



Höstseglats 2014

Höstsegling

Jag, Anders Lundberg med L 38 Asynja vilken sommartid finns i TBS-Vissvass Tyresö och vintertid ligger i Göta segelsällskap på Långholmen lämnar här en liten reseskildring från hösten 2014.

Jag har de senaste åren genomfört seglingar så sent som möjligt under hösten. Detta möjliggörs då jag inte tar upp båten under vintern utan har den kvar i sjön. Oftast sker dessa seglingar i månadsskiftet oktober november. Upplägget brukar vara, ytterskärgården god vind på dagen. God mat, trerätters och gott vin i den varma salongen på kvällen när mörkret sänkt sig över oss. Gärna Svenska högarna, Estland eller liknande mål.

I år fastnade jag för en lite tidigare segling men också lite längre. Jag hittade en sida på Internet som hette "mastrutten till Amsterdam". Där rekommenderades en liten publikation på holländska med detta namn. Jag beställde denna på Nautiska och började planera. Därefter värvade jag en kamrat som var beredd att följa med både fram och tillbaka. Utöver honom lyckades vi övertala två ytterligare besättningsmän att följa med på nerresan. Dessa skulle flyga tillbaka från Amsterdam. Avresan skulle ske direkt efter den stora Laurinträffen som avslutades den 7 september.

Den 7:e således seglade jag familjen till hemmabryggan där de mönstrade av och den nya besättningen

installerade sig. Söndagskvällen svajade vi i Rånö hamn och Bille, den stackare som bundit sig för både nerresa och hemresa lagade en excellent middag med ett gott rött vin. Alla somnade mätta och nöjda.

Min tanke var att vi skulle kunna segla ner mellan Öland och Gotland och landa på Bornholm som första stopp. Men var är vinden? Svag vind och långfärdssegling med bestämda mål är svåra att förena. Jag tänkte på de som säger "en seglare ber inte om vind utan lär sig segla". Jag tror inte att denne ska fram och åter till Amsterdam på fyra veckor. Alltså alternativet blev Kalmarsund med stopp på Idö utanför Västervik och senare Stora rör på Öland.

Under natten på Öland kom en vind från nordost. Denna vind kom att öka alltmer under de närmaste dagarna. Efter ett drygt dygns segling i den nordöstliga vinden kom vi till Hasslö på Bornholm. En fiskehamn med gästplatser längs kaj och ordentliga vågbrytare. Detta var bra då vinden ökat och vi fått en del sjö. Vårt nästa stopp var planerat på den tyska ön Fehmarn.

Påföljande dag gav vi oss ut på ytterligare en segling på ett till två dygn. Den nordöstliga vinden hade nu ökat liksom sjön. Vi bedömde att vi emellanåt hade fem meter höga vågor. Vinden var nu ren läns och vi förde endast genuan lite inrullad samt kryssade undan vinden för att undvika slag i seglet vid den grova sjön. Vi fick nu en kulingvarning

på VHF i höjd med Rügen. När vi kommit förbi Rügen hade sjön tröttat ut rorsmännen så pass att vi beslöt att gå upp bakom ön, söka oss in och få så mycket sjölä det nu fanns att få. Här droppade vi ankaret. Jag litar på mitt ankare sedan jag vid tidigare segling tvingats ankra med sexton sekundmeter vind rätt emot. Det gäller bara att få ut så mycket kätting som möjligt. Orsaken att vi inte gav oss in på Rügen är att mycket av Rügens vatten är synnerligen grunda. Segling sker i utprickade rännor och natten var mycket mörk.

Vi slog upp ögonen när det ljusnat och fick i oss lite frukost. Detta var den sämsta natten på hela seglingen, sa besättningen. Detta trots att jag framhöll att ingen kunde klaga på vyssandet vi fått under natten. Kulingvarningen kvarstod varför vi beslutade att gå in i en ränna som var tydligt utprickad med bojar. Dessa var lätta att följa nu när det ljusnat. Rännan ledde snart till en fyrvägs korsning där vi hade den stora lyckan att välja den ränna som ledde till Schaprode. En liten stad på Rügen som hade en gästhamn. Utöver detta fanns en trevlig restaurang med goda wienerschnitzlar och öl därtill. På denna restaurang träffade vi ett gäng danska fiske-entusiaster som regelbundet åkte till Rügen för att fiska gädda, vilka de beskrev som halvmeterlånga. Som sanna fiske-entusiaster släppte de tillbaka det mesta av fångsten. Det grunda vattnet har lett till ett enormt antal gäddor på Rügen, sa de.

När färden fortsatte kvarstod vårt mål - Fehmarn. Vi siktade på en hamn som

heter Burgstaaken. Hamnen visste vi inte mycket om förutom att det fanns en billig gränsshop där. Vi anlände några timmar efter mörkets inbrott. Tyvärr girade vi in i infartsleden något snett och kom så nära en pir att vi upplevde att vi kunde ta i stenen. Detta var troligtvis en överdrift men allt ser annorlunda ut i mörker. Vi var inte klara över vad som var gästhamn eller gästplatser, men en man på en förtöjd båt ropade till oss att lägga oss efter kajkanten där en mycket vacker Colin Archer låg förtöjd. Detta var en kaj för fiskebåtar men också deras gästhamn. Nästa dag handlade vi både mat och dryck samt fortsatte resan. Anlände till Kiel på eftermiddagen sedan vi seglat in i ett skjutfält och blivit avvisade av en patrullerande båt. Vi såg då att området var avspärrat med gula bojar vilka vi därefter höll oss utanför. Vid Kielkanalens inlopp utgörs gästhamnen av två långa bryggor med en toalett och dusch i ena änden. Dessa ligger i direkt anslutningen till slussarna. En mängd stora fraktfartyg passerade hela natten. Dessa får i motsats till fritidsbåtar färdas på kanalen hela dygnet och således slussa fortlöpande. Så startade då vår första kanalfärd på denna resa. Att slussa in på Nord Ostsee-kanalen (Kielkanalen) tog sin grundliga tid. Det anlände sex stora fartyg varav fem slussade samtidigt. Vi var en av tiotalet fritidsbåtar som efter mer än en timmes cirklande utan för slussarna äntligen släpptes in i en andra slusskammare. Alla vana småbåtar tecknade åt oss att sänka fendrarna, vi förstod inte varför men följde deras anvisningar ändå. Orsaken

uppdagades när vi kom in i slussen där vi förtöjde i flytande brädgångar och en man från varje båt klättrade upp för en lodrätt stege till en liten byggnad ovanför slussen för att betala. Kanalen får endast befaras dagtid av fritidsbåtar varför man inte kan gå hela kanalen på en dag, särskilt inte under hösten då dagarna är korta. Vi hade bestämt att första kanaldagen skulle avslutas i Rendsburg där det finns både gästhamn och restaurang. Nästkommande dag fortsatte vi och efter utslussning i Elbe gick vi till Cuxhaven, sista hamnstopp före Nordsjön.

Den stormiga Nordsjön lyste med sin frånvaro. Det blev motor hela natten. Att gå innanför de Friesiska öarna är omöjligt för en normal båt, då det endast är rännor som kan befaras. Dessa rännor är markerade med fyrar och bojar men går som regel bara in från havet till någon hamn på öarnas ostsida. Rännorna är betydligt bredare än de som fanns på Rügen. Kanten på rännan kan vara svår att förstå för en ovan seglare då de grunda områden som finns utanför rännan, alla är under vatten. Detta kallas marskland, ett område som bitvis kan gå att vada i vid lågvatten och möjligen befaras vid högvatten. Vi hade räknat ut när vi skulle gå och fick stundvis bra hjälp av strömmen då denna fick oss att hålla över åtta knop. Hög- och lågvatten vänder cirka var sjätte timma, vilket gör att de åtta knopen kan förbytas i tre knop stundvis. Framåt kvällen kom dimma och vi fick plötsligt sikte på några fartyg utan lanternor. När vi närmade oss såg vi att de låg uppankrade. På sjökortet framkom att

vi seglade in i ett ankringsområde. Alltefter som vi närmade oss sänkte sig mörkret och fartygen tände ankarbelysningar. När vi passerade genom ankringsområdet såg vi ett tjugotal ankrade båtar. Vi borde nog valt en rutt lite närmare kusten. När natten övergick i dager kom vi återigen in i en bojutprickad led som slutade i en sluss. Att segla i dessa utprickade leder med marskland på båda sidor kändes mycket underligt. Som att gå över Jungfrufjärden, men vara tvungen att hålla sig till en kurvig led på cirka 100 meters bredd. Att komma utanför leden betyder oftast att man fastnar i lera eller sand. Detta blev vi varse vid senare tillfälle. Att slussa in var okomplicerat förutom att vi måste stanna och släppa ombord holländsk polis som tittade runt i båten och kollade mitt pass samt registreringspapper på båten. Förtöjde för natten i en trevlig liten stad vid namn Dokkum. Det var nu lördagskväll och här fanns flera bra restauranger. När vi kom upp i staden stötte vi på en man och en kvinna som talade svenska. De hade sett vår båt och vår flagga. Kvinnan var svenska och mannen holländare. De rekommenderade en restaurang med en friesisk meny, vilket vi nappade på. I denna stad blev vi kvar i två dygn, då en bro framöver var trasig och vi således inte kom vidare innan någon kunde laga bron förrän på måndagen. Vädret var varmt under hela vårt Hollandsbesök. Däremot var det ganska dimmigt och lite regn stundvis. Vi behövde bara använda bätvärmen en kort stund varje morgon. Den del av besättningen som sov i salongen

slog på värmaren och när jag som sov i förpiken märkte att värmen kom var det lagom att gå upp och gå in i badrummet. Någon förmån skall man väl ha av att vara skeppare!

Resan på den fortsatta kanalen kan liknas vid Götakanal. Små samhällen, däremellan landsbygd med grisar, får och kor. Vid flera avsnitt av kanalen fanns pollare för förtöjning. Tydligen kunde man ligga nästan var man ville efter kanalkanten. Vi valde dock inte att stanna innan vi kom till nästa stad som heter Leeuwarden. En lite större stad med industrier och många pramar som låg och lastade. Den första delen av kanalen i denna stad var förtöjningsplatser anordnade i en vacker park där vi la iland våra tampar. Två av mina gästar lämnade oss för att ta flyget hem, som planerat, så nu var vi bara två man kvar. Stundvis umgicks jag med tanken att stanna kvar i de holländska kanalerna över vintern och fortsätta söderut under våren. Vi passerade många båtar, mindre än min som folk verkade bo i hela året. Dessutom fanns det gått om skutor, pramar och husbåtar med åretruntboende. Vi såg påtagligt många stora segelbåtar på kanalerna, med masten uppe, vilket förvånade oss. Dessa måste ha flera dagars motorgång innan de nådde seglingsbara vatten.

Nästa ort vi kom till var en typisk sommarort. Denna och påföljande dag var det gråväder och endast ett fåtal båtar i rörelse. Vi valde att ligga still en dag och förlusta oss med lite öl och mat på restaurangerna.

Då vädret klarnade upp den tredje dagen startade vi på nytt motorn

för fortsatt färd. Denna fick vi snart avbryta då en stor skylt meddelade på flera språk att här slutar mastrutten till Amsterdam då en bro blivit påkörd av en brinnande båt och inte kunde öppnas mer än till sju meter. Vi behöver minst 16 meter tyvärr.

Nerresan hade tagit längre tid än vi beräknat och det vi redan upplevt hade gett så många intryck att vi hade lätt att vända stäven för en start av hemresan. Sagt och gjort, vi vände och tog oss tillbaka till kanalens början för utslussning. När vi närmade oss slussen tilltog vinden så pass att vi kom in i slussen med för hög fart och så fort vi var inne öppnades slussporten bakom oss och vi fick ytterligare fart framåt. Det är första gången jag slussat med stäven mot den norra slussväggen och aktern mot den södra väggen. Nåväl, väldigt osnyggt men inga skador på båten som naturligt nog rättade upp sig när den främre slussporten öppnades. Påpekas bör att slussen var så smal att vi inte kunde hamna helt tvärs.

Efter denna mindre charmiga upplevelse tog vi sikte på en gästhamn som låg direkt om styrbord. Där kom det in en holländsk båt med sina centerbord på sidorna. Vi pratade med besättningen som berättade att centerborden måste vinschas ner men kunde slå upp själva om de slog i botten. Själva båten som var nästan flatbottnad blev då enkel att segla med över marsklandet utan risk att fastna. Fastnat hade vi däremot gjort när vi skulle gå påföljande morgon. Vi beräknade gå ut med tidvattnet som redan börjat sjunka. Några extra fram och back med motorn fick dock loss

oss relativt snabbt och vi kom ut med en fart på över åtta knop vilket höll i sig flera timmar.

Nästa stopp blev Borkum, den första tyska ön på återresan. Gästhamnen låg några sjömil in på östsidan av ön. Lyckligtvis fanns här också en restaurang där vi åt och drack gott. Denna ö var sannolikt ett sommarparadis då vi på vägen in såg flera stora hotell och långa badstränder. I anslutning till gästhamnen låg ett fyrskepp vid namn Borkum Riff. Detta hade tidigare legat strax utanför infartsrännan till Borkum i Nordsjön. Det grund den markerat passerade vi på vår utresa. Om jag minns rätt var Borkum Riff ett tobaksmärke i Sverige. Finns kanske kvar än?

Påföljande dag var vinden obefintlig varför vi fick motorera hela sträckan till Cuxhaven. Vi hade kontrollerat strömtiden viken var till vår fördel större delen av vägen. De sista timmarna av resan vände strömmen och farten sjönk väsentligt när vi kom in i Elbes mynning. Elbe har trafikseparerade zoner för de stora fartygen, vilka kom och gick i en strid ström. Fritidsfartyg bör hålla sig utanför zonerna! Zonerna är markerade med gröna och röda bojar samt mitt-markerade med gula sådana. Vi fick således gå med gröna bojar om babord och marsklandet om styrbord och se mängder av stora fartyg passera om babord.

Nu hade det blivit rejält mörkt och strömmen satte emot så vår fart låg stundvis på tre knop. Efter, som det tycktes, vara evighet kom vi till infarten för Cuxhavens gästhamn. Då

hade klockan hunnit bli strax före 24. Ganska sen middag denna dag och ingen restaurang öppen.

Nästa dag slussade vi på nytt in på Kielkanalen. Ett kort stopp för lunch och därefter färd till en liten vik i kanalen. Viken var markerad med en båtsymbol på sjökortet så vi hoppades hitta en svajplats. När vi kom fram började det skymma, så det var tur att det stämde med sjökortet. Viken hade ett antal pålar med förtöjningsringar nedslagna i botten. Där låg redan två båtar förtöjda så det var bara att knyta fast. Fortsatt resa i kanalen när gryningen kom och utslussning utan problem. Påföljande dag segling till Burgstaaken igen. Under denna seglats såg vi ett stim tumlare strax akter om oss, storslaget! Till vår besvikelse fanns inga gästplatser lediga när vi kom till hamnen. Detta berodde på att ett antal båtar låg i hamnen som skulle upp på land de närmast dagarna. Detta förstod vi först senare. Då vi cirklat runt en stund i hamnbassängen förbarmade sig hamnkaptenen över oss och anvisade oss en plats längst in i hamnbassängens kortände. Den platsen hade vi inte sett då en stor fiskebåt dolde större delen av platsen med sin akter. Vår för kom således att hamna bakom fiskaren. I denna hamn låg restaurangen Gyllene Ankaret där vi åt en utsökt rödspätta. Klockan fem nästa morgon hördes ett antal röster och fiskebåtens stora dieselmotor kom igång. Jag, som sov i förpiken, väcktes abrupt, först av röster sedan av motorn och därefter av de kraftiga propellerljudet då dom kastade loss efter cirka en timme. När deras stora

propeller började röra sig funderade jag på om jag låg i ett vattenfall! Nu styrde vi kosan mot Danmark via Gedser och Moen. Från Moen startade vi tidigt för att angöra Sverige. Vi seglade nu en dikt bidevind vilken förde oss utan kryss till Abbekås i Skåne. Vinden hade ökat och därmed också sjön, så när vi närmade oss hamnen rullade vi in genuan. Vi resonerade om vi skulle ta storen innan vi kom in i hamnen eller efter. Vi måste upp på däck för att få ner seglet. Kollade en flygbild vi hade i navigatorn och en bild i en hamnbok. Hamnbassängen såg ut att vara så stor att vi kunde vända och riva utan problem. Piröppningen låg i ostlig riktning och vinden var ost-syd-ost. Vi girade således in i hamnen med storen uppe, akterlig vind och beredda att vända runt inne i bassängen och riva. Hamnbassängen var alltför liten för denna manöver varför jag slog full back, körde bogpropellern och lyckades vända runt med halva storen nere. Det olyckliga var bara att vi törnade mot ett galvaniserat räcke som endast var skruvat i träbryggan så det la sig ner. Ingen hamnkapten eller annan behörig person sågs till trots att vi tog en rejäl promenad för att finna någon. Detta var ett litet samhälle med söta små hus. Under vår promenad såg vi inte några människor innan vi kom till en liten restaurang. Där var det fullt av gäster. Då vi tycker om god mat samt gillar att kliva ur båten efter en dags segling satte vi oss och beställde. Vi blev glatt överraskade över den goda maten och den högklassiga servicen. Hade de

bara haft större hamnbassäng skulle allt varit bra. Men båten är som tur är stark och går inte sönder så lätt. Nästa morgon fortsatte vi på kryss med målet Simrishamn. När vi kom i höjd med Ystad ökade vinden ytterligare. Ystad kunde vara så gott som något, tänkte vi och girade in i deras gästhamn. En mycket fin och som det såg ut nybyggd gästhamn. Vi backade in mellan två Y-bommar. Den här hamnen lämnade plats för två båtar mellan varje Y-bom. Vi förtöjde i den sydliga Y-bommen, då vinden kom att hålla oss lite från denna bom. Under eftermiddagen kom det in två stora seglare med elever, som dom sa. Någon slags seglarskola. Dom var förståndiga nog att lägga sig längs en kaj, akter om oss. Vinden ökade allt mer och vred till sydväst. Vi tittade från piren ut över ett upprört hav och beslutade oss för att ligga kvar en dag till. Att ligga inblåst är inte roligt - nu hade regnet också kommit igång och allt kändes olustigt. De tyska båtarna tog samma beslut som vi och låg kvar en dag mer än planerat. Vad nu göra för att bli på bättre humör? Det naturliga för oss blev att gå på restaurang. Sagt och gjort, på med regnkläderna och en promenad upp i stan. Vinden var nu så kraftig att vi nätt upp kunde ta oss gående ut från kajområdet. Nåväl god mat och några öl gjorde gott. När den goda stunden var avslutad återvände vi till båten och vad väntade oss där? Båten hade ryckt loss den södra Y-bommen så den hängde endast kvar i vår båt. Vi hade därmed drivit upp mot den andra Y-bommen. Hela bryggan var full av

folk som tyskarna hade rekviderat. Brandkår, sjöräddning och båda de tyska besättningarna. Sjøräddningen sa som väntat att detta inte var något för dem och begav sig därifrån. De övriga hjälpte oss att dra upp några tampar runt en stolpe som låg i vindriktningen. Förtöjningstampen till den lösa Y-bommen skars av och denna släpades iväg en bit för att inte kunna skada båten. En ganska orolig natt följde.

Den tredje dagen i Ystads hamn började med kraftig vind och regn men under eftermiddagen mojnade det något och vi bedömde att vi skulle ta oss ut ur hamnen för motor. Detta fungerade och när vi nått några sjömil ut var vi på djupt vatten och kunde falla av mot Simrishamn under segel. Dit anlände vi några timmar efter mörkrets inbrott, förtöjde som enda bebodda båt längs den första bryggan i gästhamnen. Nu upplevde vi för första gången under resan att seglarsäsongen var över i Sverige. Fördelen var att inga mer hamnavgifter behövde betalas och det fanns alltid många lediga platser i hamnarna.

Nästa språng på resan gick över Hanöbukten med natthamn i bassängen på Utklippan, dit vi anlände innan mörkret fallit. Vi föreställde oss att det skulle varit förenat med besvär att navigera in under mörker. Nu hade hemresan antagit formen av att ta så långa språng som möjligt varje dag. Det vill säga - gå upp i gryningen och segla till mörkret kom. Från Utklippan tog vi oss till Borgholm på Öland

och därifrån till Västervik. Vi gick in i Västerviks hamn och förtöjde på bryggan nedanför ruinen där visfestivalen brukar hållas. Anledning till detta var att vi lånat sjökort av min vän Roland som bor i denna stad. När vi lämnat igen sjökorten tog Roland med oss på ett etablissemang där vi kunde bli både mätta och otörstiga. Trevligt - men sent i säng! Nästa morgon, om inte förr, förstod jag vad nedsatt sikt i regn innebär. Ingen vind tvingade oss till motorgång. Mörkret föll i höjd med Fyrudden. Vi droppade ankaret och lagade middag. Efter ytterligare en dag droppade vi ankaret i höjd med Fifång. Slussade in vid Södertälje och styrde kosan mot Göta segelsällskap där jag är vinterliggare. Vi kom en vecka för tidigt så alla deras sommarbåtar var inte upptagna. Efter ett samtal med hamnkaptenen fick jag tillåtelse att lägga oss temporärt på någon ledig plats. Detta var jag mycket tacksam för!

Sammanfattningsvis kan sägas att en sån här segling skulle vi ha startat tidigare under sommaren då dagarna är längre. Dessutom skulle vi ha varit fler på hemseglingen. Detta skulle ha medfört mera nattsegling. Vi ansåg inte att det blev en säker nattsegling med endast en man på vakt och en sovande. Fördelarna var att vi betalade få hamnavgifter och att det fanns många gästplatser lediga, till och med i Holland där seglarlivet fortfarande var i full gång!

Anders/Asynja