

1593 nm - på tre veckor!



Text och foto: Thomas Kronlund

Under augusti månad år 2008 hade jag förmånen att få segla en Najad 390 från Lissabon och åt fel håll. Dvs från Lissabon och norrut mot det kyliga Sverige och en "Bonnhåla" i sydvästra Skåne. Det var min första rent fysiska kontakt med båttypen och jag var lite undrande över hur det skulle gå. Najaderna är ju, enligt den grekiska mytologin, nymfer som håller till i sötvatten, de är flodgudarnas döttrar. Den här resan skulle till stor del gå på Atlanten, Biscaya, Engelska Kanalen och Nordsjön och med min geografiska uppfattning är det mycket långt från både sötvatten och floder. Men, med lite tur kanske man kunde få uppleva några nymfer.



Ett synnerligen bekvämt och praktiskt sätt att förflytta sig över The Bay of Biscay.

Det var en nybliven najadägare som köpt båten på Mallorca och seglade henne till spanska sydkusten. Där konstaterade han att han inte skulle hinna tillbaka till Sverige innan semestern var slut. Han kontaktade således Kryssarklubben, där han fick förslag på ett antal namn, varav mitt namn var ett av dem. Då vi fick kontakt lovade jag att återkomma någon dag senare. Jag behövde hjälp och måste skaffa fram en kompetent besättning. Visserligen har jag korsat Biscaya två gånger tidigare och då som ensamseglare i en Fortissimo. Men de båda gångerna var jag ute i god tid, hade inte allt för bråttom och hade dessutom radar till hjälp med vakthållningen. Men nu var det andra bullar på gång.

Jakten på medhjälpare

Jag ringde runt till flera av mina seglingsintresserade vänner, men hade svårt att få napp. Semestrarna var ju slut! Den sista jag kontaktade var en vän sedan 10-talet år tillbaka och som jag träffade när vi gick en kurs i kortvågsradio. Han har under de senaste nio åren ägnat sig, att tillsammans med sin fru, segla jorden runt i en Najad 34. Nu har de nästan kommit runt klotet och har båten upplagd på Cypern under sommaren. De är i Sverige för att bli hälsa på barn och barnbarn. Han var den sista som jag trodde skulle vara intresserad av att ge sig ut på en kortare långsegling, men han ställde upp.

Ute på bryggan, där jag har min egen båt liggande, berättade jag för några av mina båtgrannar vad jag hade för planer. Döm om min förvåning, när en av båtgrannarna dagen därpå, knackade på och frågade om han fick följa med. Efter kontakt med min jordenruntseglande kompis, kunde jag glädjande konstatera att vi skulle bli tre ombord, vilket skulle underlätta vår resa väsentligt.

Förberedandet i full gång

En av förberedelserna var att besöka ordföranden i Najadklubben Västs båt, givetvis en Najad 390, för att närmare stifta bekantskap med båten och få lite nyttiga tips. Sen var det att, i vanlig ordning när det gäller långsegling, göra listor med allt som skulle fixas och skulle tas med. Båten saknade en del utrustning, då den troligen mest var använd som flytande sommarstuga runt Balearerna. Jag kom till slut upp i mer än 15 kg övervikt i mitt bagage med alla prylar som skulle med. Men tillsammans lyckades vi lösa det problemet, bli med hjälp att en trevlig kvinna vid incheckningen och slapp därför betala dyra avgifter för övervikt.

Portugal

Frampå lördag eftermiddag landade vi i Lissabon och tog oss med taxi ut till Alcantara, som är en av hamnarna i Rio Tejo, strax öster om den berömda 25 aprilbron. Jag har legat där med min båt en gång tidigare, för åtta år sedan, när jag väntade på två andra kamrater, som skulle hänga med till Madeira och Kanarieöarna. Men det är en annan historia.

Vi blev insläppta genom grindarna och kunde känka oss ner till båten, som skulle bli vårt hem ett par veckor framöver. Inget ovanligt för mig att ha ett flytande hem, då jag haft min egen båt som enda bostad i över arton år. På plats var ägaren, hans fru och en vän till ägarparet. Det skulle bli en "trång" första natt, då de inte tänkte lämna skutan förrän dagen därpå. Resten av dagen ägnade vi åt att gå igenom båten och fick dessutom lite tid över till samkväm på kvällen.

På söndag morgon tog jag "befälet" och vinkade av den hemresande besättningen. När vi hade bunkrat nödvändiga och även lite onödiga varor, lämnade vi Lissabon och gick ut och ankrade utanför hamnen i Cascais, för att ha ett lite bättre utgångsläge inför kommande dag.

Då jag gått Portugals kust söderut två gånger tidigare, visste jag att hela kusten är fullständigt översållad med välar/vakare/flaggor/fiskeredskap, och det upp till 20-30 sjömil utanför kusten. Oftast blåser det också en nordvästlig vind och motorgång



är det som gäller när man går norrut. Med min långkölade båt är det inte farligt att gå där nattetid. Men med en båt med delat lateralplan och propellern hängande fritt emellan köl och roder kan det i sämsta fall sluta med en katastrof (och jag är både badkruka och avskyr att ha huvudet under vatten). Så då finns det, som jag ser det, bara två alternativ; Köra motor dagtid eller att ge sig ut på en lång kryssbrog, långt utanför kusten. Vi valde att köra motor dagtid och ligga i hamn nattetid.

Spanien

Efter ett antal hamnar, tre för att vara exakt, anlöpte vi Baiona. Den har blivit en av mina favoriter på Portugals atlantkust. Jag har ytterligare en favorit, som blev vår nästa hamn - Camariñas - men den byn ligger i Spanien. Båda byarna fastnade jag för, när jag för första gången var där för åtta år sedan.



Fem år senare, när jag kom tillbaka, hade de förlorat lite av sin pittoreska charm och exploaterats för båtturen. Det i form av fler pontoner och givetvis dyrare hamnplatser. Resan till Camariñas var också som jag förutspått till största delen för motor och med växlande vindar, givetvis från nordväst. Dyrningen var stundtals även den ganska hög.

Nu tycker jag att det är svårt att uppskatta våghöjd, från botten av dalen till

Ovan Camariñas år 2000, en enda ponton

Till höger Camariñas år 2005, två pontoner

Nedan Camariñas 2008, tre pontoner



toppen av vågen. Men en grov uppskattning är på ca 5-6 meter. Men de var fullständigt ofarliga och harmlösa, då de var över hundra meter långa.



Båten var tidigare registrerad i tyska Bonn. Men självklart kunde vi inte segla omkring i en svenskflaggad båt från Bonn. Således lade vi till ett "håla" efter Bonn. Vi tyckte det var passande, då vi skulle till en liten bonde- och fiskeby i sydvästra Skåne.

Båten

Najadvarvet är ju känt för att göra kvalitetsbåtar och efter drygt 1500 M kan jag bara intyga att så är fallet. Seglingsegenskaperna är utmärkta. Att leva ombord fungerar också bra. Men! Lite smolk i glädjebägaren finns det. Den är väldigt mörk invändigt trots flera takluckor och kanske tack vare att sidofönstren sitter placerade nedanför relingen. Belysningen invändigt var även den en fullständig katastrof. Det var också mycket dåligt med grabbräckan, både utvändigt och invändigt. Spisens konstruktion i "sjöläge" var heller inte bra. Klämrisken mellan grabbräcket och spisen var uppenbar och utsatte mina fingrar mer än en gång för plågsamma upplevelser, under gång även i lätt sjö.



Just det här exemplaret hade en turboladdad Volvo Penta i maskinrummet. Problemet med den var att den tog fruktansvärt mycket olja. Omkring 1 liter på 10 timmar. Pratade med en av mina motortekniska vänner om problemet. Han sa att i segelbåtar skall man inte ha turbomotorer. En turbo gör ingen nytta annat än vid gaspådrag eller vid full gas. En båtmotor som går på marschfart/varv, kanske bara utnyttjar 40-60% av sin kapacitet och det gör att turbon inte får jobba som den skall samt att den bekar igen. Det ibland med svåra motorskador som följd. Jag har en vän vars HR 352s maskin skar med anledning av det. I det här fallet misstänker jag att den tidigare ägaren laddat sina batterier genom att köra motorn på tomgång, då båten inte hade annan utrustning för att ladda batterierna än sin generator och landström. Det finns inget som sliter på en dieselmotor så mycket som att ligga att köra den på tomgång. Motorn kommer aldrig upp i rätt arbetstemperatur. En diesel måste ha både motstånd och lite högre varvtal för att må bra, oavsett turbo eller ej.

Biscaya

För tredje gången i mitt liv skulle jag nu korsa den här pölen. Fastän den här gången åt motsatt håll, gentemot de tidigare gångerna. Tanken var att gå direkt till Guernsey, på Kanalöarna. Med facit i handen kan jag konstatera att det blev den bästa överfarten jag gjort, på denna så illa beryktade havsbukt. En västlig halvvind på mellan 9-12 meter i sekunden förde oss hela 511 M på 3½ dygn. Bra, kunde vi konstatera! Sjön var hela vägen också bra och med en dyning på runt 6-8 meter (kom ihåg vad jag skrev om bedömning av våghöjd tidigare) rullade vi fram i ett behagligt tempo. Den sista vägen in mot St Peter Port hade vi dock plattvatten och bleke.

En tråkig händelse



I St Peter Port blev en av mina medhjälpare arg på mig och meddelade att han skulle hoppa av. Tyvärr var hans ilska uppkommen under inflytande av alkohol, vilket troligen var den största orsaken till hans ilska. Han hade uppvisat dessa tendenser redan vid ett par tidigare tillfällen. Tråkigt nog var det inte mycket att göra åt saken. Han var fullständigt oresonlig, trots att min andra medhjälpare diplomatiskt försökte medla. En annan orsak kunde också ha varit att han tyckte att han hade mer erfarenhet än jag, vilket han också har, han har ju nästan seglat jorden runt. Men, det går inte att vara två skeppare ombord!!!! Stämningen ombord var lite tryckt den följande dagen, men repade sig snabbt och vi kunde konstatera att de funkade utmärkt även utan en jordenruntsegelare.

The English Chanel

Nu återstod bara Engelska Kanalen. Vi gjorde en kort etapp upp från Guernsey och till Cherbourg, dels för att vi ville ta igen oss lite efter vår väns avhopp och dels för att ville kolla in lite av Frankrike också. Sen hade vi ju det där med tidvatten och strömmar att börja ta hänsyn till. Men trots det tog vi en ny lång etapp dagen efter. Vi lämnade Cherbourg på eftermiddagen och anlöpte Dunkerque tidigt på morgonen (02:45), några dygn senare. Det blev hela resans blåsigaste del, med vindar på runt 17 m/s, men tursamt nog akterifrån och till största delen med medström.



Elbe mynning

Nordsjön

Detta hav har likt Biscaya ett dåligt rykte och kan vara nog så vresigt. Jag har fått känna på det vid tre tidigare tillfällen. Vår planering var att göra ett stopp i Ijmuiden, för att där kolla upp väder och eventuellt ta till reservplanen och gå "standing mast route" genom Holland. En nog så trevlig omväg som jag också gjort en gång. Men planer är till för att ändras. På natten, utanför Ijmuiden, bestämde vi oss för att fortsätta. Nästa planerade mål blev då Brunsbüttel med reservhamn Cuxhaven. Då med tanke på att undvika utgående tidvatten i Elbe, som kan vara nog så besvärligt.

Den här gången höll planen. Klockrent klaffade både tidvatten och ingående strömmar i Elbe och efter två dygn slussade vi in i Nord Ostsee Kanal, det som vi i Sverige kallar för Kielkanalen. Lite vila i Brunsbüttel innan vi följande dag gav oss i kast med vackert väder och en spegelblank kanal.

Nästan hemma

Väl utslussade ur Kielkanalen styrde vi kosan in mot ett nog så viktigt mål - Kiel. Självklart måste man besöka denna by, men i vårt fall inte för att vara turister i vanlig mening, utan för att inhandla det som massor med svenskar åker till Tyskland för att göra. Det fick bli taxi både fram och tillbaka till affären som sålde dylika varor. Det blev några vändor vi fick bära mellan taxin och båten, när vi väl hade handlat färdigt. Sen tog vi oss upp till Holtenau för en sista natt och därefter var det Sverige som gällde.

Eländes elände!

Motström, motvind och motvilja! Det var vad som drabbade oss när vi kom till Danmarks södra spets Gedser. Det var första gången, under hela resan, vi hade drabbats av detta fenomen, som ju annars är så vanligt i seglarkretsar. En bit utanför Gedser tog vi beslutet att gå in i hamn för att avvakta bättre förhållanden. Ett bra beslut skulle det visa sig, då vi redan på eftermiddagen nästa dag kunde ge oss på en körare, hela vägen upp till Skåne och "Bonnhåla", där vi kunde lägga till klockan 02:30 ett dygn senare.

Resten är inte mycket att orda om. Vi blev av ägaren körda hem till Göteborg. Vi hade klarat vårt uppdrag med råge. Vår förhoppning hade varit att fixa det på tre veckor. Vi överskred den tiden med 1½ dygn. Vi var trötta och ägaren var både nöjd och glad.



I Kielkanalen gäller det att hålla tungan rätt i mun - PUH!

Loggbok	NM
Lissabon - Cascais	11
Cascais - Nazaré	66
Nazaré - Figueria da Foz	38
Figueria da Foz - Leixoes	74
Leixoes - Baiona	65
Baiona - Camariñas	69
Camariñas - St Peter Port	511
St Peter Port - Cherbourg	38
Cherbourg - Dunkerque	179
Dunkerque - Brunsbüttel	309
Brunsbüttel - Holtenau	58
Holtenau - Gedser	88
Gedser - Bonnhåla	87

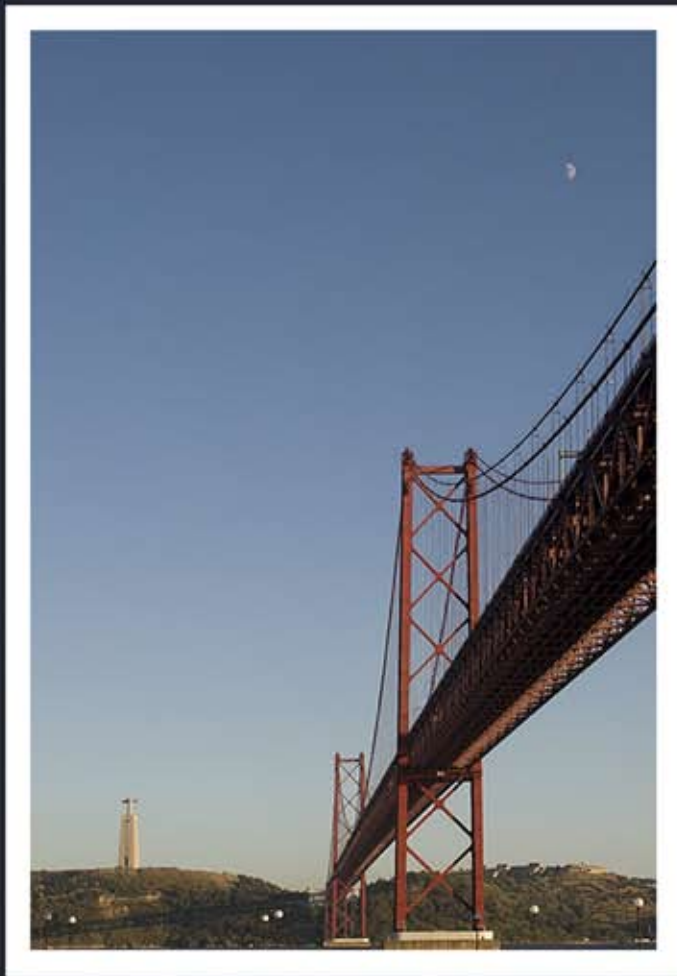




Torre de Belém



Padrão dos Descobrimentos



Ponte 25 de Abril



Cristo-Rei

LISSABON

Ponte 25 de Abril (25 Aprilbron) är en hängbro i Lissabon. Den är 2 277 meter lång med 1 012 meter långt hängspann. Den invigdes 1966 och kallades då för Ponte Salazar (Salazarbron) efter diktatorn António de Oliveira Salazar. Efter Nejlíkerevolutionen 1974 fick den namnet Ponte 25 de Abril som var revolutionsdagen.

Torre de Belém (Belemtornet) är ett befäst torn i stadsdelen Belém. Tornet byggdes under tidigt 1500-tal i manuelinsk eller portugisisk sengotisk stil, för att högtidlighålla Vasco da Gamas expedition. Denna eleganta försvarsanläggning har blivit en symbol för staden och är ett minnesmärke över Portugals makt under tiden för de stora upptäcktsfärderna. Tillsammans med det närbelägna Hieronymusklostret, utsågs tornet 1983 till ett världsarv av UNESCO.

Cristo-Rei (översättning: Jesus Kristus) är en katolsk monument i Lissabon. Det var inspirerat av Kristus Frälsarestatyn i Rio de Janeiro, Brasilien och invigdes den 17 maj 1959. Under den tiden styrdes Portugal av António de Oliveira Salazar och det var genom hans försorg som monumentet byggdes på den vänstra stranden av floden Tejo. Byggandet godkändes på en portugisisk Episcopate konferens, som hölls i Fátima den 20 april 1940, som en vädjan till Gud för att låta Portugal slippa att komma in i andra världskriget. Konstruktionen började uppföras 1950 och tog nio år att slutföra. Den finansieras av offentliga medel.

Padrão dos Descobrimentos, upptäckarmonumentet, hedrar minnet av Henrik Sjöfararen. Monumentet är format som en fartygsstäv och där finns alla de som spelat en aktiv roll i Portugals upptäcktsfärder skulpterade. Längst fram står Henrik sjöfararen. Vid sin sida har han Vasco da Gama. Andra personer är bl. a. Bartolomeu Diaz som fann sjövägen till Indien 1498. Upptäcktsfärderna ledde till att Portugal grundade kolonierna Madeira, Azorerna, Guinea(Bissau), Angola, Moçambique, Macão, Timor och Brasilien. Man kom att totalt dominera guldtraden från västafrika - genom att till sjöss transportera vad morerna transporterat landvägen - och på så sätt uppnå ett för den tiden enastående välstånd. En stark bedrift, allra helst mot bakgrund av landets ringa storlek och att befolkningen på den här tiden bara uppgick till 1,5 miljoner.

