

## Den bästa tid är nu... . När vi får segla. Del 2

Med motorn på lågt varv tar vi oss ut ur Hel. Ingen större aktivitet i hamnen trots att klockan visar 08:30, tolkar det som att även polacker behöver sin skönhetsömn, ett klokt folk minsann (tycker jag som har halva Gen-banken härifrån). Ser till att hålla väl ut från landtungan vi har att runda, allt för att undvika dessa långgrunda sandstränder som ser så inbjudande ut i solskenet. Ett par andra segelbåtar dyker upp men de sätter en kurs som för dem mot svenska kusten, för vår del lockar Klaipeda i Litauen, en sträcka på drygt 100 M.

Ser fram emot att komma ut på böljan, koppla in vindrodret och drömma mig bort till ljumma tillika stadiga vindar. Gun känner mig (och förstår?) vid det här laget men hur är det med mig, känner jag Gun? Oftast, men inte alltid vilket jag blev påmind om innan vi ska lämna Hel.

Ovädret vi hade på vår väg mot Polen hade tydligen fått min kära att omvärdera det fina med segling. Här skulle stora båten utnyttjas hem, ska fan utsätta mig för kuling igen, ett mantra som heter duga. Här fanns faktorer som helt överskuggade skepparens goda omdöme och sjömanskap tillika ett bra flytetyg. Den fortsatta seglatsen hade kunnat mynnat ut i en ensamsegling för mitt vidkommande. Men ibland är det en fördel med kort minne, den fina tiden i Hel, Soport och Gydansk där vädret troligtvis hade den största påverkan hade det goda med sig att Gun fick självförtroendet tillbaka. Stor båt dålig, liten båt bra, som Tarzan hade uttryckt det hela om han hade svingat sig i riggen och inte i lianer. Min roll som skeppare kvarstår och förmiddagskaffet serveras som sig bör efter att jag med kisande blick skannat av horisonten.

Inga svårigheter förväntas, det som gäller är att vi håller väl ut från Kalinigrad-provinsen, en rysk exklav som ligger mellan Polen och Litauen. Någonstans har vi läst att 12 M ut från kusten håller ryssarna på gott humör vilket också blir vår plan. Det vi får leva med är vädret där vädermannen utlovat NV-V 7-11 m/s, regn, eventuellt skurar. För vår del innebär det halvvind till slör, vilket alltid är bättre än kryss. Min vana trogen är ett rev taget redan vid start och med en västlig vind på 5-7 m/s så förlorar vi inte speciellt mycket i fart (sa kappseglaren). Med blått hav och växlande molnighet tar vi oss fram på kurs, frid ombord och småpyssel gör att tiden går fortare än lovligt. Rullar in ett rev vid 13-tiden, vinden ökat till omkring 9-11 m/s och med slör så toppar vi över 8 knop titt som tätt. 15:40 är vår första kontakt med Ryssland som skymtar svagt vid horisonten, gissar på udden med fyren Taran.

I vårt kölvatten har vita segel följt oss ett bra tag och vi hade nog förväntat oss att de skulle komma ifatt så småningom men de saggar efter och snart är vi åter ensamma på havet förutom några ryska marinenheter som ligger och passar utanför sina domäner. Vi utgör ett ringa intresse för dem, kanske det varit annorlunda om vi legat närmre kusten än våra 12 nautiska mil.

Vår plotter ger oss kalla fakta, där läser jag att vi har toppat med 10,11 knop och snittat 6,03 knop vid pass 20:00. Vinden för tillfället ligger på SW 5-7 meter och himmelen är täckt med moln vilket gör att allt blir dystert. Klockan 21:25 har vi 35,8 M kvar innan vi kan runda piren in till Klaipeda. Natten bjuder på blandad segling, några timmar efter midnatt blir det slänggunga i grov sjö och lite vind. På morgonkvisten forsar vi fram för sydlig vind av



Ägaren till Jamaica Bay har gjort det bekvämt för sig. När får vi se något liknande vid bryggorna hos G55?

kulingstyrka tillika regn. Har haft vakt hela natten och det sista kraftprovet är att få ner storen innan vi ska runda piren in till tryggheten, eller kanske jag ska säga lugnet. Frivakten kallas upp för att ta törn vid rodret och förhoppningsvis göra som kapten befäller. Har rullat in genuan och fått igång motorn som stöttar när jag lägger mig på bidevind. Har förberett allt när Gun går upp i vind och jag får ner storen snabbare än jag hinner skriva dessa rader. Med beslagsbanden får jag seglet där det hör hemma och Gun faller av så snyggt mot piren vi ska runda. Dock har vi fortfarande ca 2 M kvar så motorn får vila och ut kommer genuan som tar oss fram

både snabbt och med en stabiliserande verkan som endast motorgång inte kan erbjuda. I seglingsbeskrivningarna varnas det för svår sjö vid pålandsvind vilket kan innebära fara för små båtar. Här liksom vid anöringen till Hel i Polen så är det relativt grunt vilket ger krabb och obehaglig sjö att tampas med. En sjö vandrar in midskepps i lä och söker sig ner i sittbrunn där både Gun och jag blir översköldja. Konstaterar torrt att det är varmt i vattnet men i mitt stilla sinne undrar jag om det är dags för stor båt hem för Gun, hon ser inte helt bekväm ut, stackarn.

Gör anrop på VHF för rapport om sakers tillstånd men inget svar. Men vem bryr sig, inte en trött och blöt kapten, det intygas härmed. Med full fart forsar vi in mellan pirarna och hux flux så har vi platt vatten och en genua som drar oss framåt i härlig fart. Segling förbjudet i hamnområdet är information jag

tagit åt mig så lydig som jag är övergår vi till att vara maskindrivet fartyg. Hamnen är riktigt stor och mycket att titta på om man gillar handelsfartyg och allt som där hör till. Hör ljud som jag inte reagerar på först men upptäcker en karl som tutar på oss från en bit kaj vi ska passera. Girar upp och får frågan om vi inte har VHF ombord, visst har vi det är det enkla svaret samt att vi gjort våra anrop utan att få någon respons. Han vill dock få besked varifrån vi kommer och hur många vi är ombord, med hög röst (myndig?) besvaras frågorna och han verkar nöjd så vi drar vidare upp mot floden Dané där vi ska förtöja enligt vår hamnguid.

Vi har att avverka ca 2 M innan vi girar 90° in i floden Dané, väl utprickat och annat vore konstigt i denna storhamn. På vår väg upp ser vi en liten segelbåt ligga mot kajen för stora fartyg, någon typ av problem tydligen, men det löser sig när en motorslup kommer och tar honom på släp dit vi är på väg. Det visar sig att kajen där vi ska förtöja är hög och det första Gun säger är att här kommer jag inte att klättra upp. Jodå, blir mitt svar. I ögonvrån såg jag att det svaret var inte det hon ville höra. Men blöta och trötta, åtminstone jag som varit igång hela natten, så är vila första prio. Startar kaminen och inom kort så är vi i drömmarnas värld.

Selene, Selene..., en alert hamnkapten försöker få kontakt med oss vilket han också lyckas med. Trevlig ung man som förklarar att här kan vi inte ligga. Tar mig upp på kajen och frågar varför, får inget bra svar men han vill att vi ska förtöja i en privat marina som har renoverats så till den grad att de fått plats med ett par gästplatser för sådana som oss. Vill att han visar oss platsen så det blir en liten promenad där han visar på hamnkontor, duschar och toaletter innan vi kommer ner till marinan som har grindar som öppnas med kort vilket ger ett seriöst intryck. Platsen vi blir tilldelad är perfekt, har inte kunnat få det bättre. Naturligtvis finns det vatten och el förutom att den är helt skyddad. Skyndar tillbaka och kastar loss och inom kort ligger vi förtöjda och Gun strålar av lycka när hon kan ta sig i land utan hjälp av kaptten.

Till Klaipeda anlände vi 1 juli klockan 07:15 (brassat +1 timme). Snittfart 5,40 knop, max 10,11 knop. Nöjd med resultatet. Senare på dagen kommer en Dufour 34 in med 4 äldre farbröder (ungefär i min ålder) och förtöjer på platsen bredvid oss. Det visar sig att de också kommer från Polen och frågan är om det inte var deras segel som vi hade i vårt kölvatten innan de försvann under horisonten. Kollar upp båtens LYS-tal vilket visar sig vara 1,22 mot vårt 1,07, vill gärna tro att det var den båten vilket stärker ett redan starkt ego (kanske det är dags att ställa upp i Mälarvarvet och visa var skåpet ska stå).

Vi spenderar tre dagar med att se oss omkring med bl.a. ett besök till Nida

som är beläget mitt på det Kuriska Näset. Nida som lockar med 70 meter höga sanddyner och ett solur där man kan utläsa det mesta förutom tiden. Innanför Kuriska Näset, som är 97 km långt, finns möjlighet att ta sig fram med egen båt i bojad led (den dumdristige försöker gena men det straffar sig direkt i dessa grunda vatten). Vi gjorde det bekvämt för oss, med färja och buss så tog det knappt 1.5 timmar till Nida. Skönt att sitta och titta på landskapet som vi färdades igenom, med lite tur skulle vi få se björn, älg, hjortar, rävar och harar. Men frågan är om allt stämmer man läser om i turistbroschyrer, hursomhelst så såg vi inte några fyrfotade vänner i en förövrigt trevlig resa. För dem som gillar sandstränder är lyckan gjord. Var vi än har spanat mot kusten så är det sand och här var inget undantag med sina fina breda plager tillika långgrund.



I dessa fartyg skapades hårda män.  
Skänk dem en tanke när vi puttrar fram för  
motor eller ligger i hamn när det blåser +8 m/s.

Plan A är nattsegling till Liepāja, Lettland. På eftermiddagen passar vi på att ta den sista duschen innan vi ska lämna tillbaka korten som givit oss access till hamnens faciliteter. Men hamnkaptan (inte den trevliga killen vi först hade att göra med) menar på att vi ska betala för ett dygn till med tanke på att vi kom in på förmiddagen. Jag för min del tycker man ska räkna från midnatt vilket inte föll i god jord. Smälningen i mig gör en snabbkalkyl och resultatet blir att vi erlägger hamnavgift för ännu ett dygn

och ser till att vi lämnar i tid på morgonen dagen därpå. Resultatet blir en god natts sömn till och har vi tur så står oss vädret bi nästa dag. Klockan 08:40 torsdagen den 4 juli har jag berättat för alla som lyssnar på VHF att vi lämnar Klaipeda. Harbour Control har inget att sätta emot så nu är vi "på väg". Dvs. vi är inte förtöjda ej heller ligger vi till ankar eller står på grund (Regel 3 - Allmänna definitionen av uttrycket att vara "på väg").

I loggboken är noterat att vinden ligger på SSE 3-5 m/s och vi tar oss fram med saxade segel, fart 4 knop men säg den glädje som varar. Vid lunchtid går vi för motor och ska så göra ända fram till Liepāja. Av ca 50 M blir det

45 M för motor något som inte uppskattas (av mig i första hand). Hade jag varit allena ombord hade reptilhjärnan tagit över med resultatet att jag legat och drivit i väntan på vind, läst en god bok och fixat med båten. Men Gun vill framåt och så blir det. Havet ligger som en spegel, kvicksilvret tangerar 30° och med autopiloten inkopplad ges god tid att studera sin omgivning i lugn och ro. Här ser vi de första tendenserna utav algblooming men i övrigt verkar det hyfsat rent, åtminstone visuellt. Får oväntat besök ombord (dock inte något som genererar en kopp kaffe) av flugor och små getingar vilket påminner om våra seglatser på Gävlebukten. Ett otyg som ger sig till känna vid svaga vindar, tyvärr.

Klockan 20:55 har vi förtöjt utanför Hotel Promenade. 5 stycken segelbåtar ligger vid bryggan vilket ger oss möjlighet att lägga beslag på sista platsen istället för att förtöja på utsidan på någon av båtarna. Bra brygga med pollare som anstår båtar av större storlek än vår 31-fotare samt vatten och el. Även denna hamn är stor om än inte i klass med Klaipeda. Första intrycket är alla dessa fiskefartyg som verkar ha förtöjt för gott men jag kan ha fel. Det enkla svaret kan ju vara att just nu är det inte säsong för fiske. Bara inse att fiskerinäringen inte är min starkaste sida.

Här stannar vi över lördagen vilket ger oss två nätter med god sömn innan det är dax att segla västerut mot hemnavatten. Det stora nöjet i Liepāja blev att strosa runt och fotografera i spännande miljö där höjdpunkten var en inbjudan till ett av marinens utbildningsfartyg som ligger inne i hamn. Inga restriktioner ombord när jag ville använda kameran så dokumentation finns numera på allt från maskinrum till bryggan. Undrar hur säkerheten är i Svenska flottan? Bjuds okända ombord för fri fotografering? Att gå omkring med en dyr kamerautrustning kvällstid i skumma kvarter tillika i hamnen kändes inte helt bekvämt, men träffade bara på "väluppfostrat" folk.

Även här bjuds det på fina badstränder och ibland önskar jag att jag var lite mer utav en "Badpojke" om inte annat så för Guns skull som nu får bada allena. Min profil kan mer sägas vara "Bullpojke" och som sådan har jag det väl förspant. Bagerierna här i Liepāja bakar sitt eget bröd i butik från scratch att jämföras med svenskt bröd som för det mesta är industribakat. Om någon inte vet skillnaden rekommenderas på det varmaste att läsa Mats-Eric Nilssons bok Den Hemlige Kocken.

Spenderar våra sista pengar i den lokala valutan med att bunkra mat och -bullar. 09:40 lördag den 6 juli lossas förtöjningarna för förd mot moderlandet, i vårt fall siktar vi på Gotland osäkert var där. Vi vill åt NV, drygt 110 M, med förhoppning att angöra Fårösund. Denna gång utlovas inga starka vindar så

starten sker med fullt ställ, dvs. inget rev i storen. På väg ut ur hamnen får vi order från Harbour Control att göra stopp i maskin, ett stort fartyg ska lämna hamnen. Vi och en segelbåt till ligger och håller position dryga halvtimmen innan vi får fortsätta. Vid tillfället låg vi före en krök i leden så vi kunde inte se vad som försiggick i yttre hamnen vilket kan irritera när uppgifterna är knapphändiga (analogt med dålig information vid stopp i tunnelbanan) men ett visst säkerhetstänk finns vilket är bra. Ibland kan det kännas onödigt att anropa myndighet för att få ett godkännande för fortsatt färd in/ut hamn. Och hur ofta sker det här hemma?

Nåväl, ut ur hamn kommer vi och seglatsen startar för SB halsar dikt bidevind, det positiva är värmen och solen. Vid pass 13:35 noteras i loggen att vi nästan håller på målet och att det är fin gång på "skutan". Ombord förs en diskussion om vi ska satsa på Valleviken, en hamn vi inte tidigare besökt. Vi har det som alternativ om vi inte kan hålla upp mot Bungeör som leder i mot Fårösund. Mot kvällen har vi NNE 6-8 m/s och jag fixar med trimmet för att få ut maximal fart ur båten, konstaterar att ibland är det roligt med segeltrim när man ser att det ger resultat. Men som långseglare prioriterar jag lite annorlunda än vad kappseglarna gör, oftast.

Notis ur loggboken: 20:45, Molnighet 30%. Fin segling, Sjö som bromsar. Utlovad västligt. Bra att slå på.

Natten visar sig bjuda på avtagande vind som blir svag och variabel till sin riktning, ett tillstånd som är godkänt för motorgång som också sker. Med bärgade segel tuffar vi på mellan 00:57 till 03:25 (noga med minuter kan tyckas men det är som med bokföring, man ska undvika att skriva med "Gaffel").

Vinden som får mig att sätta segel igen visar sig komma från väst, som utlovad. Vi slopar Valleviken som alternativ och satsar på FBK Småbåtshamn som ligger 10-15 minuters gångväg från Fårösunds färjeläge. Därifrån har vi bättre bussförbindelser till Visby som vi inte vill missa. 10:10 kan vi skönja Gotland, som bjuder på svaga vindar och ett blått hav. Nu gäller motorsegling om vi ska komma fram i kristlig tid.

I fjärran ser vi bogsvallet från en snabb motorbåt med kurs mot oss, om det skett i Malackasundet hade vi tippat på pirater, i hemnavatten väcks inte fantasin till liv på samma sätt, och skönt är det. Det visar sig vara en patrullbåt som tar en lov runt oss. Vi för svensk flagg och ler snällt, de besvarar vår vinkning (inte leendet) och drar sedan vidare med full fart ut mot horisonten där de försvinner som en liten prick.



Med långkölade båtar vill man inte ha vindar som kan ställa till det i okända hamnar. FBK Småbåtshamn har vi inte besökt med båt tidigare men väl varit där på våra promenader när vi legat i hamnen vid färjeläget. Minns att det var väl grunt i hamnen så något större svängrum var inte att räkna med om man gör bort sig vid fel vindriktning och styrka. Nu kände jag mig trygg i min roll som skeppare, det blåste knappt någonting när vi rundade in i Fårösund under segel med motorn igång. Men ens Ego kan få sig en liten törn av osäkerhet när man minst anar det, här kom ett sådant tillfälle. Plötsligt kommer vind från nord på ca 5-8 meter, fel vindriktning och dito styrka om någon frågar mig. Blir att fendra av ordentligt innan vi girar in mot hamnen. Kan knappast påstå att hamnen blivit större (kanske tvärt om), lyckas dock över förväntan att både ta boj och sikta in oss rätt mot bryggan. Väl förtöjda konstaterar jag förnöjt att ens självförtroende finns där det borde, kanske rent av lite stärkt i den nordliga vinden som nu friskar på ordentligt.

På bryggan uppenbarar sig två yngre män i uniform, det visar sig vara från tullen (hoppas de hann se vår fina tilläggning). Nu kom de inte enbart för att studera en fina båt eller för den delen att prata väder. Första frågan gällde var vi kom ifrån. Jag pekar på vår Lettiska gästflagga som fladdrar under SB spridare, troligtvis världens minsta (har sytt den själv). Inser att det är svårt att se vad flaggan föreställer så jag förklarar att den symboliserar Lettlands nationalflagga. De ser snälla och förstående ut så på frågan om de får syna båten från insidan kan jag inte annat än svara ja. En av dem tar sig ombord och tar en koll under uppsikt av Gun medans den andre håller uppsikt (?) på mig. Det visar sig att vi passerar nålsögat som samvetsgranna tillika svenska medborgare. Inga lik i lasten, ej heller levande sådana, rollen som människosmugglare får anstå och det gäller också drogerna som sträckte sig till några burkar lättöl. På min fråga om patrullbåten som kollat oss hade meddelat vår ankomst till tullen blev svaret nekande. Tror nog att de försökte mörka, en som de tror är en väl bevarad hemlighet, att tull och marinen har ett samarbete. OM, hemska tanke, det trots allt inte har ett samarbete så är det läge att ändra på det.

Fakta Lettland till Gotland: Snitt 4.11 knop, max 7,01, 28 tim. 20 min.

FBK har båtplatser för den som önskar ett medlemskap i klubben. Kan tyckas vara av ringa värde för oss som bor på fastlandet men kanske inte alltid. Vi träffade ett seglarpar som ligger där med sin segelbåt hela sommaren, dvs. bor ombord. Ett billigt alternativ jämfört med att köpa något permanent. El och vatten vid bryggan, dusch och toalett i klubbhuset. Fin omgivning och bra bussförbindelse med resten av Gotland. Ett medlemskap kostar 1600:- per år. Som gästande båt betalar man 150 kr per dygn. Arbetsplikten för boende på

fastlandet kan vara att ta en vecka som hamnvakt och ta betalt av gästande båtar. Något att räkna på för dem som älskar Gotland, kanske?

Vi gör som tidigare, en tur till Visby med allt vad det innebär bl.a. lunch och här vill jag göra reklam för Restaurang Village Tandoori. Här är det indisk buffé som gäller vilket var riktigt gott, därtill gick det att äta sig mätt (kanske rent av frossa) och allt för en billigt penning, att jämföras med lunchrestaurangerna innanför murarna. Adress Byrumsgatan 20 utanför Söderport. Alternativet kan vara restaurangen som ligger vid Österport på insidan av muren. Glömt namnet men också bra och prisvärt.

Åter till båten gör vi sjöklart för sista färden som ger oss fri horisont varvet runt. Vi lämnar Gotland på morgonen den 9 som är en tisdag. Sämre väder till nästkommande dag enligt prognos och vi känner inte för att ligga inblåsta på Gotland. Det som gäller är Nynäshamn, starten bjuder på lätta vindar från SE, sol och molnfrött. Vid 11:20 har vinden stabiliserat sig runt VSV 3-6 m/s vilket ger oss en fart mellan 3,5 till 4,5 knop, en lätt dyning råder. Vid lunch talas det om vindar mellan 9-12 meter (barometern ner 2 mb senaste timmen) och vi lovar upp lite för att kunna falla av senare. Vid 15:tiden har hon blivit lite tung på roddet, blåser 7-9 m/s och vi för fullt ställ. Är dags att ta ett rev i storen. När är det dags att ta ett rev? En god regel är när man först tänker tanken om reducering av segelytan, vilket jag redan gjort. Läger mig lite mer bidevind, slackar på storskotet så storen lever lite grann. Nu är det bara att gå upp och ta revet medan förseglet är drivande därefter ner i sittbrunn och faller av till önskad kurs. Fin balans i båten nu och farten densamma som innan revet, 6 knop. Vid 17:tiden har vi SW 10-14 meter, gör bra fart i grov sjö, sol och varmt.

22:10 ligger vi förtöjda i Nynäshamn efter en fin segling där vinden mojnade till 2-3 meter på sluttampen. Kartplottern berättar att vi snittat med 5,2 knop där maxfarten legat på 8,84 knop (här räknas även hundradelarna, nog så viktigt), distansen blev 74,7 M.

Nästa sommar håller vi oss i Stockholms skärgård säger Gun på vår färd mot GSS. Har hon fått nog, tro? När det här skrivs så har vi kommit in på 2014 och Gun har börjat prata om Åland. Inte med Ålandsfärja utan med vår båt. Hur är det man säger... finns det liv finns det hopp.

Text och foto: Kjell Litwin