i vatten. Vi var på väg in i en sluss men fick avvakta och sätta båten i slammet vid kanalkanten för att reda ut var vi hade läckan. Först av allt läns pumpade vi givetvis, men hur vi sedan än letade kunde vi inte finna någon förklaring till den rätt stora mängd vatten som vi fått in. Slussvakten väntade på oss så vi kände oss tvingade att fortsätta utan att ha löst problemet. Så småningom kom vi i alla fall på var vi tagit in vatten. Det visade sig att slangen till diskavloppet hade hoppat av och nivån för detta avlopp ligger exakt i vattenytan. När vi går för motor och sätter ner aktern något, kommer detta avlopp under vattennivån och på så sätt kunde vi få in vatten i båten. Nu är emellertid detta problem åtgärdat. Det är skönt när man löser mysterier ombord i båtar för det är nog så att ingen annanstans händer så konstiga saker som ombord i en båt.

Som tidigare nämnts får vår gode vän Stig inte enbart åka båt genom Frankrike, utan får dessutom chansen att bitvis cykla sig genom landet. Jag tror att han som dagsrekord hade en liten cykeltur mellan två och tre mil. Det var en god hjälp att han fanns på plats i slussen när vi kom in. Vår sista natthamn i Canal de Bourgogne blev St. Jean de Losne. Vi tog chansen att där tanka diesel där för den fortsatta kanalfärden. Besättningen var nöjd med att ha klarat av alla slussar i den gamla vackra kanalen och skepparen hade lovat gastarna en sovmorgon. Så blev dock inte fallet ty han ser till att vi kastar loss kl. 07:10. Tyvärr hamnade vi i en mycket besvärande dimma och blev tvungna att gå mycket sakta och försiktigt för att inte få svårigheter med alla uppankrade mudderverk, som ligger i Saone. Efter någon timma lättar emellertid dimman och vi kan dra på och följa en pråm genom de fyra slussar vi har framför oss till Macon, som är vår tilltänkta natthamn. Vi slussade ju nedför nu och utan sällskap av denna pråm hade vi förmodligen fått väntetider i slussarna då de står öppna för båtar på väg uppför. Pråmarna har emellertid radiokontakt med slussvakten och kan på så sätt i god tid anmäla sin ankomst så att slussen står öppen för dem. Vi försökte några gånger att nå slusspersonalen med vår VHF, men antingen var vi för små eller så var inte engelska det språk de vill tala, för vi fick aldrig svar.

Nöjeshamnen i Macon blir vår nästa natthamn och vi får en lugnt och skön natt. Vi tar tillfället i akt och tankar färskvatten innan vi fortsätter vår färd. Att ta sig ner för Saone är nu för tiden enkelt tack vare kanalerna som byggts förbi de svåra forsar som tidigare ställde till problem för navigationen, men tyvärr ser man inte landskapet p.g.a. de höga kanalbankarna, vilket gör färden ganska trist.

Vår nästa kanaldag blev också utan sensationer. Det enda som hände oss var att vi blev ordentligt överspolade av en vattenskidåkare som "slajdade" upp mot oss. Hela besättningen och navigationsbordet, med sjökort och uppslagen loggbok, formligen rann av vatten.

Som natthamn hade vi tänkt oss en marina vid namn Centre Nautique Collonges som enligt vår pålitliga guide-bok har all tänkbar service att erbjuda gästande båtar. Tyvärr

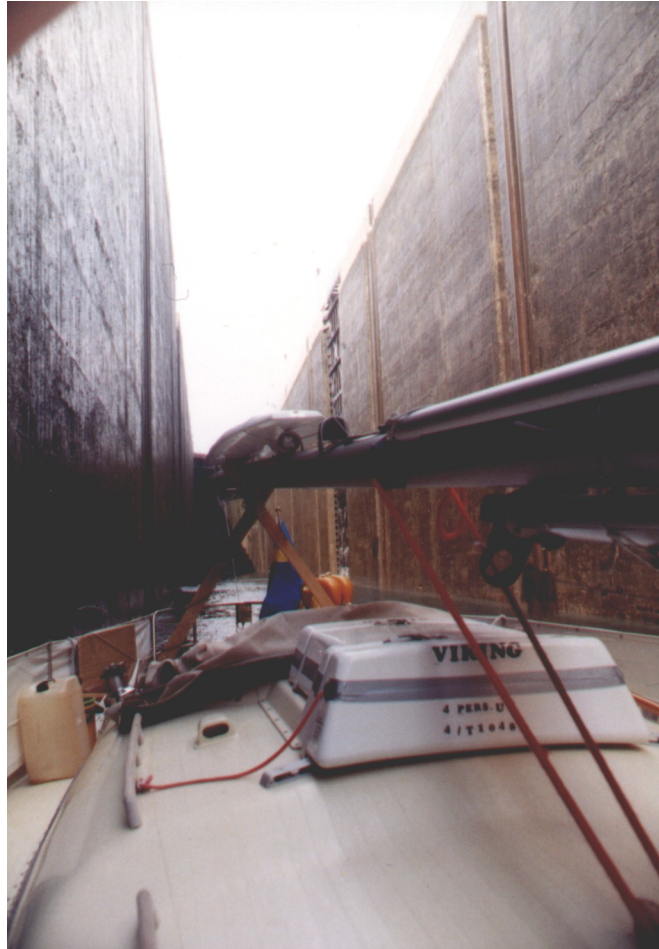
visade sig platsen inte hålla ens en bråkdel av vad som var utlovat. Bryggor och klubbhus var av för oss okänd anledning helt raserade. Vi fick fortsätta och så småningom kunde vi förtöja i Lyon. Där finns en fin matmarknad vid kajen, men eljest inga bekvämligheter för gästande båtar.

Det går fort att ta sig nedför floderna för man har hela tiden en härlig medström till hjälp. Efter Lyon var vi snart inne i vår sista flod på vår väg mot Medelhavet. Liksom Saone, är Rhone numera kanaliserad, varför de forsfärder som endast för några år sedan gjorde kanalfärden till ett nervpirrande äventyr, numera är ett minne blott. Vi har rätt trist väder och motvind och klarar inte att finna natthamn förrän klockan är efter 21. Besättningen är tacksam att få koja efter den sena middagen. Vi förmodade att det skulle bli lika motigt nästa dag så det kändes som om vi behövde en god natts sömn. Så blev också fallet men denna dag kan vi förtöja tidigare i en liten gudsförgäten by vid namn St. Etienne des Sort. Vi lägger oss utanför en till lustbåt konverterad, belgisk pråm. Jag kollade med den belgiska flickan om det gick att handla någon färskmat på platsen och fick till svar att ett besök i lanthandeln verkligen var en ”odd experience”. Efter vårt besök i affären förstod jag vad hon menade. Jag har aldrig i hela mitt liv sett en liknande affär. Allt var så ålderdomligt att t.o.m. golvet var tillstampat jord. Vi fick i alla fall inhandlat ett par bitar ost och en flaska vin.

Vår nästa hamn blev Avignon. Vi upptäckte där en segelbåt med svensk flagg och tyckte det kunde vara roligt att ligga utanför en landsman, men på vår förfrågan om han godkände oss som båtgrannar fick vi det något överraskande svaret på engelska att han inte talade svenska. Vår första reaktion var: ”Blir vi svenskar så underliga när vi lämnar Sverige”. Därför förtöjde vi utanför en hygglig engelsman i stället. Mysteriet löstes dock senare när skepparen på den svenskflaggade båten, på typiskt engelskt maner med regnrock och stort paraply kom över och berättade att han var lycklig ägare till en båt som han varit i Sverige och köpt. Han hade funnit sin drömbåt i vår gamla hemmahamn, Hinsholmskilen, och han tyckte att det var trevligt att segla med en så vacker flagg som han gjorde, så han ville inte byta.

Vi har fortfarande relativt dåligt väder och måste ta till jackor. Vår båt var brun-rödfärgad ovan däck efter gårdagens blåst och regn så skepparen och jag fick tvätta hela båten för att bli av med Sahara dammet som kom med siroccon vi haft.

Nedslussningen i Rhone gav inga problem trots att slussarna är imponerande höga. Förtöjningen är enkel på så sätt att man förtöjer vid flytand pollare som följer vattenståndet i slussarna. Guide-boken gav upplysningen att Rhoneslussarna är 195 meter långa och 12 meter breda. Höjden varierar mellan 9.25 och 25 meter. Trafiken i floden var ringa och detta berodde nog på att pråmskepparna fortfarande hade semester.



*Nedslussning i de enorma slussarna i Rhone.*

Den 28/8 var vi framme i vår sista Rhonehamn, Port Saint-Louis. Där finns en mastkran och vi var otåliga att få vår mast på plats för att åter kunna räcka segel efter en månads kanalfärd, men före oss i kön var en 2-mastad amerikan som verkligen tog god tid på sig. Det verkade helt enkelt som om han aldrig sett sin rigg tidigare. Så småningom blev han i alla fall klar och vi fick vår chans. Jag måste säga att både mastkranen och gubben som ansvarade för mastningen verkade minst sagt antika, men däremot var priset helt "up-to-date" :150 franc. Inte ens GREFAB debiterar så mycket. Masten kom i alla fall på plats utan missöden.

Vår kanalfärd har som jag tidigare sagt varit spännande och intressant men det är ju en segelbåt vi har och det känns riktigare att ha masten på rätt håll med möjlighet att sätta segel. Vi hade ytterligare en låg sluss att ta oss igenom, och eftersom vår båt nu var befriad från alla bildäck och plankor fick vi arbeta hårt med att bära av så att bordläggningen skulle förbli utan skador. Allt gick emellertid fint och nu var vi framme vid vårt mål, Medelhavet. Det dåliga vädret hade under tiden tagit andra vägar och vår första medelhavssegling blev fin. Vi hade inte så många distansminuter till vår nästa hamn som sedan länge var bestämd till Marseille. Det var nämligen dags för gastbyte igen. Stig skulle lämna oss och vår sons gode vän Lars-Olof skulle mönstra på. Lars-Olof heter i efternamn Danielsson och jag kommer kanske i fortsättningen att kalla honom LOD. Han är son till Lasse /SM6APB/ som vi har så fin kontakt med på amatörradion. LOD har seglat med oss tidigare så vi visste därför att vi skulle få en bra



och slitstark gast till hjälp. Vid ankomsten var han emellertid något trött då han tillbringat många timmar på buss och tåg.

Efter skeppsråd bestämdes därför att LOD skulle få några välbehövliga sovtimmar, så skepparen och jag tar hand om båten och LOD tar hand om sin stickkoj. Vi lämnade med glada hjärtan Marseille, där vi hade haft svårt att finna hygglig hamnplats. Det är lätt att tröttna på stora hamnstäder som har litet att erbjuda gästande små båtar. Vi lägger nu ut kursen mot Mahon på Menorca. De första timmarna i Lejonbukten blev jobbiga för vi hade en otrevlig slängig sjö och dålig vind. Det förvånade skepparen och mig att LOD kunde sova så gott under rådande konditioner men en 40 timmars buss-och tågresa från Sverige tar på krafterna även för en 25-åring. Efter några timmars sömn var vår nye gast emellertid åter i form och tog sina vakter. Som jag tidigare berättat har vi nästan aldrig ett strikt inrutat vaktschema och vi brydde oss inte om detta denna gång heller.

Seglingen de 250 distansminuterna till Mahon blev helt odramatiska. På nätterna fick vi ett underbart månsken som gjorde tillvaron behagligt ljus för nattvakten. Det enda avbrottet i rutinen var när skepparen fick radiokontakt med /SM6APB/, LOD:s far. Det kändes kanske skönt för LOD:s föräldrar att få veta att sonen anlant och mönstrat ombord utan problem.

De sista distansminuterna före hamn brukar kännas sega. Så gjorde det för oss även denna gång. Tre par ögon spanade ivrigt efter Menorca. Så småningom dyker ön upp på vår kurslinje och vi kan ta oss in i Mahons välskyddade hamnbasäng, av många ansedd som Medelhavets bästa naturliga hamn. När vi därtill upptäcker en svenskflaggad båt förtöjer vi intill och får reda på att Mahon nästa dag skall fira sin stora fiesta. Vi var tacksamma för upplysningen för vi behövde både proviantera och växla pengar. Under sina festdagar stänger nämligen spanjorerna allt och det går inte ens att köpa det minsta lilla frukostbröd. Vi fick ungefär en timma på oss att växla pengar och proviantera, sedan var allt stängt. Som tur är har inte alla städer och byar fiesta samtidigt, så man har alltid möjligheten att i nödfall segla vidare till en annan hamn för att handla.

Följande morgon lämnade vi Mahon. Vinden var skral men vädret helt underbart. Vår längtan efter att få ligga i en naturhamn var stark och efter ivrigt sjökortsläsande finner skepparen en vik som verkar inbjudande. Tala om naturhamn! Det visade sig att vi hamnat bland en koloni nakenbadare och hippies, men vi fick i alla fall vårt bad även om det blev med baddräckt. Uppe i bergen runt viken, där vi ankrat, hade vi under dagen sett en mängd grottor. På kvällen när det blivit mörkt upptäckte vi att det fanns ljus i flera av grottorna. Det visade sig att de var bebodda av dessa hippies. För många av dem måste det ha varit svårt att ta sig hem till den lilla grottan ty bergväggen var ofta ganska brant. Redan under förhistorisk tid var dessa grottor bebodda av människor som till utseendet antagligen hade mycket gemensamt med dagens grottinånare. Kanske är det så att det bara är klädstrucken och transistorapparaterna som skiljer dagens grottinånare från den förhistoriska.

Efter morgondopp och frukost tar vi hem ankaret och fortsätter mot Ciudadela. Vinden är fortfarande skral och vi får ta motorn till hjälp. Vår gast prövar fiskelyckan och tar vår första Medelhavsfisk. Efter examinering finner vi att det är en liten tonfiskart på ungefär ett kilo. I vår fiskebok kallas den för tvärstrimmig pelamid. Gemensam benämning på många av dessa mindre tonfiskar är bonitos.

Vi tar oss in till Ciudadela, som liksom Mahon, är en djup och fin naturlig hamn, men vi finner att det är trångt och svårt att få plats och vi måste ideligen flytta på oss då vi ligger i vägen för nyttotrafiken.

När vi lämnar Menorca lägger vi kursen norr om Mallorca på väg mot Palma. Tyvärr passerar vi den vackra nordkusten i mörker och kan bara se enstaka ljus från hus uppe i bergen.

Skepparen och jag har varit i Palma en gång tidigare för många år sedan och vi var mycket nyfikna på vad som hänt beträffande hamnplatsmöjligheter. Vi hade redan i Sverige fått veta att det hade byggts en ny klubbhamn. Ändå blir vi överraskade när vi på eftermiddagen kommer in i Palmas hamn och konstaterar hur många pirar som byggts sedan vårt besök. Vi finner en plats vid sidan av en finsk båt med namn Irene. Det skall senare visa sig att Irenes besättning blir goda vänner till oss.

För att ge LOD en chans att se en del av denna vackra ö ligger vi kvar några dagar. Han hyr en bil här vilket inte kostar all världens pengar och tar en dags biltur och kommer tillbaka med många fina intryck. Vi hade nu sett två av öarna i Balearerna och var alla ivriga på att fortsätta till nästa ö. Kursen sätts mot Ibiza och vi får återigen en nattsegling. Under natten gör Evergreen inte många knop men skepparen är ändå nöjd för han vill göra inseglingen i hamnen i dagsljus. Vinden förblev emellertid svag och vi kunde förtöja i Ibizas hamn först kl 12 nästa dag. Snabbt konstaterades att vi helst vill lämna Ibiza så fort som möjligt. Vattnet i hamnen är smutsigt och det luktar otroligt illa. Vi sänder nu tacksamma tankar till vår finske båtgranne, Mikko i Irene, för hans tips om en naturhamn inte långt från Ibiza. Efter proviantering lämnar vi och efter bara tio distansminuter kan vi ankra upp i en lagun som påminner om söderhavsöar. Alla ombord fick snabbt på sig baddräcker för att komma i det kristallklara, inbjudande vattnet. LOD slängde därefter i surfingbrädan och demonstrerade hur man gör i denna ädla sport.

Det låg många seglare till ankars i lagunen men vi hade gott om svängrum. tänk att man kan ligga i en söderhavshamn redan i Medelhavet! Vi hade alla attribut som kan ses på bilder från Söderhavsöar. Palmerna vajade svagt i vinden, havet glittrade och besättningen stortrivdes.

Här tog vi också tillfället i akt och provade vår gummibåt som vi hade inköpt momsfrött på Guernsey. Den visade sig stabil och fin, även om den kanske är något svårrodd. Därför har vi våra funderingar på att köpa en liten utombordare för att ha till hjälp vid utläggande av ankare etc. Det kan som bekant vara svårt att i gummibåt ro ut ett ankare i litet hårt väder. Frestelsen att ligga kvar i denna underbara lagun kunde vi inte motstå så vi tog några dagar för att riktigt få känna på ett slött och skönt liv i vackert väder.

Så småningom kände vi oss ändå tvingade att lämna vårt paradiset och kursen sattes nu mot San Antonio på Ibiza. Här förtöjer vi vid sidan om en dansk seglare som upplyser oss om att det är dålig ankarbotten i San Antonio. Detta blir vi varse senare på kvällen när vi får en åskby akter från och dunsar i bryggan med stäven.

I den danska båten fanns två jämnstora pojkar, 10-11 år, och jag kunde inte hejda min nyfikenhet utan frågade om de var tvillingar. Detta var nu inte fallet men mamman och

jag fortsatte ett trevligt samspråk. På min fråga hur det gick med skolan fick jag det något lakoniska svaret att det inte var några problem. Båda föräldrarna var lärare och trodde mer på sig själva än på den danska skolan.

LOD började nu summera sina intryck och menade att han haft en fin semester och att han under sina nästan 3 veckor haft möjligheten att se och besöka de tre stora öarna i Balearerna. Det kändes att han uppskattade sin seglingssemester tillsammans med oss. Slutet på vår segling tillsammans närmade sig för den här gången och det kändes återigen litet vemodigt. Huvudsaken var ändå att Lars-Olof hade fått en fin semester som tack för all den hjälp han hade ställt upp med under vår båts tillblivelse.

Från början var det meningen att LOD skulle ta färjan från Palma till Barcelona och där möta sin buss för återresan till Sverige. Efter skeppsråd bestämdes emellertid att vi lika gärna kunde segla över till fastlandet. Vårt val blev att segla till Alicante. Genom vår radiokontakt med LOD:s far kunde han boka om bussbiljetten så att LOD kunde starta sin återresa från Alicante. Vinden blev svag och stick i stäv så seglingen dit tog oss nästan 30 timmar.

I Alicantes hamn fann vi en ledig plats vid kajen. Pollare saknades så vi la våra tampar runt ett järnräcke intill kajen. En myndighetsperson talade emellertid om för oss att det var förbjudet att lägga linor i räcket. Efter närmare inspektion av stöttorna i räcket förstod vi varför. De var i det närmaste sönderrostade. Vi var nu återigen i en storstad och detta märktes bl.a. på avloppsstanken som var mycket tydlig i hamnen.

LOD lämnar oss en tidig morgon, närmare bestämt den 24/9 för sin långa bussresa till hemlandet och skepparen och jag är för första gången ensam sedan vi lämnade Sverige. Det såg så tomt ut i vår stickkoj när Lars-Olof lämnat.

I Alicante träffade vi på flera svenska båtar, bl.a. ett gäng grabbar som var på väg till Västindien. I min uppfattning var ändå besättningen på S/Y Gryningen den tuffaste. Skepparens fru var gravid i framskridet skede och väntade nedkomsten vilken dag som helst. I S/Y Gryningen var allt förberett för avsegling så fort den nye besättningsmedlemmen behagade anlända. Vi får bara hoppas att seglingen till den tilltänkta vinterhamnen i Turkiet inte blev för strapatsrik.

Efter LOD:s avresa tog vi oss en liten funderare på vår fortsatta segling. Vi har en bekant i den närliggande staden Altea och tyckte att vi kunde kontrollera om han möjligen hunnit lämna Sverige för sin övervintring i varmare klimat. Det visade sig dock att så inte var fallet. Sträckan mellan Alicante och Altea är endast omkring 30 distansminuter och på så korta distanser är vi normalt båda med på navigation och segling. Under denna segling gick emellertid skepparen ned och kojade och jag förstod att något galet var på gång. Mycket riktigt. Nästa dag var Henry en slagen man med över 39 graders feber. Det känns alltid litet oroligt att bli sjuk utomlands. Febern var emellertid snabbt övergående och nästa dag var skepparen åter på benen. Vi blev ändå tvungna att ligga kvar i Altea ytterligare en dag för jag fick också min släng av slevan. Märkligt nog hade jag exakt samma temperatur som Henry, 39,2. Som väl var blev även jag av med min feber lika snabbt. Vad däremot ingen av oss kom undan var den magsjuka som följde i spåren på våra febertoppar.

Trots att vi kände oss något slaka tog vi ändå våra förtöjningar kl 02:15 den 30/9 med kurs mot vår ”paradislagun”.

Es Palmador var lika fin denna ankomstkväll som vid vårt första besök, men vinden tog under natten en riktning som gjorde livet ombord obekvämt. Sömmen för den redan tidigare slaka besättningen blev därför mycket dålig. Vid frukosten var rullningen så våldsamt att våra temuggar hotade välta. Under dessa förhållanden accepterade skepparen mitt förslag att vi skulle lätta ankar och räcka storseglet för att få litet stabilitet på skutan. Frukosten blev mycket lättare att ordna då vi var under segel.

Vi hade haft många långa funderingar på var vi skulle övervintra med vår båt. Då vi lämnade vår lagun bestämde vi oss för att undersöka den nya marinan i El Arenal på Mallorca. När man är ute på sådana här seglingar som vi nu har börjat med är det viktigt att kontrollera kostnader för övervintring och liknande. Vi hade hört att El Arenals nya marina skulle ha facila priser men vi blev grymt besvikna. Efter ett misslyckat försök att få hamnplats på Club Nautico blev vårt val mycket enkelt. Vi återvände till stadskajen vid Paseo Maritimo och hade turen att finna en plats vid sidan av våra bekantingar, sedan vårt förra besök i Palma, Mikko och Annie i Irene.

Efter 2720 distansminuter denna sommar har vi nu kommit till ro i Palmas hamn. Det går bra att segla här i Medelhavet även under vinterhalvåret men vi ville nu ligga still ett tag för översyn av båt och motor. Den senare hade fått kämpa hårt i de franska kanalerna och på många gånger ett vindfattigt Medelhav.

Vår vinter i Palma blev en mycket angenäm tid. Förutom Mikko och Annie fick vi nya vänner Svenne och Alice. Dessa två låg med sin Najad 34 i Club Nautico och det var en lagom promenad utefter Paseon då vi ville språkas vid.

Palma har många fördelar som övervintringshamn. Här finns ett Sv. konsulat dit vi har kunnat ställa vår post och en gång per vecka har vi besökt den trevliga personalen för att plocka upp eventuella brev. Här finns också en svensk kyrka med ett ungt och käckt prästpar, Sixten och Gudrun, vilka gör en stor insats för oss skandinaver här i Palma. Man känner sig alltid välkommen då man tittar in för att läsa svenska tidningar och få en kopp kaffe med hembakat. I kyrkan finns också ett fint bibliotek där man kan låna böcker utan någon kostnad. Här i Palma finns också flera s.k. ”mercados” där man under ett och samma tak kan handla kött, fisk, grönsaker och frukt. Varorna är av fin kvalitet och om man är observant på priserna kan man leva gott för en rimlig summa. Alla inhemska varor är relativt billiga men om man vill köpa importerat, som t.ex. ett oljefilter eller en termostat till en Volvo-Penta måste man vara beredd att ta fram stora sedlar. Så därvidlag gör man klokt i att rusta upp sitt reservdelslager innan man lämnar Sverige. Skepparen och jag är helt överens att Palma mycket väl kan bli vår övervintringshamn även ett annat år.

Det var inte så roligt att läsa att Palme & Co. devalverade den svenska kronan med 16 % den 8/10 1982. För oss svenska långseglare kändes det oroande. Vi kunde dock trösta oss en aning när vi hörde att Grekland hade gjort samma devalvering och med tanke på att vi är på väg mot östra Medelhavet och Grekland så är vi nog ändå rätt lyckligt lottade.



Enligt ortsbefolkningen och de gamla seglingsrävarna som vi talat med har det varit en ovanligt kall och blåsig höst i Palma. Vi har ingen värmeanläggning i vår Allegro 33 så vi fann oss tvingade att inköpa en gasolvärmare. Det är som bekant farligt att låta värmaren gå hela natten så vi stänger den då vi lägger oss och får på så sätt en sval och skön sovtemperatur. Gasolen är billig här i Spanien. För en 3-kilos campinggaz-fyllning (flaskbyte) betalar man bara 18 kronor omräknat i svenska pengar, vilket kan jämföras med vad vi fick betala i Port Saint-Louis, Frankrike där samma mängd gasol kostade 65 kronor. Du som läser dessa rader och tänker ta samma färdväg som vi för att nå Medelhavet får härmed en liten vink om var man inte skall förnya sitt gasolförråd. Vi måste nog säga att vi på vår väg genom Frankrike ofta kände oss skinnade på pengar. Det hela startade med avmastningen i Rouen. Att få masten på plats i St. Jean de Losne var också ganska dyrt.

Efter att ha legat i Palma 4 månader började vi nu känna staden rätt väl. Det finns flera stora "mercados" där det är enkelt att handla och där man kan få både fisk, kött, frukt och ost under samma tak. Det har dock varit en besvikelse att skaldjur är så dyrt här i Spanien. Vi har helt fått avstå från inköp av delikatesser som languster, gambas (jätteräkor), eller kräftor för priserna är verkligen avskräckande. Vad sägs om 200 kr per kilo för vanliga havskräftor!

Vi tillbringade julen här på Mallorca och längtade efter sådana godsaker som sillinläggningar, knäckebröd m.m. som finns på det svenska julbordet. Vi fick vårt lystmäte på allt detta då vi besökte "Svenske Lasses danske kro" och kunde avsmaka 15 sorters sillinläggningar, korvar, syltor, skinka och allt annat man kan önska sig på ett svenskt julbord. Förutom att det smakade förträffligt var priset det rätta. Var i Sverige kan man äta ett stort julbord för under 50 kronor? Julstämningen ville ändå inte infinna sig trots att vi ombord i Evergreen ordnade ett eget litet julbord som vi bjöd våra finska båtgrannar på. Vi lyckades få ihop några sillinläggningar, (på färska sardiner), ansjovis, Jansons Frestelse, många sorters korv (som finns här i olika smaker och skepnader), leverpastej med gurka, som vi köpt på svenska kyrkans julbassar och sedan en härlig skinka med brunkål. Mina f.d. arbetskamrater hade sänt ett litet julpaket som bl.a. innehöll glöggkrydda, så vi kunde t.o.m. avrunda vår förnämliga jullunch med en mugg god svensk glögg! Trots all denna goda julmat gick det, som sagt inte att få någon riktig julstämning för vädret var som en svensk högsommar, när den är som bäst. På annandag jul var hela Palmabukten fylld med vita segel och det var inte långt ifrån att vi själva kastade loss för en liten tur, men med tanke på att vi fortfarande hade problem med vår motor avstod vi från detta. I stället tog vi en skön långpromenad. Här på Mallorca har vi verkligen sträckt på benen och har med enkel beräkning konstaterat att vi under vår tid på ön troligen till fots avverkat en sträcka som motsvarar Göteborg till Sundsvall och att vi nu är på god väg tillbaka mot Göteborg. Det är inte så mycket som händer runt oss vid den här tiden men vi har ändå inga problem att få dagarna att gå. Med tanke på den press och stress som vi haft i Sverige är omställningen otrolig. Vi är tacksamma för att vi lyckades slita oss loss och kan till och med vara litet avundsjuka på de två unga grabbarna, Alf och Lars, våra båtgrannar som inte är med än 25-30 år men som har klarat av att satsa på detta liv.

Efter en fin övervintringsperiod i Palma lämnar vi den 12/4 1983 för nya seglingsäventyr. Får vi någonsin se Mikko och Annie eller Svenne och Alice (våra nya goda vänner) någon mer gång? Mikko och Annie tog väl hand om vår båt då vi var

hemma i Sverige för att deklarerat och göra vad som är en stor uppgift för en svensk här i livet.

Vår första hamn blev en plats som heter Cabrera. Det är trots att vi redan är i April inte någon större värme och vattentemperaturen visar sig var 11-12 grader. Det känns ändå skönt att vara på väg igen. Vårt gamla uttryck att sjömän och båtar ruttar i hamnar är nog inte fel. För vår del kändes det helt bra att vara på väg. Vi har under vintern utökat vår segelgarderob och då vädret är vänligt räcker vi vår färgglada booster. Vår son och hans gode vän LOD hade fått bestämma färgerna och nog hade den blivit färggrann. Det visade sig dessutom att det var ett härligt dragande segel, så vi gjorde 5-6 knop i laber vind. Då vi kommer till en hamn vid namn Cala Ratjada tror vi oss om att kunna ta upp Evergreen för att rengöra botten. Så trodde även varvsägaren ända tills vår båt började kana i vaggan och masten slog mot kranställningen. Vi var tacksamma då Evergreen åter var i vattnet och utan större skador än en rispa i bordläggningen. Tydligt får vi fortsätta att segla med vår gräsmatta i botten ett tag till eftersom vi har all vår tid och vi inte äger en racerbåt är det inte tvunget att vara helt ren i botten utan vi kan avvakta ett lämpligt tillfälle för vår bottenrengöring. Märkligt är att denna hamn Cala Ratjada är beskriven som en mycket god hamn i alla seglingsbeskrivningar, men vi hade det besvärligt då vi fick kraftig sjö utan vind som gjorde att vi slog sönder vår relingslist på barbordssidan mot kajen.

Vi hade tydligen trots allt börjat vår segling för tidigt på året för i nästa hamn fick vi också problem med vädret som ej var stabiliserat. På kvällen då vi ankrade upp i Cala Morell var allt lugnt och skönt och skepparen hade tänkt sig att nästa dag dyka under båten för att rengöra propeller och loggivarer från havstulpaner. Nästa morgon draggar vi emellertid och vi hade våra funderingar på att lämna viken då vi började få det obekvämt. När dessutom en omtänksam spanjor kom och berättade om de förväntade väderleksutsikterna, med storm från NV, tog vi vårt ankare och gick för enbart dubbelrevad stor en fin gång mot Mahon. Vårt vindinstrument slog ibland över 50 knop och vi är tacksamma till denna spanjor som upplyste oss om det hårda väder som förväntades. Det är så att i flera av dessa vikar kan det bli en otrevlig baksjö när det blåser över 10 meter.

Mahon är däremot en av Balearernas bästa hamnar och där kände vi oss trygga. Det blev en extra dag i Mahon innan vi lade ut kursen mot Carlo Forte på Sardinien. Allt blev inte helt frid och fröjd för vi får en rätt besvärlig kryss och dessutom dis för att nå vårt mål! I Carlo Forte bryr sig ingen om våra skeppshandlingar då vi väl förtöjt men vi vill inklarerat på riktigt sätt så skepparen går upp till hamnmyndigheterna och får allt ordnat.

Under seglingen från Sardinien till Marsala på Sicilien tog vi det ganska lugn. Då vi inte såg några båtar på flera timmar tog vi chansen att sova båda två och dessutom hade vi vår lille radarvarnare på. ”Mr Piper” fungerar bra om det bara är enstaka båtar runt oss men kan göra oss något irriterade när vi ligger i hårt trafikerade farvatten. Plingandet som ”Mr Piper” åstadkommer gör att vi alltid vaknar då vi hör varningen.

Vi blev sena att förtöja i Marsal och kom dit först kl. 03:30 efter 4 dagar till sjöss och vi var något trötta varför vi tog enklast möjliga förtöjningsplats och knöt fast vid en fiskebåt. Nästa morgon förtöjde vi om och kom intill kaj. Efter våra dagar till sjöss var vi helt tomma på färskvaror och hade bestämt oss för att gå ut och äta en enkel pizza till

middag. Då kom en fiskarpojke på kajen och salubjöd fisk till oss och vi blev intresserade men när priset presenterades svalnade intresset ty vi tyckte att 15000 lire, 90 sv. kr. var något för mycket för fiskarna som salufördes. När priset var nere i 5000 lire lämnade Henry fiskebåten men han fick sällskap tillbaka till vår båt av fiskarpojken som hade med sig en plastpåse med fisk. Till min förvåning började sedan grabben rensa sin fisk i vår sittbrunn och till yttermera visso frågade han när middagen kunde vara färdig. Då han konstaterade att vi varken hade vin eller bröd ombord verkade han smått chockad och gick genast över till sin fiskebåt för att hämta bådadera. Egentligen var det nog tragiskt med denna grabb och trots att vi hade svårt att förstå varandra fick vi ändå reda på att han var Tunisier utan ”padre” och ”madre” och att han dessutom hade varit tvungen att lämna sin fru. Varför kom vi aldrig underfund med men vi förstod att han kände sig ensam denna söndagskväll.

Efter att ha lämnat Marsala på Sicilien satte vi kurs mot Valletta på Mata. Vi hade en distans på 155 NM att avverka och ankomsttid i Valletta var svår att beräkna men vi hoppades på att kunna angöra i dagsljus. Detta blev nu inte fallet då vinden var för svag. Vi kunde i alla fall orientera oss ganska väl och hittade inseglingen till Valletta. Efter en liten stund uppbringades vi av en patrullbåt som belyste oss från för till akter och frågade efter nationalitet, sista hamn och om vi hade VHF-radio ombord. Vi har en liten hand-VHF med samtliga kanaler och denna lilla apparat visade sig nu vara till stor hjälp. Av patrullbåten fick vi besked att anropa Valletta radio på kanal 12 och därefter slussades vi in i rätt hamn där vi trötta men nöjda kunde förtöja kl. 02:15. Vi fick dock inte många timmars sömn ty redan kl. 07:10 bankade en man från health-department på och frågade hur många katter och hundar vi hade ombord. Då vi svarade att vi inte ägde några husdjur avlägsnade han sig igen. Friden varade dock inte länge. Kl 07:30 hoppade nya officiella personer ombord och denna gång var det från tull ock immigrationsbyrån. Blanketterna var många och vår lilla skeppsstämpel vi införskaffat i Palma kom till flitig användning. Nästa myndighet vi måste ta kontakt med var hamnkaptenen som utan att skämmas eller rodna avkrävde oss 20 Malteserpund. Omräknat i sv. kr rör sig detta om 360-370 kronor. Detta är en minimiavgift för 10-meters båtar och gäller för 5 veckor. Vi har dock ingen möjlighet att utnyttja dessa veckor då vi måste vara på Korfu senast 3/6 för att möta vår son och hans fru.

Efter alla myndigheter och allt blankettifyllande var vi nyfikna på att se något av Valletta. Vi tog därför den dörrlösa bussen in till centrum. Att det arabiska inslaget är klart representerat på Malta var enkelt att konstatera. Vi tyckte emellertid att det var tråkigt att se så många byggnader och hus vara så dåligt underhållna. Efter vår första lilla nyfikenhetsutflykt till Valletta återvände vi till vårt hem, Evergreen.

Då vi hoppade ombord anropades vi av en gentleman på svenska och till yttermera visso en svenska med tydlig bohusdialekt. Vi är ju västkustbor och tycker om den bohuslänska dialekten och vi blev intresserade och bjöd ombord. Efter den sedvanliga svenska handskakningen och presentationen började vi språkas vid. Vår gäst var Knut Klang bördig från Lysekil. Han var SXX:s ombud och före detta hotellägare här på Malta. Han och hans fru Agneta har tillbringat 14 år som hotellägare på ön, men nu är de på väg att lämna Malta på grund av det ekonomiska läget och all byråkrati och omständiga bestämmelser som införts av sittande makthavare. Knut och Agneta tog hand om oss på ett underbart sätt. Vi fick komma hem och bada hos dem, de bjöd oss på lunch på yachtklubben, de tog oss på biltur runt ön och skjutsade oss till affärer när vi

behövde handla. Genom att träffa Knut och Agneta, som med sin långa vistelse på Malta lärt känna seder och bruk där fick vi många intressanta informationer.

Allt tyder i dagens läge på att alla utlänningar på Malta försöker lämna denna varma men inte särskilt vackra ö. Av den Engelska kolonin, som t.ex. för bara 10 år sedan bestod av 30 000 personer finns i dagens läge endast 3000 kvar. I dessa 30 000 personer ingick då de 6000 engelska militärer som var förlagda på Malta. Som minne av dessa kan man i dag se de stora tomma militärbyggnaderna.

Vi tycker att det var roligt och spännande att besöka Malta men vi har inga som helst intentioner att återkomma. Allting var mycket dyrt och jag råder den som tänker göra ett besök på Malta att se till att reskassan är väl tilltagen. Den konstlade kursen på Malta-pundet plus inflationen gör att reskassan snabbt smälter samman. Frågan är om inte den politik som idag förs på Malta skrämmer bort turisterna, vilka dock är Maltas största inkomstkälla. Knut, som hotellägare, hade tydligt märkt av ett vikande turistunderlag och nu tänkt om. Malta har en lång och mycket intressant historia. Bl. a. kan man läsa om att Paulus strandade på Malta år 60 efter Kristus då han var på väg till Rom för att dömas av kejsaren. Jag tror ändå att det som Malteserna är stoltast över är deras tappra motstånd mot turkarna år 1565. Maltas betydelse under andra världskriget är helt odiskutabelt och efter att ha sett Vallettas hamn förstår man att den var en ovärderlig tillgång för västmakterna. För sina insatser under världskriget fick Malta en mycket eftertraktad utmärkelse, det så kallade Georges Cross och det unika i sammanhanget är att det tidigare enbart givits till enskilda personer.

Efter en vecka på Malta var det tid för oss att säga adjö till Knut. Agneta hade några dagar tidigare flugit hem till Sverige. Trots att det var en kort tid vi känt Knut kändes det som om vi varit gamla bekanta och om SXX har lika fina kontaktmän på alla platser är de till att gratulera. Det blir nog så att vi hälsar på Knut och Agneta då de har etablerat sig med ett nytt hotell på Spanska solkusten.

Som ni förstår var vårt besök på Malta en besvikelse. Malta lär ändå en gång ha varit en trevlig och billig plats att leva på. Det kan knappast kallas billigt när man för ett halvt kilo tomater och en gurka får betala 1,25 malteserpund. I svenska pengar blir det nästan 25 kronor. Vi köpte också två sjökort över de Joniska öarna här på Malta och de kostade hela 4 pund och 32 pence styck = 78 sv.kr. Efter ett varmt farväl till Knut som vi innerligt hoppas att träffa igen lämnar vi Malta kl. 12:55 den 12/5.

Vi får nu en skön och varm segling. Årets hittills finaste tycker vi. Vattentemperaturen har stigit till 17 grader. Barometern är stigande så allt verkar lovande.

När vår son gifter sig den 13/5 ligger vi och seglar i Medelhavet. Det blir ändå en rolig händelse då vi med hjälp av en god vän Enar i Skåne kan ordna amatörradioförbindelse till bröllopslokalen. Henry kunde på så sätt hålla ett tal direkt till brudparet.

I Malta hade vi fått rådet att gå till Siracusa. Vi finner att där finns fina fisk och grönsaksmarknader men det är däremot svårt att få diesel. En stor tysk motoryacht fyller sina tankar från en tankbil men låter oss inte få köpa 50 liter. Här skall det vara stora beställningar på diesel annars blir man utan. Inte ens på tappstationerna fanns det



dieseltappar så vi får lämna Siracusa utan att ha fyllt på vårt bränsleföråd. Vi var nu ute på vår längsta överhavssegling hittills och det visade sig att vi fick fin vind och var inte alls i behov av motorn så vi tullade inte på vårt lilla dieselförråd förutom för att ladda batterierna. Under dagtid kan vi gå för booster men då natten kommer bärgar vi vårt stora segel och går för stor och genua. Allt går helt odramatiskt. Under den andra natten måste vi låta motorn gå en timma för att ladda batterierna enär lanternor och belysning börjar dala.

Då man angör Grekland måste man välja en hamn där det går att klarera in. Vi för vår del hade tänkt oss Zante på Zakintos, den sydligaste av Joniska öarna. Denna hamn är bra på alla vindar utom för sydlig kuling. Av vår båtgranne, en grek, fick vi de första oroväckande väderrapporterna. En sydostlig kuling var i antågande. Vårt lilla Danforth-ankare har hittills varit pålitligt men i den ökande vinden börjar vi nu att dragga och var tvungna att lägga oss längs kajen. Återigen var vi i en situation där vår relingslist var illa ute. Ortsbefolkningen lovade oss emellertid att när solen går ner så kommer vinden att dö ut. De hade alldeles rätt och vi kunde slappna av efter några oroliga timmar.

Sedan vi vilat ut efter vår långa segling från Siracusa till Zante var vi ivriga att få se några fler av Greklands öar. Vi längtade efter att få ligga i en naturhamn och även om H.M. Denham i sin guide-bok berättar att Andreas Bay har dålig ankarbotten gör vi ett försök men bara för att konstatera att guide-boken talar sanning. Tidigt på morgonen måste vi lämna då vinden vrider och går in i bayen och vi börjar dragga. Vår nästa natthamn blev Sivota Bay, en skyddad och fin naturhamn även om den ändå hade den obligatoriska tavernan inne i viken. Här ligger vi lugnt och fint för ankare om man inte vill klaga på åsnornas skriande och alla tuppars galande. Jag har under dagen känt mig litet dålig och har flera gånger uppsökt kojens för att vila. Till slut finner jag att kojens rätta platsen för mig. När jag tar tempen visar det sig att jag har 40,2 grader så det är nog inte så konstigt att jag helst vill inta horisontalläge. Henry ansåg nu att det är säkrast att vi tar oss till något mer civiliserade trakter. Skepparen får själv ta Evergreen till Nidra. Det tog inte mer än 2 timmar och det blev motorgång hela vägen. Vi har tur och får sista kajplatsen mellan två snälla besättningar. De är med en charterflotilla med engelsk ledning. Enär jag inte syntes på däck tillfrågades Henry om han seglade ensam. När de fick reda på att jag låg sjuk i kojens ropade de på sin VHF upp sin kvinnliga flotilla-ledare som dessutom var engelsk sjuksköterska. Efter att ha pratat med mig kom hon till samma resultat som vi själva. Vi har en ypperlig läkarbok ombord och i denna hade vi funnit ut att jag hade drabbats av Brucella eller som den också kallas Maltafeber. Man kan få den av rått kött och av mjölkprodukter och många slaktare och charkuterister kan ha den som yrkessjukdom. Det är speciellt på Malta och Gibraltar den graserar. Den snälla engelskan följde med Henry till apoteket för det var ingen tvekan om att jag behövde medicin. Den grekiska läkaren på apoteket gav mig tydligen rätt medicin för efter 3 dagar var jag feberfri. Våra båtgrannar var hela tiden intresserade av hur jag mådde och varje morgon Henry kom ut i sittbrunnen fick han frågan: "How is your Wife today?" Det kändes skönt att åter vara feberfri även om jag var litet slak. Efter dessa dagar i hamn vill skepparen åter ut på böljan den blå. Vi får gott om vind och måste ta ett rev i storen. Ankaret får gå i Parga en rätt stor bay men det har tydligen blåst för mycket under dagen så det blir en orolig natt med sjögång i bukten. Det är alltid skönt att lämna en hamn där nattsömnen har blivit störd. Nu hade vi bestämt oss för att uppsöka en säker och lugn hamn. Det blev Lakka på Paxi. I denna vackra hamn hade vi det underbart. Man kan antingen ligga vid kajen eller ankra upp ute i hamnen. Vi valde

att lägga oss vid kajen då vi behövde komma iland för att proviantera. Det visade sig att Lakka skulle bli en av våra bästa hamnar i hela Grekland. Här fanns lagom aktivitet med skolor för både brädseglare och jolleseglare. Det var underhållning hela dagarna då brädseglarna skulle försöka stå på sina farkoster.

Genom vår andre amatörradiokontakt, Enar i Skåne. /SM7ABO/ får vi bekräftat att vår nygifte son och hans hustru Pia, kommer till Korfu som planerat. I Korfu är det dåligt med förtöjningsplatser men vi hittade såsmåningom en som kan duga för en natt. Hasse och Pia anländer i tid, men då de skall passera tullen uppstår ett litet problem. Hasse bär på min 30 år gamla zig-zag symaskin och den blev tullarna intresserade av. Nu hör det till saken att det är lördag eftermiddag och myndigheterna som skulle klara av detta problem hade gått hem för dagen. Det slutade med att vi fick lämna symaskinen för att plocka upp den 14 dagar senare när vi lämnar av Hasse och Pia igen för deras återresa till Sverige. För att bjuda Hasse och Pia på en fin hamn går vi tillbaka till Lakka, men denna gång lägger vi oss för ankare. Det blev mycket solande och badande och för Hasses del en hel del vind-surfing. Som jag sagt tidigare finns det vindsurfingskola i Lakka och en gentleman som inte var helt utbildad seglade på vår båt. Han bad om ursäkt på ett mycket engelskt sätt. När han något senare var på väg i samma riktning hördes ett förtvivlat rop: "Not now again". Vi besöker några hamnar bl.a. Port Vhati på klassiska Itaka. Om Odysseus i fantasiens värld verkligen har levat på Itaka och inte på Levkas får grekerna själva tröta om. Vi tyckte det var intressant att besöka ön. För första gången sedan vi lämnat Palma söker Henry radiokontakt med vår finske båtgranne. Stackars Mikko blev så överraskad att han inte med en gång kunde bestämma sig för vilket språk han skulle använda. Han försökte med finska och engelska innan han kom på att svenska var det bästa. Frekvenser och tider hade vi bestämt innan vi seglade från Palma.

Vi uppsöker ännu en gång Sivota Bay där det efter en stund dyker upp en svensk båt vars besättning ror över till oss och vi får en stunds samspråk. Det har blivit sämre väder och vi har disigt och småregnigt och inte alls vad statistiken säger att vädret skall vara i Grekland, men värmen räcker till.

På väg tillbaka till Korfu besöker vi ånyo vår favorithamn, Lakka. Även denna gång har vi tur med vädret och vi får två fina dagar med sol och bad. Efter två veckor med Hasse och Pia är det dags att gå tillbaka till Korfu då vår juniorbesättning skall mönstra av. Med problemen att finna kajplats i Korfu i färskt minne bestämde vi oss för att söka oss till marinan i Gouvia. Denna marina ligger en bit utanför staden men det går bussar och det finns taxi så vi övernattar i marinan. Skepparen och jag följer Hasse och Pia till flygplatsen och denna gång känns det ännu vemodigare än då vi skildes i Paris för ett år sedan för vi har nu inte den ringaste aning om när vi kan träffas igen.

Då vi lämnar Korfu seglar vi nordvärt för att runda ön och söka natthamn i Paleokastritsa. Detta visar sig vara ett hopplöst företag och vi beslutar helt enkelt att segla vidare även om det innebär en inte planerad nattsegling. Vår nästa hamn blir nu Fiskardo Bay på Kefalonia. Nu är vi återigen ensamma och på väg mot Pireus, Athens hamnstad, där vi skall plocka upp nya gästar. Det finns två vägar att gå för att komma till Pireus. Den ena är att runda Peleponnesos det andra är att man går genom Korintkanalen. Av andra båtbesättningar har vi hört högst varierande priser på att passera Korintkanalen. Priset har varierat mellan 300-1000 kr för en båt i vår storlek och

när inte ens kanalmyndigheterna på telefonförfrågan kunde ge något klart besked bestämde vi oss för att gå runt Peleponnesos och då vi dessutom hade gott om tid för vårt möte med nya gästar var detta ingen olägenhet att gå den långa vägen.



*Förtöjda vid veranda i Peleponnesos.*

Efter ett nytt besök i Zante fortsatte vi så till Kataklon där vi passade på att ta en taxitur till klassiska Olympia, där den olympiska elden tänds. Allt är ju i ruiner men man kan ändå med lite fantasi tänka sig hur den klassiska staden en gång sett ut. Efter frukost lämnar vi Kataklon men då vi strax utanför pirnockarna möter en patrullbåt påminns skepparen om att vi inte har hämtat vår transitlogg. Detta är ett mycket viktigt papper som man får då man klarerar in i Grekland. Transitloggen skall sedan visas upp i varje hamn och dessutom skall en besättningslista i varierande antal exemplar lämnas till hamnmyndigheten. Vi fick alltså vacker vända om och det var ju tur att vi inte kommit längre. Under tiden som skepparen hämtade våra papper fick jag en trevlig pratstund med en äldre amerikansk gentleman som seglade ensam. Han tar sig tre månader om året och seglade runt i Medelhavet. Jag frågade om han varit på Malta och han berättade då att han seglat till Malta tre gånger och det var tre gånger för mycket. Henry återvänder med våra papper och vi kan göra ett nytt försök att komma iväg. I H.M. Denhams bok finner vi en hamn vid namn Kithera på en ö syd om Peleponnesos och denna hamn trodde vi skulle kunna bli vår natthamn. Enda felet med Kithera är att den är mycket olämplig på sydliga vindar. Då vi hade vinden på nordkanten verkade Kithera vara lämplig för oss. När vi emellertid är på väg mot hamnen dör vinden plötsligt ut och vi har bara gammal sjö att rulla i. Att vindarna kan vara mycket opålitliga i Medelhavet får vi nu uppleva. Efter några minuter kom vinden igen, men denna gång från syd och med en styrka av 25 m/s. Vårt vindinstrument visade på 50 knop. Henry bärgade i all hast vårt storsegel och vi fortsätter med enbart genua. Kithera var nu inte längre att tänka på som natthamn och vi fick länsa undan nordvärt för bara genua. Det är långt

mellan hamnarna runt Peleponnesos och skepparen fick återigen läsa sjökort och rådfråga Denham för att försöka att finna en annan lämplig hamn åt oss. Då vi passerar det för sina hårda vindar illa beryktade, Cap Malea får vi se de mest skrämmande moln som vi någonsin sett. De var stora, svarta och låga ända ned till vattnet. Vår tilltänkta hamn Monemvassia låg bland dessa moln och vi begrep snart att även denna hamn var omöjlig för oss. Det gick helt enkelt inte att orientera sig då vi inte kunde räkna vikar och uddar och i den ganska kraftiga vinden tyckte vi att vi var säkrare ute på öppet vatten. Därför bärgade vi även genuan och surrade rodret i lä och la oss bi. Vi kunde nu laga middag och sedan kojade vi då vi var trötta efter flera natters segling. Skepparen stack upp näsan med jämna mellanrum men såg inte ett enda fartyg på hela natten. Det var gott om vatten åt det håll vi så sakteliga drev och på morgonen kunde vi beräkna att vi förflyttat oss ca. 5 distansminuter. Evergreen skötte sig fint under biliggningen vilket kan vara bra att veta och vi fick faktiskt vilat en del. Med ett rev i storen och genua startar skepparen vår fortsatta segling nordvärt innan jag ens fått på mig kläderna. Nu var det ett betydligt bättre väder med sol och efter ett tag kunde vi slå ut reven.

Porto Heli blir vår nästa hamn och på kvällen äter vi en souvlaki på en taverna och träffar där på två motorcyklande svenskar från Lund. Jag måste säga att även om Port Heli byggts ut i snabb takt så är det inte något stort turistmål ännu så det var ganska märkligt att fyra svenskar åt sin middag på samma taverna. Kyparen på tavernan påminde mycket om betjänten i den härliga engelska filmen som spelas i svensk TV varje nyårsafton. Varje gång han tog sig nerför trappstegen i tavernan trodde man att han skulle snubbla men han klarade det lika elegant som betjänten. Om likheten kom sig av viss vinkonsumtion låter jag vara osagt.

Nu tar vi oss till en hamn som ligger en aning utanför de vanliga småbåtstraderna. Det blir Nauplion som ligger långt inne i Argolisbukten. Här var vi enda lustbåt under 2 dagar. Det luktade inte gott i hamnen men ändå fick vi av hamnmyndigheterna ett papper där det uttryckligen påpekades att det var förbjudet att förorena i hamnen. För kockan blev det bra dagar då vi åt middag i land för att slippa den obehagliga doften under måltiderna. Under dessa dagar gör skepparen service på bl.a. motorn, toalett Kranarna och vattensystemet. Även om vi har gott om tid får vi ändå lämna Nauplion, Greklands före detta huvudstad före Aten. Nu var vi ivriga på att besöka flera öar och det blir Astros, Spetsa och Hydra. På Hydra är det förbjudet med bilar. Jag såg en enda och det var bilen som hämtade soporna. Då kaikerna kom in fick mulorna ersätta bilarna. När vi var där hade ett stort lass med takpannor kommit in och mulorna lastades ordentligt med dessa pannor. Det är nog egentligen ganska smart att använda sig av mulor för vägarna behöver inte vara i bästa kondition för de går t.o.m. i trappor. Efter att ha sett alla dessa mulor på de Grekiska öarna undrar jag om det finns något tåligare djur.

Mellan de Grekiska öarna går det många färjor och hydrofoils och vi fick passa på att lämna Hydra utan att komma i vägen för nyttotrafiken. Vi förtöjer på kvällen i Poros och får en stor motoryacht utanför oss. Ägaren frågade om vi hade något att invända och Henry svarade att det gick bra om de bara gick över vårt fördäck då de skulle i land. Döm därför om vår förvåning då den kvinnliga delen på motoryachten kommer klättrande över vår sittbrunn och inte nog med detta, hon trampar på vårt lilla campingbord som vi har som sittbrunnsbord. Resultatet blev att hon rasar genom bordet och bordets skiva går i småbitar. Det är inget gott sätt att trampa på grannens bord tyckte

vi och historien blir inte vackrare av att motoryachtägaren nästa dag försökte lämna utan att ersätta oss. Vi har nu bara en hamn till innan vi kommer till Pireus. Det blir Egina och där ligger vi kvar i två dagar och dessutom behövde vi inte betala hamnavgift.

Nu var dagen den 15/7 inne för våra gästare, Lars-Olof och Willes ankomst. Evergreen låg i Pireus hamn och bara väntade på att få full besättning. Henry och jag åkte ut till flygplatsen och mötte. Planet var i rätt tid och snart hade vi fått tag i Lars-Olof och Wille. Då vi var tillbaka i båten fick vi av Lars-Olof brev från flera goda vänner. Vi hade ju nu varit seglande sedan början av april och inte kunnat få någon post från Sverige så det var verkligen roligt. Nästa morgon var grabbarna riktigt sugna på att få segla och vi lämnade med glada hjärtan Pireus. Med hjälp av vår amatörradiokontakt i Skåne/SM7ABO/ hade vi kunnat arrangera ett möte med min systerdotter Ann som med sin pojkvän hade tagit en veckas semester. De satt och väntade på kajen i Varkisa då vi kom in. De kom ombord och nu började Ann plocka upp knäckebröd, matjefiléer, färsk skånepotatis, kaviar och svenska veckotidningar ur sin stora kasse. Det vattnades i munnen på oss då vi såg all denna godis. Efter en timma var vi tvungna att säga farväl när det började blåsa upp och vi låg ganska utsatta.

Vår avsikt var att försöka ta oss upp till Cykladerna. Miltemin blåser emellertid ordentligt och vi får hårdkryss med ett rev i storen och kryssfocken innanför Makronessi. Det var skönt att förtöja i Port Rafti och middag på skånepotatis och matjefilé var helt superb.

Nästa dag gör vi ett tappert försök att med två rev i storen och stormflock kryssa mot den kraftiga miltemin. Detta lyckas inte något vidare i den kraftiga sjön så skepparen bestämmer att vi skall falla av och sätta kurs mot Andros. Våra elektronikkillar ombord, Henry och Lars-Olof, börjar nu få sina funderingar på om verkligen vårt vindinstrument visar rätt. I Andros förtöjer vi för dragg när det inte finns någon kaj. I H.M Denhams bok kunde vi läsa att Tinos har en bra och säker hamn så det blev vårt nästa mål. Om vi vetat hur mycket det blåste kanske vi hade avvaktat men vårt vindinstrument visade 15-17 m/sek. och det borde vi klara utan problem. Emellertid förstod vi nu helt säkert att det var något fel med instrumentet och Henry och Lars-Olof kunde redan nu ställa diagnosen. I vindhastighetsgivaren sitter det två stycken tungelement och om det ena går sönder visar instrumentet bara halva vindhastigheten. I stället för 15-17 n/sek. hade vi alltså 30-35 m/sek. Det gick undan ordentligt på bara vår lilla stormflock. Till saken hör dock att vi hade mycket sjölä under seglingen till Tinos och det gjorde att vi inte upplevde seglingen som särskilt besvärlig. Lars-Olof har under tidigare segling med oss visat att han är en förträfflig fördäcksgäst men efter denna segling ansåg vi att även Wille var väl inseglad. När vi kom fram till Tinos hamn fanns det många hjälpsamma händer som tog våra tampar. En svensk båt S/Y Gryningen låg där och efter att vi var förtöjda kom Skepparen på Gryningen över med ett stort fat med våfflor. De smakade helt gudomligt för en genomblåst besättning. I Tinos låg vi tills stormen blåst nacken av sig. Tinos har en katedral med ett helbrägdagörande helgon vars skicklighet att bota sjukdomar och skröpliga kroppsdelar möjligen överträffas av helgon i franska Lourdes. Det finns en stor och bred trappa upp till katedralen och om man kryper de sista 100 meterna lär effekten av helbrägdagörandet bli som bäst.





*LOD till rors i det hårda vädret på väg till Tinos.*

När stormen kommit ned till en vanlig miltemi lämnade vi Tinos och nu var vi alla fyra överens om att nattsegla för att ta oss till Fourni där vi kan kasta vårt ankare och få en skön eftermiddag med bad. Seglingen hade gått bra även om miltemin vid midnatt drar igång och ger oss mer vind än vi önskar.

I våra planer ingick ett besök i Turkiet så vi seglar ostvärt till rikt blommande Samos. Grabbarna tog sig en mycket svettig cykelpromenad på ön medan skepparen och jag tog det lugnare med en vanlig promenad och besökte den obligatoriska borgruinen.

Seglingen till Kos gör vi för bara genuan och nu kommer vi till vår sista grekiska ö innan vi angör Turkiet. I Kos kan man klarera ut och nu blir det några svettiga timmar för Evergreens skeppare innan alla myndigheter har blivit nöjda.

Även i Turkiet är det viktigt att klarera in på rätt sätt och för att göra detta går vi till Bodrum. Det blåser en fin miltemi och vi går för genua och ett rev i storen. Mellan Kos och Bodrum är det bara 15 distansminuter och de var snart avverkade. I Bodrum låg vi i en marina och nu fick vi för första gången på länge betala en dyr hamnavgift på 40 sv.kr. Då vi däremot besökte ett av jordens sju underverk, mausoleet som den sörjande Artemisia lät bygga åt sin döde man, betalade vi ingenting och hade ändå en guide som följde oss genom graven och berättade historien bakom vad som en gång varit en otrolig byggnad. Tyvärr är ju Turkiet drabbat av många jordbävningar och det var en sådan som raserade mausoleet. Förutom också en stor borg så hade Bodrum mygg till tusen och efter en natt i marinan var samtliga besättningsmedlemmar sönderbitna. I fortsättningen blev det myggnät för alla luckor och myggplågan reducerades högst betydligt. Innan vi lämnar Bodrum köper Henry och jag turkiska insjökräftor för att överraska våra gästar. Det är bara den 30/7 och i Sverige helt omöjligt att köpa dessa små röda djur. Ingen av oss har ätit så goda turkiska kräftor och det kan kanske bero på att de förmodligen var mycket färska. Vi fann inte en enda hane bland dessa kräftor. Alla var välfyllda med rom och värda priset även om vi betalade mer för dessa kräftor här i Turkiet än vi gör

för de turkiska kräftorna i Sverige. Efter Turkiska kusten finner vi att det är mycket varmt och dåligt med vind så vi får ta vår motor till hjälp för att kunna förflytta oss. Trots att vi varje dag försöker oss på fiske får vi inte något napp och det är först då vi ligger i Port Aplotheke som LOD lyckas harpunera 2 stycken bläckfiskar med vårt nyinköpta harpungevär. De smakar alldeles förträffligt då de var rensade och friterade.

För att kunna lämna Turkiet måste man klarera ut och då låg Marmaris bra till i vår väg. I hamnen låg en gammal färja som var ombyggd till bar och diskotek och våra båda gästar var intresserade av en kväll på dansgolvet. Det uppstod emellertid problem då enbart jämna par slussades in genom kassorna. Lars-Olof och Wille gick då ut på en promenad och hittade två turkiskor som ställde upp för att vara deras partners. Kvällen blev inte sämre för pojkarna då flickorna insisterade på att bjuda på kalaset då de ansåg att grabbarna var gäster i Turkiet och skulle behandlas därefter. Nästa dag lämnar vi Mandrakis efter ett hårt jobb för skepparen som nu skall klarera ut. Det är inte mindre än 4 olika myndigheter som skall besökas och som vanligt ligger de utspridda i staden.

Efter utklareringen får vi en fin segling mot Rhodos för stor och genua. Väl inne i Rhodos hamn finner vi emellertid att det är mycket dåligt med hamnplatser och vi blir rätt lyckliga då vi kan förtöja akter om en svensk "Svan 51". I Rhodos var det i vår smak alldeles för mycket turister och även om ingen av oss tidigare besökt denna ö och det var roligt med en kort visit kändes det skönt att kasta loss.

I vår nästa hamn får vi se dessa otroligt vitkalkade hus som Grekland har på många av sina turistbroschyrer. Astipalaia var vår natthamn och här kunde vi också fylla vatten även om våra gästar fick bära vattnet i våra 5-litersdunkar en bra bit. Grekland är ju känt för sitt goda vatten och man får passa på då det finns tillgång. Vi visste att i vår nästa hamn, Santorino, var det mycket svårt att få vatten. Det hände nog en hel del för 4000 år sedan då Santorino sprängdes i luften av en jordbävning. Nu är hamnen en liten kaj som man kan förtöja vid i vackert och lugnt väder. Själva byn, den s.k. "coran" ligger högt uppe på ön och för att ta sig dit får man antingen gå uppför 700-800 trappsteg eller rida mula uppför samma trappsteg men som väl var för min skull hade de fått en linbana som Henry och jag prövade trots att det kostade 18 kronor för en väg. Utför gick vi och då fick jag många gånger en mula snusande i nacken. Som väl är verkar de helt beskedliga och kan tydligen bara ställa till besvär för sin förare. Vi såg en mulåsa som ställde sig helt på tvären för sin förare och han hade svårt arbete att få igång mulan.



*Coran Santorino.*

Utanför Evergreen förtöjer såsmåningom en svensk L 32:a och skepparna på båtarna finner snart ut att de träffat varandra redan i Sverige. Det hela blev ännu roligare då LOD och gästen på L 32:an visade sig vara elever i parallellklasser på Polhemsgymnasiet. Det gamla uttrycket att världen är liten kom åter till användning. Våra gästar skulle lämna oss här i Santorino.





*En svensk L32 förtöjd utanför EVERGREEN.*

### **Fortsättningen av Hans Almqvist.**

*Det som tidigare berättats har ju skrivits av min mor. För att i någon mån komplettera reseskildringen kommer jag d.v.s. sonen Hasse att med hjälp av loggböcker och brev försöka ge en beskrivning av vad som sedan händer. Upplösningen är ju tyvärr åt det tragiska hållet och inte som man i denna typ av reseskildring ofta läser, enbart spänning utan katastrof.*

*Här följer ett utdrag från ett brev som beskriver resan från Santorin till Palma de Mallorca. Nu närmar sig hösten 1983.*

Från Santorin gick vi till Ios, som visade sig vara ett flummarparadis och alltså inget för oss men vi blev ändå tvungna att ligga där ett par dagar för det blåste en hård miltemi och vi ville ha lite slack i skoten den långa sträcka vi hade framför oss. Vi hade nämligen tänkt att ta oss till någon lämplig hamn på Peleponnesos syd eller västkust. Så blev också fallet och efter 2 dygn kunde vi förtöja i en gudsförgäten liten håla vid namn Lemini, som ligger på västsidan av Peleponnesos mellersta finger.

Nästa hamn hette Katakolo på Peleponnesos västsida och enda anledningen för oss att gå dit var för att det är en utklaringshamn från Grekland och innan man lämnar Grekland måste man klarera ut, d.v.s. lämna sin transitlogg och få passen stämplade.

Vi hade nu åter en lång distans framför oss, närmare bestämt 300 sjömil. Vad jag minns från denna segling är att vinden var svag men förlig, att vi sov gott på nätterna båda två för vi såg inte ett enda fartyg och att när vi kom upp en morgon låg det en massa små bläckfiskar på däck. Dumt nog kastar jag i de första för jag såg inte direkt hur många det var, annars hade de räckt till middag åt oss. Jag minns också att vi tog till motorn emellanåt, dels för att ladda batterierna, dels för att vi tröttnade på att ligga och skvalpa i bleket. Allt som allt tog oss denna sträcka över 4 dygn och på kvällen den 27/8 kunde vi förtöja i Reggio på den italienska tåspetsen.

Efter ett par vilodagar och proviantering besökte vi några ointressanta hamnar på Sicilien samt även den litet intressantare ön Vulcano, som tillhör de Lipariska öarna och ligger norr om Sicilien. En annan av dessa öar heter Stromboli och är ju ganska känd.

Sträckorna Sicilien - Sardinien och Sardinien - Menorca avverkades utan större sensationer. Tidvis hade vi god vind och kunde göra bra framfart, men dessemellan råkade vi in i stiltjebälten och fick ta till maskin. I Cagliari på Sardinien ligger vi kvar i hela 10 dagar för att vänta ut ett par stormar. Som väl var är Cagliari en ganska trevlig stad så vi hade inget problem att fördriva tiden.

Till Mahon på Menorca anlände vi den 23/9 och stannade i 5 veckor för Skepparen fick lite elektronikjobb hos en engelsman som har en marina. Denne engelsman har vi lärt känna på utseglingen i våras då han uttryckte förhoppningar att vi skulle komma tillbaka på hösten så han kunde få hjälp med service på marininstrument.

Hit till Palma på anländer vi den 31 oktober efter besök i lite småhamnar på vägen. Vi ligger nu vid stadskajen på ungefär samma ställe som förra året, men hoppas kunna få plats i Club de Mar i december. Hamnarna här är väldigt fulla med utflaggade franska båtar som flytt den av Mitterand införda båtskatten.

Vi har under sommaren avverkat drygt 4000 sjömil, den längsta distans som vi hittills klarat av på en sommar. Men så har vi längre säsong här än hemma i Sverige och transportsträckorna har varit långa.

*Här är en beskrivning av 1984 års säsong. Detta är en sammanfattning skriven för goda vänner som en trevlig bilaga till de brev som skickas. Jag tycker den passar utmärkt som en fortsättning på berättelsen.*

### **EN RESUMÉ AV S/Y EVERGREENS TREDJE SEGLINGSSÄSONG I MEDELHAVET.**

Tvenne gånger har nu segeljakten EVERGREEN passerat mellan Scylla och Charybdis (förgäves har vi lyssnat efter Sirenernas lockrop), tvenne gånger har hon plöjt vattnet mellan Sicilien och Malta. I Messinasundet har hon mött hårda vindar och motström, i Malta Cannal har hon haft enbart lätta och förliga vindar.

S/Y EVERGREEN har blivit bordad av spanska Guardia Civil, Italienska Guardia Finanza, Grekiska och turkiska militärpoliserna samt jugoslaviska kommunistpartisaner. Hon har blivit utsatt för inspektion av lågsniffande flygplan och helikoptrar såväl som från 50-knops racerbåtar. Mystiska lådor och tunnor har vi sett flyta i vårt kölvatten och märkliga "rendez-vous" mellan motorbåtar och fartyg långt ute till havs. Knark eller kontraband?

Seglings säsongen 1984 började den 7 April i ett strålande sommarväder. Vi låg i Palma de Mallorca och hade veckan innan sliptagit och bottenmålat så EVERGREEN var i gott skick, och gjorde fin framfart trots lätta vindar. Vår första anhalt blev återigen Mahon på Menorca, som vi har dubbla anledningar att besöka. För det första är Mahon en trevlig hamn och för det andra har vi fått goda vänner (engelska) i Dennis och Dereka, som bedriver en rörelse i båtbranschen och därmed har behov av hjälp med service på båtelektronik. Det fanns också en hel del servicejobb för skepparen att utföra i Mahon, bl.a. lyckades han reparera en Decca-radar som varit ur funktion i två år. Vi tog god tid på oss och kom inte iväg förrän efter tre veckor.

Mellan Korsika och Sardinien utbreder sig Bonifacio-sundet, som i sin östra del har något som med lite god vilja kanske kan liknas vid en nordisk skärgård. Vi satte kursen mot dessa vatten och klarerade in till Italien i den ganska stora och kommersiella hamnen Porto Torres på Sardinien, där byråkratin verkligen blommade. Det tog sålunda skepparen större delen av ankomstdagen att fylla i formulär, presentera besättningslistor, försäkringsbevis etc. Det märkliga med detta förfarande är att man efter att ha engagerat tiotals människor i timmar blir debiterade en inkvareringsavgift på ungefär 1000 lire (= 5 Sv. Kr.).

La Maddalena! Pärla bland öar - men tyvärr drabbades vi av dåligt väder med regn och hård vind. Skepparen fyller år men den tilltänkta hummersupén fick överges när fiskarna inte hade kunnat gå ut p.g.a. det hårda vädret så skaldjuren lyser med sin frånvaro och det fick bli fläskkotlett i stället.

Trots detta segelmässigt dåliga väder räcker vi kryssfocken och länsar ut från La Maddalena den 13 Maj vid middagstid. Vår nästa anhalt blir Fiumicino - nuvarande närmsta hamn till Rom. EVERGREEN's skeppare har i sitt tidigare yrkesliv rest runt en hel del här på jorden men lyckats att missa Rom, så här gavs nu tillfälle att reparera skadan.

Fiumicino visade sig vara en rätt bra hamn men vi besvärades av flygtrafiken från Roms flygplats, som låg alldeles i närheten. Dessutom var fiskebåtarna i ständig rörelse och orsakade ett enerverande svall. Det var emellertid enkelt att ta sig in till Rom - tåg varje halvtimme - så vi passade på tillfället att uppsöka Colloseum, St. Peterskatedralen, Fontana di Trevi, Forum Romanum m.m. m.m. Skepparen måste tyvärr tillstå att han ej längre är så imponerad av antika minnesmärken, kanske beroende på att skocken av beundrare är mer intresserade av att få sig fotograferad framför vederbörande monument, än att ta reda på dess antika betydelse.





*Den lilla hamnen Ventotene.*

Enär vi har en viss förkärlek för öar satte vi nu kurs mot Ponza, huvudön bland de Pontinska öarna. Hamnen visade sig vara trång, ogästvänlig och ganska dålig. Vi blev faktiskt ivägjagade av en fiskebåt, som ansåg sig ha rätt till den hamnplats vi uppsökt, varför vi bestämde oss för att lämna och uppsöka den närliggande ön Ventotene i stället.

Vi ankom till Ventotene i kvällningen och när vi styrde in genom det trånga inseglingsgattet trodde vi att vi här hade funnit den ultiama drömhamnen. Framför oss utbreddes sig en lagun som kunde härbärgera kanske ett tiotal mindre fiskebåtar samt några gästande seglare.

Idyllen i Ventotene förbyttes under natten till ett inferno. En sirocco blåste upp och med den sjö som följde, så ömsom tömdes hamnen på vatten och ömsom översvämmades. Vi var fem lustbåtar som hjälptes åt att lägga ut linor och ankare tvärs över hela hamnen så att på morgonen såg det ut som ett stort spindelnät. Som väl var så inträffade inga större skador, men det blev en vaknatt för oss samtliga och mycket sömn att ta igen.

Ischia! Vilken besvikelse. Vi lämnade Ventotene kl. 10 och var i Ischia kl. 15 - en kort distans. Längre letar vi hamnplats, men blir hela tiden avvisade och dirigerade till ny plats, där vi återigen blir ivägjagade. Så småningom ger vi upp och sätter kurs mot Capri, dit vi anländer just i solnedgången. Angjöringen är förtrollande vacker, en del ljus har tänts på den branta bergsslutningen upp mot Anacapri och man kan just skönja Axel Munthes St. Michele i bakgrunden.

Efter Capri hade vi tänkt att såga oss ner utefter italienska fastlandet, men så blev det inte. Vi fick hårda NV.vindar och beslöt att hålla oss i rum sjö i stället för att gå nära land. Segelföringen var genua och bottenrevad stor, men redan detta visade sig vara för mycket för i en by skörades genuan tvärsöver så vi fick skifta till kryssfock. Som väl var

så visade det sig vara en söm som gått och i Milazzo på Sicilien som blev vår nästa hamn kunde vi för egen hand reparera skadan.

I Messinasundet ser vi mängder med svärdfiskbåtar. De har en hög mast med en korg i, där skepparen sitter och dirigerar sin rorsman mot svärdfiskstimmen. En svärdfisk kan väga mellan 500-1000 kg och betingar ett pris på ca 50 Sv. Kr. per kg så den fiskare som får några av dessa bestar blir ganska rik.

Redan innan vi lämnade Palma hade vi kontaktat jugoslaviska myndigheter för att utverka tillstånd att använda vår amatörradio för kontakter med likasinnade samt våra vänner i Sverige. Vi fick vårt tillstånd utan problem, men för att allt skulle vara giltigt måste vi inbetala 150 Jugoslaviska Dinarer till jugoslaviska televerket. I likhet med annan valuta är Dinarer inte konvertibla, så det blev ganska svårt att skicka dessa pengar. I Rom fick vi emellertid möjlighet att via postverket överföra denna förmögenhet (10 Kr.). För att vara på den säkra sidan skickade vi mångdubbelt belopp.

Sedan vi passerat Messinasundet fick vi ganska god segling och satte kurs direkt mot Brindisi, d.v.s. vi lät oss inte frestas av anhalter som Crotone och S. Maria de Leuca. Vi rundade klacken på den italienska stöveln någon gång under natten till den 5 Juni och kunde förtöja i Brindisi kl 18.50 samma dag. Denna segling var dock icke helt odramatisk för under natten konstaterade skepparen att framfarten enligt loggen var =0 trots god vind. Motorn startas, loggen kollas, men allt verkar vara i ordning. Har vi tappat propellern? Hon lyder inte längre roder! När paniken lagt sig och ficklampan kommit fram konstateras att vi fått ett enormt tonfisknät runt vårt vindroder, så vi rör oss inte ur fläcken och kan ej heller styra skutan. Med hjälp av båtshaken befrias EVERGREEN från sina fjättrar, och kan åter göra fart genom vattnet.

Här i Brindisi den berömda härvägen via Appia ändade i romersk tid med en storstilad marmortrappa ner mot hamnen. Trappan kröntes av ett monument, som delvis står kvar ännu i våra dagar. Av andra seglare hade vi hört att det i Jugoslavien råder en viss varubrist, så vi passade på att fylla upp våra förråd i Brindisi. Det stuvades kilovis med salt, socker, mjöl, tvättmedel, kaffe, the, tandkräm och tvål i EVERGREENS innandömen, men detta visade sig dock vara en överloppsgärning, för allt kunde inhandlas i Jugoslavien om än med tålamod och långt köande.

Vi förtöjde långsides kajen nedanför det ståtliga victorianska hotell Internationale, som för ett sekel sedan härbärgerade passagerare (främst engelska) på väg till Indien via den nyöppnade Suezkanalen. Järnvägsförbindelserna genom Europa hade under slutet av 1800-talet möjliggjort en snabb transport av såväl gods som passagerare från England till Brindisi, vilket avsevärt förkortade restiden till Indien, P & O Lines hade sin passagerarterminal till Indien i Brindisi och man kan nog påstå att Brindisi under denna tid var Europas fönster mot öster.

Vi lämnade Brindisi den 5 Juni med rak nordlig kurs till Dubrovnik, dit vi hade ca 120 sjömil över Adriatiska Havet. Nästan halvvägs ser vi en Riva-motorbåt som ligger bi i den rätt grova sjön. För att kolla att allt står rätt till faller vi av och söker kontakt med besättningen men bemöts med avmätta handviftningar som om de ville vi skulle dra åstad. Lite senare ser vi ett större fartyg dyka upp över horisonten och Riván får fart och gör "rendez-vous". Knark? Vapen? Under eftermiddagen får vi ett präktigt åskväder över oss så vi blir tvungna att ta in två rev i storen och skifta till kryssflock.

Nästa dag bjuder på något bättre väder men när vi närmar oss Dubrovnik får vi problem med navigationen. Skepparen både radiopejlar och tar solhöjder med sextanten men bäringarna stämmer inte med positionslinjerna. När det blir kväll och mörkt utan att mysteriet har lösts, så bestämmer vi oss för att dreja bi för natten och invänta ljusningen för att säkra vår position.

När morgonen gryr - en strålande skön morgon över ett azurblått hav finner vi oss vara 4 sjömil syd Dubrovniks hamn, inte långt från den position vi hade när vi drejade bi. EVERGREEN har förmågan att ligga bi med bärgade segel och rodret surrat i lä med minimal avdrift och fart. När vinden tar tag i skrovet så tvingas stäven undan vind och båten får fart. När hon fått upp styrfart tar rodret vid och tvingar upp henne mot vinden igen. Så ligger hon och zig-sagar med kanske ½ knops avdrift och ½ knops framfart, beroende på vindstyrkan. En fördel med denna typ av biliggning är att det bildas ett kölvatten mot lovart, som har en tendens att dämpa brytande sjö. Det kan nämnas att vi prövat denna typ av biliggning i stormar upp till 30 m/s med gott resultat. När det blåser så mycket är det fruktansvärt obekvämt ombord - man försöker ligga i kojén och ta spjörn mellan skottet och slingerduken men det blir tröttsamt och så småningom somnar man av ren utmattning. Att försöka hålla utkik under dessa konditioner är ganska lönlöst - havet ryker och regnet smattrar - så sikten är minimal. Vi har en radar-varnare, en radarreflektor och ett ekolodslarm som vi helt förlitar oss på. Tutar det i någon av dessa apparater så går vi upp och kollar - oftast är det ett handelsfartyg vid horisonten som startat vår radardetektor.

Dubrovnik - f.d. Ragusa - vilken upplevelse! Nyttvättade marmorgator som var helt befriade från all fordonstrafik. Venetianska köpmanshus med utsmyckningar utom beskrivning. Den gamla galärhamnen - nu avstängd för nöjesseglare men fortfarande brukad av de lokala fiskarna. Katedraler och palats som vittnar om andra epoker. SE DUBROVNIK - SEDAN DÖ!

När vi väl hade börjat smälta alla dessa fantastiska intryck från en annorlunda värld, så gick vi och köpte aktuella sjökort för att kunna rekapitulera vår navigationsmiss kvällen innan. Hugaligen - vad sägs om att man flyttat Dubrovniks radiofyr från hamnen, till en ö som heter Kolocep och som ligger 3 NM VNV från Dubrovnik! Det var gott för skepparen att veta att han inte hade gjort bort sig helt.

I Dubrovnik blev det inklarering med pukor och trumpeter! Tre myndighetspersoner klampar ombord med skrivblock och diverse formulär för att registrera S/Y EVERGREEN's besättning och utrustning. Men skepparen hade lytt goda råd och gjort en noggrann förteckning över såväl lösa som fasta inventarier i form av elektronikutrustning och radioapparater. Denna förteckning, försedd med skeppsstämpel och egenhändigt undertecknad av skepparen, presenterades i två maskinskrivna exemplar för vederbörande. När skepparen därtill kan presentera ett dokument från Jugoslaviska Telemyndigheten att han äger rätt att under tre månader inneha och nyttja radiosändare i Jugoslaviska kustvatten, så avlägsnar sig strax myndighetspersonerna under respektfulla artighetsbetygelser!

Nu var det fritt fram för segling i Dalmatiens mångomtalade skärgård! Sommaren hade kommit, vattnet var 23 grader och solen strålade från en molnfri himmel. Att i detalj beskriva alla hamnar och ankringsplatser som vi uppsökte, ligger utanför denna artikels ändamål, men vi minns med längtan tillbaka till hamnar och ankringsplatser

som Necujam, Trogir, Sicénica, Lavsa, Dugi Otok och Smokvica - de tre senaste i den s.k. Kornati-skärgården. Som gamla bohuslänsseglare såg vi fram emot Kornatiarkipelagens kala klipphöllar. Tyvärr finns ingen jämförelse. Medan i Bohuslän graniten och basaltklipporna slipats silkeslena av istider, stormar och snö så har erosionen i Dalmatien bara vässat taggarna på de ogästvänliga klipporna så att de är svåra att överhuvudtaget ta sig i land på. Men vad har man egentligen i land att göra när vattentemperaturen är så inbjudande att man i timmar kan simma omkring med snorkel och cyklop för att göra upptäckter bland fiskar och bottenfauna?

Vi hade av andra seglares berättelser lockats att uppsöka de berömda Krka-fallen. Dessa vattenfall störtar via trappstegsliknande avsatser ner i en fjord, som är seglingsbar till staden Skradin, ca 2,5 NM från fallen. När man seglar in i fjorden har man på styrbordssidan den gamla staden Sibenik, som blev vår natthamn på denna expedition. När vi i kvällningen sitter i sittbrunnen vid ett glas vin, njutande av tillvaron och den vackra omgivningen, blir vi tilltalade på svenska av ett par, som stått på kajen en stund och betraktat vår båt. Vi bjuder dem ombord för en pratstund och inbjuds till middag i deras sommarhus nästa dag. Pelle och Danica! Aldrig glömmet vi deras gästfrihet och omtanke till S/Y EVERGREENS besättning.

Krka-fallen var en upplevelse! Vi hade ankrat så högt upp i fjorden/floden man kan komma med mastad segelbåt och hade som ankargranne en tysk båt vid namn S/Y ROSITA med besättning Dieter och Rosita. Vi hade mött dem året innan i Reggio de Calabria så återseendet blev hjärtligt. Dessvärre hade Dieter fått ryggskott så han orkade inte ta sin dinge upp till fallen. Det var lite tryck i den duschen - men oj vad skönt att stå där och spolas av färskvatten!

Vi gick tillbaka till Krka-fallen två veckor senare men fann förhållandena helt annorlunda, Det var nu förbjudet att ankra nedanför fallen så man var tvungen att lägga till i en nybyggd marina, där hamnavgiften var 1000 Dinarer (ca 70 Skr). Visserligen ingick dusch i priset, men den fick man ju gratis i fallen! Eller kanske inte, för när vår son och sonhustru som hade mönstrat ombord i Trogir för fyra veckors segling, kom med dingen upp till fallen blev de avkrävda 300 Dinarer i turistavgift. Naturligtvis får man inte omkring med plånboken i en dinge, så betalningen fick vara och de fick både duscha och uppleva fallen ändå. De flesta länder med attraktiva kuster har ju lärt sig att skinna båtfolket! Tråkigt men ganska naturligt.

De fyra veckor som vi hade son och sonhustru ombord passerade snabbt med vackert väder, fina seglingar, bad och windsurfing i sköna naturhamnar. Men avresedagen nalkades så vi går in till Trogir (nära flygplatsen vid Split) för att följa ungdomarna till planet. Trogir denna antika stad med sina gamla gränder och vackra stenhus. I stadens centrum, vid stortorget, ligger katedralen, som det tog trehundra år att bygga. Den blev färdig ca. år 1240, men har i stället mycket av småstadens charm och värme. Det kändes som vanligt vemodigt att ta farväl av ”barnen” vid flygplatsen, innebärande att skeppsparet får åter vara ensamma. Emellertid var det bestämt att vi fyra veckor senare skulle plocka upp LOD och hans kompis i Piréus, varefter de skulle segla med oss i Egeiska havet i hela fyra veckor.

Vi lämnar Trogir vid middagstid den 10/8 efter att ha provianterat på stadens utmärkta frukt- och grönsaksmarknad. Vår avsikt var att gå till Dubrovnik för att klarera ut, men på vägen dit fanns många fina naturhamnar och vi hade definitivt inte bråttom.

Vid Bobovisce på ön Brac, bara 15 sjömil från Trogir, fann vi en fin vik där vi låg kvar i flera dagar för att syssla med lite båtvård och lata oss i solen. Jämte Kornati-arkipelagen uppfattade vi kuststräckan mellan Trogir och Dubrovnik som den ur seglingssynpunkt mest intressanta, och vi fann här flera trygga ankarplatser. Ett verkligt smultronställe är Luka Polade på ön Mljet. Man ankrar här i en djup vik som böjer av i nittio grader efter inloppet och som med sina höga, pinjeklädda stränder inte bara är vackert, utan även skänker perfekt skydd i all tänkbart väder.

Den 22/8 klarerade vi ut från Jugoslavien och satte kurs mot Brindisi. Dit går allt väl, men vår vidare färd västerut till basen i Palma, blir inte helt problemfri. På vägen från Crotone till Syrakusa får vi en stormby över oss, så att inom 1 minut sköras både genua och storen mittöver. Till råga på allt ligger Ulla i 40 graders feber (återfall på Maltafebern?). I Syrakusa får vi reparerat seglen och träffar våra danska bryggrannar från förra vintern. Gissa om det blir stor fest! Tage och Jette har seglat i Grekland och Turkiet i sommar och är nu på väg till Västindien i sin Swan-48. Otroligt att bara två kan hantera en så stor båt!

Vi lämnar Syrakusa den 7/9 men även nästa etapp skulle bjuda på besvärligheter, då vår laddningsgenerator plötsligt pajade. I 200 sjömil fick vi segla utan lanternor och instrument. Som väl är så har jag uppodlat en viss skicklighet i bruket av sextanten och de astronomiska beräkningarna, så den 12/9 seglar vi in i Marsala fiskehamn. För 1500 Skr. ordnas en ny generator och vi är åter ”fit for fight”.

Från Marsala på Sicilien får vi ganska hårda vindar på vår väg till Carloforte på Sardinien. I tre dygn kämpade vi mot 20 m/s stick i stäv, men anländer lyckligt och väl till Carloforte den 18/9 och kan förtöja bland idel gamla bekanta.

Vädret hade nu kommit in i en ostabil period och lågtryck och kallfronter avlöste varandra. Men den 22/9 fick vi en någorlunda positiv väderrapport, så tillsammans med en holländsk ketch och en tysk 10 m. stålbåt bestämde vi oss för att lämna för Mahon på Menorca. Det visade sig emellertid att vi varit för optimistiska beträffande väderutvecklingen, så vi tvingas alla tre att återvända! Med hård vind och sjön rakt i nosen är det lönlöst att fortsätta.

Men nästa dag är väderrapporten ännu mera uppmuntrande, så vi blir fem båtar, som ger sig av tidigt på söndagsmorgonen. Detta kommer att bli vårt livs hårdaste segling! Vi fick tre stormar med vindstyrkor uppemot 30 m/s över oss och tvingades ligga bi utan segel. Men vi hade då kommit mer än halvvägs och ville inte vända igen.

Till Mahon ankom vi den 26/9 och kunde räkna in två av de fyra båtar, som lämnade med oss. Tre av de fem hade sålunda kommit fram, men var befann sig de andra två? Vi var litet oroliga tills vi fick besked att den ene (en fransk 20m. skonare) hade återvänt till Carloforte, men den tyska stålbåten saknades ännu.

Det dröjde faktiskt flera veckor innan vi fick beskedet att tysken hade haft problem med navigeringen i det hårda vädret och därmed missat Mahon. Skönt att även han kom tillrätta!

I Mahon låg vi i två veckor för jag fick lite instrumentjobb hos Dennis i Nautica Mahon. Dessutom träffade vi på en svensk Scampi med Peter och Susanne Bildt, som

låg på vår utsida. Peter är släkt med Bildt-arna på Morlanda och kusin med Carl Bildt (moderaten!). Susanne är sjuksköterska och känner många, som Ulla också känner, så ibland tycker vi att världen är väldigt liten!

Från Mahon fick vi en helt underbar segling hit till Palma och det kändes skönt att åter förtöja i Club de Mar, där vi faktiskt blev eskorterade in till en för oss reserverad plats.

Sammanfattningsvis kan sägas att vi denna sommar dels fått många nya vänner, dels återsett flera av tidigare års bekantskaper. Flera av dessa ”känningar” ligger här i Palma över vintern och vi får nog inrikta oss på ett ganska hektiskt ”social life” i år. Seglingarna i Jugoslaviens skärgård var härliga och vi hade en fin tid tillsammans med Hasse och Pia. Det var den positiva sidan av sommaren 1984.

Till den negativa sidan hör stormarna under tillbakaseglingen, skörningen av segel och trasig generator - samt sist, men inte minst, att vår fina Zodiac-dinge blev stulen i Jugoslavien. Vi har nu köpt ny dinge, men det är ändå ledsamt, för de 4000 Skr. den kostar skulle vi använt för att resa hem till jul. Vilket alltså innebär att, såvida inte några av våra vänner har tänkt sig till Palma i vinter, så blir det inget sammanträffande i år.

S/Y EVERGREEN har i sommar seglat 3322 sjömil enligt loggen, men då tillkommer c:a 200 mil när den var avslagen för att laddningen pajat. De somrar som vi seglade tufft i Sverige/Danmark/Norge brukade vi komma upp i c:a 1000 sjömil!

*Här slutar sammanfattningen av 1984 års segling i Medelhavet. Nu ligger alltså Evergreen i Palma på Mallorca. Här kommer ett utdrag ur ett brev som min mor skrev till mig och min fru. Det är daterat 16/10 1984.*

Vi har nu kommit till ro här i Palma. Det var dåligt med båtplatser här på klubben men vi fick ändå en plats. Detta kan bero på att vi låg här förra året och att vi skrev ett brev till hamnkaptenen och tingade på en vinterplats. Det känns faktiskt skönt att komma tillbaka hit till Palma. På något vis så är Palma vår hemmahamn nu för tiden. Vi har ännu inte hunnit upp i staden men det blir nog i morgon. Vår segling från Cala Ratjada och hit var perfekt. Vi gick för bara genuan och gjorde 5-6 knop. Som vi har berättat tidigare så hade vi ett lustigt väder i Mahon. Här i Palma är det strålande solsken och jag sitter i brunnen och skriver detta brev i bara T-shirt så skillnaden i väder är fantastisk. Som väl är så är det bara till det bättre.

I förrgår tog vi oss en promenad efter Paseon och bort till Club Natico för att kolla om vi hade några känningar. Jussi och Elina som legat här i Palma i 8 år var vi säkra på att stöta på men det visade sig att vi hittade flera av denna sommars bekantingar. Den australiensiska båten och den amerikanska som vi träffade på i Jugoslavien fanns på plats här i Palma. Då vi strosade på Paseon sprang vi dessutom på ett engelskt par som vi lärde känna i Mahon förra året. Vi hittade sedan Sture som har varit här några år och som var över i vår båt förra vintern och fick svensk husmanskost i form av bruna böror och fläsk eller ärtsoppa. Som avslutning på kvällen slank vi in på Martins Nab för en nattaöl och där hittade vi Jussi och Elina så det kändes som om cirkeln var sluten.

I dag har vi haft en vemodig dag igen. Våra danska vinterbåtsgrannar har lämnat Palma för Västindien. Vi var bjudna på lunch och strax efteråt så tog de sina tampar och



har satt kurs på Gibraltar. Vi önskade dem en god segling och dessutom hoppades vi att vi någon mer gång skulle träffas. Det är fint att lära känna så goa människor.

*Här, ett utdrag ur ett annat brev som berättar om bl.a. möjligheterna att tjäna lite extra pengar. Brevet är daterat 2/11 1984.*

Eftersom vi nu ligger här i Palma för tredje året i rad, har vi fått en hel del vänner. Jag börjar tydligen också bli känd för mitt elektronikkunnande, för jag har redan haft ett antal jobb. Bl.a. hjälpte jag en jänke i en Swan-43 med att koppla ihop en Satnav och log/kompass och för det fick jag 50 dollar. Men det är inte alltid det är pengar det gäller, för en liten stund sedan fick både Ulla och jag en behövlig hårklippning av holländska Pia för jag hjälpte häromdagen hennes man Wil med att löda ihop ett brustet kopparrör. Tjänster och gentjänster! De är föresten samma holländare som vi seglade ut tillsammans med från Carloforte.

Vi har den senaste tiden haft toppenväder med strålande sol och ca 25 grader på dagarna, så vi har repat oss från den strapatsrika hitseglingen från Jugoslavien och mår bara fint. Uppe i Svenska Kyrkan blev vi välkomnade med stora famnen och passade på att låna en trave böcker, så när vi inte har annat pyssel så sitter vi i solskenet och läser. Det är faktiskt en ganska behaglig tillvaro vi för nuförtiden och vi kan bara beklaga att vi inte hade tillfälle att bryta upp tidigare. Vi kommer inte hem till vintern utan tror att vi kommer att få en fin tid här nere och fira jul och nyår på Svenska Lasses Danske Kro tillsammans med ett antal svenska båtvänner. Förra året var vi hos Svenske Lasse och åt julbord för ca 50 Skr. - inkl. öl och Ålborg - och han kunde ställa upp med bl.a. 20 sorters sillinläggningar, syltor, pastejer, skinkor m.m. m.m. som hör ett svenskt julbord till. En sak som vi har noterat i år är att de flesta livsmedelsaffärerna här erbjuder Abbas sillinläggning och matjesfilé samt Kalles kaviar, Kavlis böcklingpastej m.fl. svenska produkter. Priserna skiljer sig inte nämnvärt från vad man får betala i Svedala. Är det devalveringen som fått igång denna behjärtansvärda exportsatsning?

Vår senaste bekantskap är en amerikansk mormors-mor på 65 vårar. Hon är skrynklig som ett russin i ansiktet och startar idag på ensamsegling över Atlanten till Västindien och vidare genom Panama till Kalifornien, där hon har sin familj. Hennes båt är en 10 meters ketch. Jag tror hon är lite knäpp för hon säger att hon skall uppträda i ett TV-program och tjäna 15.000 dollar samt skriva en bok som skall göra henne rik. Men om hon kommer fram, så lär hon bli den första mormors-mor som ensamseglat över Atlanten.

*Här är delar av ännu ett brev. Det är daterat 17/1 1985. Det är min mor som skriver.*

Vi ligger kvar i Palma i Club de Mar och jag har en känsla av att vi måste bli kvar ytterligare några månader. Som du kanske vet har vi haft en bedrövligt kall vinter. Enda charmen förutom Svenska Kyrkan med sitt fina bibliotek är att vi varit många svenska båtar med besättningar som har övervintrat i Palma. Det är mycket roligt då de andra svenskarna tar sig en liten sväng under dagen och vi får en liten pratstund tillsammans. Det är ju faktiskt extra roligt med brev och besök om man är ute på vårt vis. I dag har vi haft besök av två svenska besättningar och dessutom av en engelsman som har affär här i stan. Skepparen håller på med att laga vår fäskvattenpump men har hela tiden blivit avbruten. Det är ju svårt att starta med arbetet efter varje avbrott men det är också roligt att andra människor hör av sig.



*Ulla och Henry. Under övervintring i Palma läggs det många patienser.*

Under dessa helger vi har haft den sista tiden så har vi svenskar som övervintrat här i Palma haft många trevliga fester. Vi började med ett härligt julbord hos ”Svenske Lasse”. Henry och jag hade för två år sedan varit och avnjutit ”Lasses julbord”. Enda skillnaden var att det i år kostade något mera men det var lika gott. Vi var 10 stycken som njöt av alla goda sillinläggningar, korvar, syltar, och skinka. Vi promenerade ca 3 km till restaurangen och efter denna stabila måltid var vi tvungna att även ta en tre-kilometers promenad tillbaka. Vi måste helt enkelt skaka ner all mat. Både Henry och jag tycker om att promenera nu för tiden så det var bara skönt.

På nyårsafton hade vi knytkalas ombord på en stor råseglare som heter ”Liberty”. Besättningen ombord heter Leif och Gittan och de är mycket rara och ställer gärna upp då vi svenskar vill ha fester för en så där 10-12 personer. ”Liberty” är avsedd för charter och har gott om plats med stort pentry (stor elugn, diskmaskin, tvättmaskin e.t.c.) men frågan är om de får några chartergäster. Vi håller tummarna för dem och Henry har hjälpt Leif att skriva ett brev till en agent för charter. Henrys engelska är ju av förståeliga skäl bättre än Leifs.

Denna sommar har vi träffat flera trevliga och roliga människor. De har dessutom den trevliga vanan att försöka höra av sig med ett brev eller ett vykort då och då. I går fick vi ett brev från Västindien från våra danska båtgrannar från förra vintern. De lämnade Palma dagen efter att vi kom hit och vi hann precis att äta en lunch innan de räckte sina segel för sin segling till Gibraltar. De berättade i sitt brev att de har 30 grader varmt och det är vi sannerligen avundsjuka på för vi har denna vinter haft det otrevligt kallt. Det påstås att det inte har varit så här kallt på Mallorca på 20 år. Varför måste vi drabbas av detta elände? Det går trots allt ingen nöd på oss i och med att vi har el från kajen och kan ha en liten Braun cupe-värmare gående mest hela dagarna. Det enda är att man får så dålig arbetslust när temperaturen är så låg. Vi hörde häromdagen att Kiruna

hade +2 grader och att Göteborg och Malmö hade -12. Är detta vettigt? Hela Europa har tydligen varit fångade i en otrolig köld.

Våra fortsatta planer beträffande segling är ännu inte helt klara. En sak är dock säker, att vi inte blir kvar här i Medelhavet efter denna kalla vinter. Vi gör nog som våra danska vänner. Styr kosan mot Gibraltar för att sedan fortsätta över Atlanten och gå antingen till Västindien eller till Brasilien. Vi har träffat flera båtbesättningar som har Brasilien som mål. Det lär vara både fint klimat och billigt vilket är något som passar oss.



*Porto Christo Mallorca, En av de sista hamnarna i Medelhavet.*

*Här är delar av ett brev från den 27/8 1985. Evergreen har nu seglat från Mallorca och ut genom Gibraltar vidare till Madeira och sedan ned till Kanarieöarna. Brevet är skrivet i hamnen Puerto de Mogan.*

Vi befinner oss nu i en nyanlagd fiskehamn, som även är avsedd att bli ett turistparadis. Ingenting är egentligen riktigt färdigt än, utom själva hamnen, men här kommer säkert att bli mysigt. Orten som sådan är liten och det kommer inte att finnas plats för så många hundra turister. Det kommer inte att byggas några mastodonthotell, utan bara tvåvåningshotell och separata lägenheter i omedelbar anslutning till hamnen. Tyvärr är inte dessa lägenheter till salu - de skall bara kunna hyras - vilket är synd. Annars hade det säkert varit alla tiders investering.

Puerto de Mogan ligger bara 3 sjömil nordväst om den kända turistorten Puerto Rico, som har en fin hamn men tyvärr väldigt dyr, c:a 50 Kr. per dag. Här kostar det ingenting - än så länge. Men jag tror att när anläggningen blivit färdig blir det nog så dyrt.

Vi har det väldigt fint här i värmen, c:a 30 grader i skuggan varje dag. Jag tror vi har sett ett moln på tre månader och det är inte utan att man skulle välsigna en ordentlig regnskur. Men sådant förekommer ju bara inte sydväst av Gran Canaria!

Men låt mig nu börja från början och berätta om vad sig tilldragit har under seglingen från Mallorca och hit.

Den 19 maj lämnade vi Palma de Mallorca efter att ha vinkat farväl till Hasse på flygplatsen. Han var på tjänsteresa till Cannes och kunde utnyttja den till att komma ner till Mallorca utan extra kostnader. Det var skönt att åter få komma ut på böljan den blå efter att ha legat i ide hela vintern!

Den 8 juni går vi ut genom Gibraltar Strait och försöker ligga upp mot Portugals sydkust. Detta visar sig emellertid svårt, för vinden är nordväst, så vi faller av och sätter kurs mot Madeira. Sex dygn senare kan vi klarera in i Funchal. Här finns en ny fin gästhamn med pontonbryggor (för tidvattnet, c:a 2 meter ), duschar, el och vatten. Kostnad 50 Kr. per dygn. I Funchal träffade vi svenske konsuln, som vi umgicks en hel del med för han var mycket trevlig. När vi skulle lämna efter att ha klarerat ut så fann vi i sittbrunnen en flaska märkt: Konsulns punsch efter farfar. Konsuln heter Lennart Cederlund.

Från Madeira hade vi tänkt oss till de ensliga öarna Ilhas Selvagem, som ligger ungefär mitt emellan Madeira och Tenerife, men vid ankomsten dit gick dyningen alltför hög för att vi skulle våga ankra upp, så tyvärr blev vi tvungna att fortsätta mot Tenerife utan att komma iland. Detta var synd för vi hade i Funchal genom Cederlunds försorg träffat en engelsman som är ägare till Ilhas Selvagem. De är alltså privatägda men genom överenskommelse med Portugal överlättna till naturreservat. Förutom ett par fyr- och naturväktare är öarna obebodda, men vår engelsman hade per radio varskott sina väktare att vi skulle komma och att de skulle ta hand om oss. Öarna är bl.a. ett fågelparadis och jag minns att Nils Dahlbäck hade ett TV-program från dessa öar. Kursen blev nu satt mot Puerto Santa Cruz de Tenerife. Överseglingen gick fint i en härlig slör men väl ankomna till hamnen finner vi ingen förtöjningsplats. Ideligen blir vi ivägjagade av fiskare och tullare. Eftersom det inte går att krusa skipper på S/Y EVERGREEN så sätts nu kurs mot Puerto Rico på Gran Canaria.

Där, mina vänner, stod en välkomstkommité på kajen. Det var Hasses svärföräldrar, som genom mina radiokontakter med Sverige hade fått reda på att vi var på ingående. De hade råkat ringa hem samtidigt som jag hade radiokontakt med Lasse på Tjörn, och blev därmed informerade om vår ankomst! Mötet blev till ömsesidig belåtenhet. Vi fick duscha och tvätta håret på deras hotellrum, samt bjuda på oxfilé ombord. Sedan blev vi bjudna på fin restaurangmiddag av Kent och Elny. Efter fyra dagar var det dags för Kent och Elny att åka hem och då blir skepparen sjuk i 39,3 grader, så vi blir kvar i Puerto Rico några dagar till, varefter skepparen åter är ”fit for fight”. Vår avsikt är att segla till Las Palmas, ca. 45 sjömil, för att hämta post och besöka konsulatet. Närmaste vägen är moturs runt Gran Canaria, men vid sydöstra hörnet av ön är helvetet lös! Vi får 30 m/s rätt i nosen, så det är bara att vända tillbaka till Puerto Rico. Nästa utbrytningsförsök



gjordes medurs - med ännu sämre resultat. I tre dygn tvingades vi att ligga bi för bara riggen med hundra meter grov lina akterut för att bromsa farten!

Det blev Puerto Rico igen. Vi känner den hamnen rätt väl nu! Men det bästa var att vi lärde känna en del seglare, som kunde berätta för oss att under denna tiden på året är det helt omöjligt för en liten båt att ta sig till Las Palmas härifrån. Det blåser stadigt 20-30 m/s mellan öarna och först i oktober blir läget normaliserat. Alltså, först i oktober kan vi segla till Las Palmas. Men eftersom det går buss härifrån varje halvtimme till en kostnad av 5 Kr så kanske det inte är värt besväret. Bussen tar visserligen 1 ½ timme i värmen, men å andra sidan lär Las Palmas vara oljig och allmänt otrevlig.

*Detta var sista brevet som skrevs innan min mor förolyckas den 7/9 1985. Jag fick beskedet av min far per telefon strax efter att man funnit henne drunknad intill båten. Min mor brukade ofta ta sig ett morgondopp och vad som egentligen hände den där morgonen kommer vi helt säker aldrig att få reda på. Min far var inte ombord utan på en annan båt för att hjälpa en vän som båda varit ombordbudna till kvällen innan. Obduktionen angav endast att dödsorsaken var drunkning.*

*Jag och min fru Pia bestämde att vi båda skulle ta första flight ner till Cran Canaria och till min far. Vi var nere nästa dag, söndag på eftermiddagen. Jag minns speciellt hur outhärdlig väntan på Madrids flygplats var. Vi fick vänta där i 4 timmar innan vi kunde gå på planet för den sista etappen och träffa min far. Under dagarna där nere var det mycket praktiskt som måste ordnas. Min far hade hyrt en bil. Hur skulle vi annars ha kunnat uträttat allt?*

*Genom konsulatet fick vi kontakt med en härlig präst, Björn Rydberg vid Svenska Kyrkan i Las Palmas. Det är så att i katolska länder tillåts inte kremering så jag och min far bestämmer att Ulla skall begravas här på Cran Canaria. Ett beslut som vi inte någonsin har ångrat. Alternativet hade ju varit att frakta stoftet till Sverige. Det känns helt rätt att hon fått sin sista vila på Sankt-Lazaros Kyrkogården i Las Palmas. Denna Kyrkogård ligger avsides högt ovanför staden med utsikt åt norr över Atlanten.*



*Ullas grav på Sankt-Lazaros Kyrkogården i Las Palmas.*

*Nu måste båten förtöjas ordentligt och vi tuffar iväg till Puerto Rico där Evergreen får ligga några månader tills min far samlat sina tankar och bestämt sig för vad han skall ta sig till.*

*Efter ett tag reser han ner till Cran Canaria och till jul kommer jag och Pia ner för en semester som sedan länge varit planerad, långt innan min mor gick bort. Vi firar julen tillsammans i Puerto Rico. Min far har bestämt att tillsammans med en bekant till släkten segla över till Västindien. Detta sker också senare men för tillfället stannar jag här med berättelsen.*

*/ Hasse*