

Shetland T&R.

Den här seglingen inspirerades till en del av Björn Larssons bok ”Den keltiska ringen”, som är en triller med segling i grunden. Rekommenderas!

För den händelse någon inspireras av mina rader, anger jag lite kostnader, typ hamn och kanalavgifter och dieselpriiser. Bra att veta om man skall göra en ekonomisk kalkyl i förväg. Dessa gäller förstås huvudsakligen juni/juli 2001, då kronan var svag och pundet kostade 15 kronor. Den första utgiften förutom sjökort bör vara ”The MacMillan Reeds Nautical Almanac”, som innehåller allt man kan tänkas behöva veta om väder, t.ex tider och frekvenser, hamnar, säkerhet, tidvattentabeller med instruktion, ”passage planning, mm.mm. över hela Nordsjön (ej Norge) Engelska Kanalen, Irland och ner till Portugal. Kostar runt 600:-SEK, värd varje öre!

Hade pressen varit med hade det stått nå't i stil med: ”L-28 satt nytt rekord med enbart försegel på Loch Ness: 8,1 knop under två minuter” Nu var dom inte det, utan mitt ord får gälla. Det var i alla fall en häftig känsla att fara iväg med platt läns samtidigt som man, förgäves, spanade efter Nessie. Säkert är det fler som gjort 8 knop med bara genua, men kanske inte på Loch Ness. Eller...?

Dock, allt har en början, så även denna segling, som startade den 21/5 2001. Dorinda var nerlastad med sjökort, proviant, huvudsakligen ”Soldatens ärtsoppa” och pilsner. Efter en snabb visit i Klintehamn hos goda vänner bar det i väg mot Ölands norra udde och vidare söderut genom Kalmarsund. Här inträffade det första missödet. En hård åskby tvingade mig att snabbt minska försegel. Men att rulla in genuan när vindbyarna nästan slet hörapparaten ur örat var inte helt lätt. Jag tog i och lyckades till slut få in seglet. Fast nånting var fel, så jag kröp fram på fördäck och satte an det inre förstaget som jag hade haft monterat men vilande vid vanten på styrbordssidan (ordinarie förstaget med rulle sitter på peke, (+65 cm). Väl framme i Kalmar där jag hade förmånen att ligga vid lotsplatsen med verkstad, kunde jag konstatera att jag lyckats dra av förstaget (!). Vad som hänt var att den övre svirveln kärvat och fallet följt med runt, till staget helt enkelt gått av. Fordrade inte alls mycket kraft för att lyckas med detta. Nåväl, ett nytt förstag ordnades på ett par timmar av Pelle på North Sails. Men att få Bennis i Stockholm att skicka de delar som behövdes för att åter montera profilen var inte lika lätt. Postorder var inte riktigt deras grej. Det blev några dagar av väntan innan behövliga nitar kom per postförskott. Till slut kom dock allt på plats igen. Fyrbyggaren, sjöfartsverkets arbetsfartyg, hade en utmärkt kran med korg som gjorde att jag lugnt kunde jobba i masttoppen. Så till slut efter fem dagar i Kalmar kom jag äntligen i väg. Destination Kiel via Kristanopel, Simrishamn, Ystad, Stubbeköping i Danmark och Veirö vid Smålandsfärvattnets V:a ände. Om Veirö kan nämnas att det kostar 100 DKK att ligga över natten. Noll service förutom ett par upptagna eluttag och ett dusch och toalettutrymme som luktade så illa redan på 10 meters håll att jag aldrig gick närmare än så. Sina sopor ombeds man att ta med hem!

Anlände Kiel 0130 på natten. Lättare på dagen pga all sjöfart och svårigheten att lämplig marina i mörkret. Tirpitzhafen ser bra ut i kortet men är tyska flottans bas, vilket syns om man kommer tillräckligt nära. Lite längre in hittar man Dusternbrookhafen på styrbords sida. Bra hamn med all service för 20 DEM per dygn. Det tar bara en kvart att promenera in till sta'n. Båttillbehör hittar man på sista hörnan

efter kajerna innan centrum. Kielkanalen börjar vid Holtenau lite längre ut. Den som behöver diesel bör tanka innan slussen, nästa möjlighet är Rendsburg. Själva slussningen är helt odramatisk, man förtöjer vid pontoner i Alte XXXXX ooh går upp till slussvakten och betalar 21 DEM för en L-28, och när man kommer ner till båten igen så har man redan slussat och det är bara att gå in i kanalen. Efter en dryg timmas motorgång kommer man fram till Flehmuder Zee, där man kan ankra. Gratis! Annars finns det en Hafenmeister överallt som kommer och tar betalt. Det blir rätt mycket pengar i längden. Man får motorsegla på kanalen förutsatt att man har en signalkon hissad med basen uppåt. Enbart segling är förbjudet.

Ungefär halvvägs i kanalen ligger Rendsburg, en gammal vacker stad, klart värd en liggdag med en utmärkt marina längst in i viken om babord. (20 DEM plus dusch) Där finns även diesel för 1,80 DEM/Ltr. Kan också köpas vid en marina strax innan man kommer fram till Rendsburg. Provanterar gör man efter avgång, i kanalen på norra sidan där det finns en bensinmack och en båttillbehörsaffär. Bakom dessa ligger tre stormarknader. Billigt och bra. Öl i halvlitersburkar för mindre än 1 DEM. Jag köpte tre lådor olika sorter. Det var först långt senare som jag upptäckte att en låda var ALKOHOLFRI ! Trots att den stod på samma ställe i butiken som dom övriga. Varning alltså! Om man vill kan man köpa diesel vid macken för 1,61 DEM men då får man bära dunkar över kajen.

Ett par timmar efter Rendsburg passerar man Giselau kanal där man kan slussa ut i floden Eider och gå ut i Nordsjön den vägen. Man kommer då ut på samma latitud som Helgoland. Fast floden är invallad så man ser inte mycket av landskapet. Dock kommer man till en liten fin stad som heter Friedrichstadt innan man slussar ut vid Tönning.

Kielkanalen är också ganska enahanda, och den huvudsakliga anledningen till att jag valde den vägen var att få halv vind uppåt Skottland. Det är ju oftast SV-vindar i Tyska Bukten och Nordsjön.

Från Rendsburg till Brunnsbuttel var det badbyxväder, och efter att ha fått loss tampen ur propellern förtöjde jag innanför slussarna vid en ganska oskyddad kaj (12DEM) utmed kanalen. Nästa dag var det dags att slussa ut i Elbe. Strömmen vänder ungefär en timma (!) efter högvatten, så det lagom att börja lägga loss en halvtimme efter HW, för att få en bra medskjuts (3 knop den här gången) till Cuxhaven, sista hamnen i Elbe före Helgoland och Nordsjön. Den här sträckan var den enda där jag inte hade särskilt färsk sjökort (18 år gamla) men dom stämde ändå, konstigt nog.

I Cuxhafen finns det en bra marina (15DEM) med restaurang som dessutom säljer färsk småfralla från åtta på morgonen.

Nästa dag (16/6) ut med tidvattnet och hade kryss och en del motorgång pga lite vind mot Helgoland.

DMI (Danska väderrapporten) lovat först skiftande vindar och sedan NO 3-8 m/s och följande dagar vindar mellan N och NV upp till 13 m/s så jag beslöt mig för att fortsätta nordvästvärt. Gick först in till Helgoland och fyllde på diesel för att vara garderad. Finns numera vid ponton i norra hamnbassängen. (1,18 DEM/Ltr)

Fram på natten kom den nordostliga vinden och ökade så sakta till utlovade 8 m/s. Loggade stadigt över 6 knop. Tog in ett rev på storen och vinden minskade. Släppte ut revet efter nå n timma varpå vinden tilltog ganska omgående. Den 17/6 hade jag skön segling i sol för stor och genua. Allt tydde på att jag skulle klara Ratray Hd utan att

behöva gå in i någon sydligare hamn. Min förhoppning var att komma till Fraserburgh i början på Moray Firth, bukten som leder in till Inverness.

Den 18/6 började vinden att vrida mot N och NV och tillta upp till kanske 15 m/s i byarna, bottenrevat och bara ett frimärke kvar av genuan. Signifikant våghöjd 3 mtr enligt DMI. Överspolning och hårda bottenslag, men jag satt torrt och skyddat under mitt hemslöjdade doghouse. Svag känning av sjösjuka, men det blev en ganska solig dag trots allt. Framåt sena eftermiddagen avtog vinden, för att under natten vrida till SV 3-4 m/s.

19/6 blev en trist dag med N-lig dyning och svag SV-lig vind. Men DMI lovat SV-lig kuling så jag bottenrevade storen och hade hela genuan ute, en ganska bekväm segelsättning så snart det blåser över 6-7 m/s. Vinden ökade till SV 8, mer i regnbyarna. Kl 1555 passerade jag Greenwichmeridianen på lat N 56-27,3. För första gången på västlig longitud med Dorinda.

Vinden ökat ytterligare, rullat in merparten av genuan och gjort 6,8 knop i 12 sekundmeters halvwind.

Tråkigt nog ökade vinden ytterligare och det hela började bli ganska obekvämt.

Autohelmen ST 4000 klarade styrningen utan problem och radarn hade jag riggat på kartbordet, så jag slapp sitta ute i regnet.

20/6: 0150 vaknade jag till av en våldsamt knall och tänkte att nu gick nog riggen. Upp i sittbrunnen. Havet var alldeles vitt i en regn/stormby. Vågade inte ens gissa hur mycket det kunde blåsa. Riggen stod i alla fall. Däremot hade jollen, en sport-yak, farit sin väg. Jag hade kollat den tidigare, men den följde alldeles perfekt på släp även i de hårdaste vindbyarna. Smällen jag hade hört var jollinan som gick av. En frisk 10 mm tamp. Antagligen hade jollen vänt uppochner eller vattenfyllets. Borta var den i alla fall och det var helt chanslöst att bärga den även om jag skulle lyckas få syn på den.

Jag meddelade MRCC Aberdeen vad som hänt så att dom inte skulle dra igång nå'n sökooperation om jollen skulle siktats och bestämde mig sedan för att gå in till Aberdeen i stället för att riskera vind och ström runt Ratray Hd. Drog i gång motorn för att göra pinan så kort som möjligt, och vid sjutiden på morgonen hade jag förtöjt utanpå en större tysk plåtbåt. Aberdeen har ingen gästhamn eller marina utan man blir anvisad en plats bland fiskebåtarna. Det finns heller inte dusch eller toalett. Trots det tog dom £ 17,00 för att ligga i upp till 5 dagar. Kanske i avskräckande syfte.

Sträckan Cuxhafen – Aberdeen ca 400 NM klarades på knappa 4 dygn, rätt hyfsat med tanke på de skiftande vindförhållandena.

När jag förtöjt i Aberdeen gjorde jag mitt bästa för att anmäla mig för ”immigration” i bästa Schengen-anda. Hade ju läst i På Kryss hur viktigt det var, då England inte var med i Schengenavtalet. Men engelsmännen var helt ointresserade. Hamnkontoret ringde åt mig till kustbevakning och polis, men ingen brydde sig. Detsamma kom att gälla i Thyborön i Danmark, där jag gjorde ett försök över Lyngby Radio. ”Äh, va ska det vara bra för, vi är väl med i EU allihopa” var deras kommentar.

Aberdeen är en blomstrande stad. Var man tittar står det ”Offshore” på nå'n skylt. Fast skottarna var ganska förbannade på engelsmännen, som dom påstod tog hand om alla oljepengar.

Nästa dag blev en liggedag då jag cyklade runt och tittade på sta'n och kollade vad en ny jolle skulle kosta. Det skulle dock bli alldeles för dyrt med den svenska kronans dåliga värde. Blev sedan bjuden på god middag och alkoholhaltig öl ombord i plåtbåten.

Dagen efter köpte jag färsk torsk i hamnen och drog iväg vid 11-tiden på förmiddagen, svag nordlig vind och kallt. Till slut kommit fram till Inverness, i rätt tid vid slackvatten då McMillans varnar för kraftiga strömvirvlar på flera ställen vid inloppet till Inverness. 23/6 slussat in i Caledonian Canal och betalat £125,20 för ett 7-dagars pass. (C:a 1875 SEK) Enligt pappren krävdes det att man skulle vara försäkrad för £ 1.000.000 gentemot tredje part, men det kollades aldrig, dom skrev bara upp namn och adress på försäkringsbolaget. Dom gick heller inte ombord och gjorde någon säkerhetsinspektion som dom hotat med i McMillans. Gäller kanske bara gamla träbåtar som kan tänkas sjunka under färden.

Innanför sea lock och nästa två slussar ligger Muirtown Marina. Skulle kosta £ 6,00 per natt men ingen tog betalt. Diesel, £ 0,32/Ltr (4,80SEK), vatten, och 220 V fanns. Dusch för £ 1,00. Ett par svenska båtar, bl.a. s/y Hokus Pokus, som jag stötte på mest varje dag i kanalen, i övrigt var norrmännen dominerande.

24/6 Vid 13-tiden fortsatte jag resan genom att slussa vidare uppåt mot Loch Ness. Totalt 5 slussar. Överallt var slussvakterna maximalt hjälpsamma och att slussa ensam var inga som helst problem. Väl ute i sjön satte jag segel och hade en perfekt plattläns i 3-4 m/s och massor med sol. Skönt som omväxling till allt tidvatten och blåsande. Kikare och laddade kameror låg stand by om "Nessie" skulle dyka upp. (Fast det gjorde hon inte) 1730 hade jag förtöjt nedanför Urquart Castle, som hade sin storhetstid vid slutet av 1500-talet, vid en brygga som var avsedd för passagerarbåtar. Men enligt museipersonalen skulle dom inte komma förrän framåt middagstid nästa dag. Så det gick bra att ligga där.. Annars var det inte helt lätt att hitta trevliga övernattningsplatser i kanal/sjösystemet. Stilla solig kväll

Den 25:e fortsatte jag mot Fort Augustus i solsken efter att ha tittat på slottet. Fort Augustus var en litet, turistiskt samhälle utmed kanalen där i stort sett varje hus skyltade med Bed&Breakfast. Det stora nöjet för bil och bussburna turister var att titta på slussande båtar i slusstrappan som bestod av fem slussar i följd. Annars fanns det några livsmedelsaffärer och pubar samt ett hotell, som skyltade med dusch mellan 17 –19 (£ 1,50). I övrigt fanns ingen gästhamnsservice.

Nästa dag fortsatte jag sydvästvärt i duggregn för att förtöja vid Gairloch locks, i viss mån beroende på att jag såg att det fanns eluttag vid väntekajen. Skönt med kupevärmare under natten och lite batteriladdning, trodde jag. Det var nämligen trasigt och hade varit så länge, enligt slussvakten.

Nästa dag, den 27:e blev det en tidig start mot Corpach och Neptune's Staircase, en slusstrappa på åtta slussar. Fortsatt trist väder, men kanalen och sjöarna med sin fantastiska natur gjorde att det aldrig hann bli långtråkigt. Efter fem timmars motorgång genom kanaler och slussar förtöjde jag på insidan av Corpach Sea Lock. Här fanns dusch och toaletter, men ingen annan hamnservice. Själva byn bestod av en gata med ett par affärer och en pub.

28/6, busväder och ännu sämre rapport. Nu var alternativet att gå ut ur kanalen och kanske tvingas vända och då behöva betala ny kanalavgift, eftersom jag inte skulle hinna tillbaks innan de sju dagarna gått. Dessutom skulle jag vara ganska handikappad utan jolle på västkusten. På många ställen skulle man ligga vid boj, och tanken på att sitta ombord och titta på de tindrande ljusen från puben i land, var inte särskilt lockande. Så efter mycken vända beslöt jag mig för att vända tillbaks till Inverness. Safety first.

Kändes inget vidare att behöva slussa uppför Neptune's Staircase igen, men som vädret utvecklade sig visade det sig vara ett riktigt beslut. Det blev väldigt byigt med kraftigt regn. Väl ute på Loch Ness, nästa dag, började det blåsa på allvar. Det var nu jag kom upp i över åtta knop med enbart genuan, plattläns kanske 17-18 m/s. På västkusten var det varnat för SV styrka 8-9.(Beaufort) Glad att jag inte var där. För första gången klarade inte autohelmen att styra utan det blev handstyrning. Som väl var slutade sjön med ett stycke grävd kanal innan slussarna så jag kunde rulla in genuan under relativt lugna förhållanden.

Den 30:e på förmiddagen slussade jag ut i Inverness Firth och satte bottenrevad stor och halva genuan i SV-lig vind c:a 10 m/s. Soligt.(fortfarande ösregn på andra sidan enligt slussvakten.) Nu var min tanke att gå till Wick, just före Pentland, bl.a. för att skaffa en sjökortsspecial för inloppet till Lerwick. Men mer perfekta förhållanden att gå till Shetland skulle jag knappast få, så jag ringde till lotsarna i Lerwick och hörde mig för om södra inloppet. Det var inga problem enligt dom, djupt och enkelt att gå in. Vilket visade sig stämma. Så jag fortsatte förbi Wick. Vinden avtog lite och vred på väst så jag släppte ut reven i storen. Bara för att efter nå'n timma behöva reva igen med viss möda (måste göras från däck). Det blev en ganska stökig natt med vind mot ström.

Nästa dag vid tolvtiden tog vinden slut helt och jag startade motorn för att slippa skvalpsjön. Efter ett par timmar kom vinden tillbaks nu från NV och 3m/s. Kallt och ruggigt med duggregn. Under kvällen blev det ett par timmars motorgång igen för att avsluta med tre timmars hård slör. Kl 2230 låg jag väl förtöjd vid kaj i Lerwick's södra hamnbassäng. En kall pilsner och jag sov som stocken till nästa dag.

2/7. På morgonen gått bort till hamnkontoret för att betala hamnavgiften. Kostade £ 4,50 per dygn. Och då tog dom inte betalt för första natten. Toaletter fanns i hamnområdet och dusch i båtklubben en bit bort. En fenderplanka var absolut nödvändigt då kajen bestod av grov järnspånt och fendrarna annars hade hamnat mellan spånten.

Tillbringat dagen i Lerwick cyklat och promenerat och tittat på sta'n. Bland det första som slår en är avsaknaden av klotter, befriande skönt att slippa se det. De ungdomar jag träffade var öppna och frigjorda. Skolklasserna var små och barn betraktades som ett framtidskapital på ett sätt som jag inte råkat på tidigare.

Nåväl, här skulle köpas shetlandströjor, handstickade, tjocka som bara finns på Shetland och kanske Hebriderna. Men efter att ha kollat alla affärer i och runt Lerwick var det bara att konstatera att shetlandströjor köper man på H&M i Stockholm. Shetländarna själva hade övergått till fleece! Någon påstod att ull exporterades till sydostasien för att maskinstickas där och sedan säljas runt om i världen.

Kvällen tillbringades på stadens "Bistro" där jag åt de snyggaste pilgrimsmusslor jag någonsin sett, tyvärr var dom helt smaklösa och tillsammans med caupochinon efteråt blev det ett minne att förtränga. Det är bara att konstatera att engelsmännen lagar mat för att leva och inte tvärt om. Nästa dags middag på en kinakrog ovanpå bussterminalen blev i stället en höjdare, vällagat och gott.

Pubbrunda och lite för många öl. Tänk att det kan vara så gott med alkoholhaltig pilsner.

Dagen efter blev jag bjuden att följa med ett norskt par och deras shetländske vän på biltur norrut. Men vännen dök aldrig upp och jag tog i stället en buss ner till Sumburgh, som var sydspetsen på Shetland, för att titta på natur och fågelliv. Shetland tycks bestå av torvmossar och stengärgårdar, men inte mindre vackert för det. Får över allt samt en

del hästar. Det blev en lång vandring från bussen till Sumburgh Head, fyrplatsen på sydspetsen. Väl där låg landskapet insvept i en tjock blöt dimma, men det klarnade upp emellanåt och jag såg några lunnefåglar, ”puffins” på lokalspråket. Här nere låg även flygplatsen och den shetländare som skulle på charterresa till solen fick sticka i väg till Aberdeen några dagar tidigare för att vara säker på att det skulle gå något plan. Risken att det skulle vara inställt pga tjocka var överhängande.

4/7 Hyrbil och start 0800 för färd norrut till Unst (nordligaste ön) och Muckle Flugga, en fyrplats, som utgör nordspetsen på Shetland och hela Storbritannien. Muckle lär betyda ”stor” och Flugga ”ö med branta klippväggar”. Det blev varierande sol och dimma på vägen upp till Hermaness, där jag skulle följa med en guidad tur till fågelbergen. Med på turen råkade det vara en svensk familj som var fast bosatt på Shetland och en annan svensk familj som var på besök. Så det blev totalt tio svenskar och två engelsmän plus guiden. Det blev en ganska jobbig vandring igenom blöta torvmossar innan vi kom fram till fågelbergen. Har fanns gott om sulor, labb och lunnefåglar. Som väl var, var det ganska god sikt ända till vi skulle vända tillbaks igen, då la sig tjockan på nytt.

Nästa dag blev det lokalbuss till Scalloway för sight-seeing, Rätt bortkastat eftersom det var en ganska liten, sömnig och tråkig håla. Jättegod middag på kinakrogen som låg ovanpå ”Viking Buss Terminal” i Lerwick. Rekommenderas. Inte ofta man kan göra det i Storbritannien.

Tillbringade kvällen tillsammans med ett par danska besättningar på en musikpub som hade levande folkmusik. Mäktat trevligt. Men det blev en tidig kväll eftersom jag bestämt mig för att avgå nästa morgon.

6/7 0915 avgått Lerwick i tät tjocka och svag NO-lig vind. Hade funderingar på att gå till Fair Isle, mellan Orkney och Shetland men god sikt var en förutsättning för att komma in där så jag fick slå det ur hågen och satte i stället kurs på Thyborön i Danmark.

9/7 1815 förtöjt i Thyborön efter ganska omväxlande segling över Nordsjön. Vindar från alla riktningar men inte särskilt hårda och även stiltje. Första pilsnern sedan Lerwick och andra...

Enligt McMillans kan man inte gå in till Thyborön om det blåser mer än ”near gale force” vid pålandsvind. Sjön växer på det grunda vattnet och blir farlig. Två dagar efter ankomsten rapporterade DMI vindbyar på väst 33 m/s vid Thyborön. Ibland har man tur.

Det blev mycket hårda vindar genom Limfjorden och mycket regn, men fort gick det, och utan problem bortsett från fyra timmars väntan på broöppning vid Aalborg.

13/7 2120 förtöjt utanpå en grinig holländare i Hals (allt enligt loggboken) efter en skön dags segling med orevad stor för ovanlighetens skull.

Kattegatt blev mycket stökigt i hårda vindar mellan syd och sydväst, men efter Helsingör blev det nästan bara sol och lagom vind ända till hemmahamnen i Sundbyberg, via bl.a. Ystad, Kalmar och Klintehamn.

27/7 kl 1242 förtöjt vid Bällstavikens Segelsällskap i Sundbyberg. Ungefär två månader och en vecka sedan starten. Enligt GPS:en hade jag då gjort 2782 NM och loggen visade 19 NM (!) mindre.

Sammanfattningsvis kan jag bara konstatera att det, trots diverse missöden och hårt väder, blev en toppensegling, som gav mersmak.

