

Med S/Y ALOHA till Skottland sommaren 2007

Text och foto: Ronny Eriksson

Vi hade länge funderat på att ”testa våra vingar” och vidga vår horisont. Vi pratade om Medelhavet till och från och det är naturligtvis ingen segling man ger sig iväg på utan en god planering – om den nu blir av vill säga. Visioner ska man ha och vi har fortfarande kvar vår om en Medelhavstur, kanske uppdelad på tre säsonger.

I den planeringen ingick att kompletteringsutrusta båten successivt, skaffa sig nödvändig kompetens och erfarenhet, tid och pengar är också nödvändigt. Som ett led i allt detta bestämde vi oss för att segla till Skottland under sex veckor sommaren 2007. Planeringen startade vid årsskiftet, med inköp av sjökort, pilotböcker, genomgått utsjöskepparkurs för att få lite kläm på tidvatten etc.

Söndagen den 1 juli 2007 på kvällen var det så dags att kasta loss från Nordö-hamnen, egentligen var det tänkt att vi skulle gå dagen efter men vädret var perfekt så det fanns ingen anledning att vänta.

Vi som startade var förutom jag själv, min bror Sune och Royne Karlsson, en kompis som är van seglare. Sune hade en K38 sedan 30 år och Royne en Elan Impression 434.

Jag hade korsat Nordsjön en gång tidigare våren 2007 på en resa mellan Southampton och Göteborg via Kiel, men de övriga hade ingen erfarenhet av Nordsjön sedan tidigare – dock har de seglat många år i Skandinaviska vatten.

Målet var att nå Inverness på en vecka och sedan ta det lugnt i Caledonian Canal under kommande vecka. Vi startade därför med avsikt att gå direkt till Farsund i Norge.

Till en början var det dålig vind så det startade med motorgång, vi hann passera Skagen en bit innan vinden kom och gav oss en slör som sedan ökade successivt till ca 12 m/s dagen efter. Efter ett dygn tog vi natthamn i Ny Hellesund och belönade oss med en ”ankardramm” och utsökt middag (mer bråttom ska man inte ha).

Tisdag morgon fortsatte vi genom att motorisera i stiltje mot Farsund, dit vi kom på eftermiddagen. Diverse komplettering på Coop, besök på biblioteket för att koppla upp oss trådlöst på nätet och kolla Grib-filer. Det lovade gott med akterliga vindar.

På onsdag morgon var det dags att ta det stora ”klivet” över Nordsjön.

Vi tankade fullt med diesel innan vi gav oss iväg, vilket var klokt. HR36:an med sina tankar på totalt ca 335 liter ger en stor aktionsradie

Liksom början på överfarten till Norge så var det lugnt och havet var blankt som en spegel. Efter ca 35 timmars motorgång var det dags att få lugn och ro, sagt och gjort – motorn stoppades och seglen kom upp. Det var dags för en god middag.



Efter en timma var det dags att starta motorn igen, men då blev det tvärstopp! Backslaget gick inte att rubba och när vi tittade bakom båten fick vi förklaringen, det var delar av en fisketrål (eller möjligen lastnät) som fastnat i propellern. Vi försökte dra upp så mycket som möjligt på akterdäck, men det satt fast som berget.

Vi kom fram till att bada på Nordsjön var inget som ”gamla gubbar” borde ge sig på, det var ca 14 grader i vattnet och det är alltid risker även om det inte var någon särskild sjögång. Så vad återstod? Jo att segla, så upp med storen och gennacker.

Farten var inte imponerande – ca 3 knop och en kraftig strömvirvel efter båten. Plottern visade att vi hade ca 80M till närmaste hamn. Kanske att någon oljeplattform hade dykare? nä, vi förkastade även den idén.



Det gick ingen nöd på oss och humöret var på topp så vi seglade glatt vidare i halvvind och slör. När vi närmade oss den skotska kusten vred vinden allt mer mot NO, vilket innebar kryss så småningom, samtidigt som det var en ganska kraftig sydgående ström. Vi kryssade in mot kusten och trodde inte våra ögon när KÖG (kurs över grund) på plottern visade åt ett helt annat håll än dit vi avsåg att segla – avdriften var ca 50 grader!

Nåväl, det var bara att segla på – vi slog ut från kusten och efter ett par timmar hade vi passerat vår tidigare position, men på väg österut tyvärr! ☺

I det läget anropade vi hamnkaptenen i Fraserburgh för att få veta om de hade någon dykare tillgänglig? Jodå, det fanns.

”Behöver ni assistans?”, undrade han. ”Nej, inte i nuläget” svarade vi, men vi ville ha ett råd huruvida vi skulle avvakta eller inte och svaret kom omedelbart – ”Vi skickar ut Coastguard för att bogsera in er i hamn, ge oss er position”. ”Det var gratis blev vi upplysta om så det var naturligtvis det vettigaste i det läget. Efter 20 minuter dök båten upp och bogseringen tog ca 1 timma.

Vi anlände till Fraserburgh på fredag kväll efter ca 60 timmar till sjöss.

På kajen i Fraserburgh stod en dykare beredd och efter 10 minuter kom han upp med ett nät ca 8 x 4 meter, inte undra på att det bromsade!

Priset blev £150 – ganska saftigt tyckte vi, men vi hade ju inget val.

Dykaren levde på att plocka bort skräp under båtar så för honom var det ingen överraskning, samtliga var dock medvetna om att detta är ett stort problem för såväl fritidsbåtar som fiskebåtar. Därom vittnade stränderna om när vi senare tog en promenad, de var fulla av trasiga nät som spolats upp.

Denna del av Skottlands ostkust har ett begränsat antal lämpliga hamnar för segelbåtar, de som jag fann vid min planering var Peterhead (ligger dock lite avsidet ovanför Aberdeen), Fraserburgh, Mcduff och Buckie. Övriga är grunda och om de är tillgängliga är det endast vid högvatten.

Fraserburgh var ingen upplyftande erfarenhet, en grå och ganska trist stad. En typisk fiskehamn med uppskattningsvis ca 50-tal fiskefartyg. Vi var enda fritidsbåt i hamnen och blev hänvisade att ligga ganska långt ut i hamnen längs en slipprig kaj, utsatt för tidvatten på 3-4 meter. Hamnavgiften var £10 vilket var överkomligt. Det fanns ingen tillgång till vatten eller el.

Efter välbehövlig vila gav vi oss iväg på lördag eftermiddag mot Macduff, det blåste en tuff motvind på 10-12 m/s dessutom motström så sjön var mycket stökig. Det är ca 17M distans och vi tyckte det var skönt att få gjort den etappen innan vi ”klämde” resterande ca 45M till Inverness. Macduff var en betydligt trevligare hamn, grönare jämförd med Fraserburgh och mer affärsliv. Här fick vi vatten av en hjälpsam fiskare, men el lyste fortfarande med sin frånvaro – behovet av el var dock stort så det gjorde inget.

Söndag morgon den 8 juli, motvinden stod sig även om den minskat i styrka så vi gav oss iväg mot Inverness dit vi anlände tidigt på måndag morgon. Vi passerade under den 29 meter höga Kessock Bridge vid Inverness när det dagades och ankrade upp en stund senare för att sova några timmar, i väntan på att slussen ”Clachnaharry lock” skulle öppna klockan 8.00. Efter inklarering i Seaport Marina var det dags att ”göra stan”, det vill säga släpa hem matkassar från Liedl som var den närmaste affären av någorlunda storlek, vi behövde bunkra för några dagar.

Vi var alla spända på att starta resan genom Caledonian Canal, så vi gav oss iväg samma eftermiddag. Kanalen är ca 60M lång och består i huvudsak av 3 sjöar förbundna med grävda kanaler. Det är ca 29 slussar som ska passeras innan man når västerhavet.

Förutom entréslussarna in i kanalsystemet startar man med en slusstrappa med 5 st slussar innan man har kommit upp i själva kanalsystemet. Därefter följer en grävd kanal med ytterligare två slussar och en ”swing bridge” innan man är ute på den första sjön, den så kända ”Loch Ness”.

Kostnaden för att passera kanalen är £16 per meter båt enkel väg, sedan finns det varianter om man ska gå tur och retur eller stanna max en månad etc. Vi valde 1 månad eftersom det blev billigast och då kostade det £275, båten blev en meter kortare också 😊, lite ska man pruta. Hallberg-Rassy mäter ”ärliga” fot som de säger, räknar inte den negativa akterspegeln, men det har de lärt sig numera då HR 37 är precis lika lång som HR 36.

Hamnavgifter samt en nyckel som ger tillgång till toaletter och duschar längs kanalen ingår – de var för övrigt genomgående fräscha och välstädade.

Regleringen av vattennivån sker genom att det rinner en oreglerad flod parallellt och det finns trösklar där vattnet rinner fritt från kanalen till floden jämte kanalen.

Väl ute på Loch Ness, varför inte försöka släpdörja??

Vi spekulerade huruvida det var tillåtet eller inte, men valde tolkningen att det man inte vet har man inte ont av 😊.

Ingen makrill så klart, men det borde finnas lax och laxöring tyckte vi. Mycket riktigt, vi fick ganska snart en präktig laxöring, men det räckte inte med att vi fått ner den i spannen, när vi skulle knäcka nacken ville den annat och lyckades slingra sig ur Roynes grepp och via akterdäck i vattnet. De ramsor som vid det tillfället utstöttes lämpar sig inte för skrift 😊

Nåväl, otroligt besvikna och frustrerade fortsatte vi fiska och fick en mindre laxöring.



Innan måndagen var till ända hade vi ankrat upp i "Urquhart Bay" vid den berömda fästningen "Urquhart Castle" där den stora turistfällan sjöodjuret Nessie anses hålla till.

Vi såg ingen Nessie, men tisdag förmiddag tog vi en promenad till samhället Drumdranochit som ligger ett par kilometer därifrån. Dit når man via ett deltaområde med närmast urskog men med fina anlagda stigar. Samhället lever nästan uteslutande på myten om Nessie.

Efter lunch på tisdag var det så dags att "tuffa" vidare, motvinden och faktiskt också en svag motström står sig tyvärr. Målet är Fort Augustus som ligger i den sydvästra ändan av Loch Ness. På onsdag fyllde jag 60 år, men varför vänta till dess med att fira? ☺, vi uppsökte således en hyfsad krog med fönsterbord som gav utsikt över sjön och avnjöt en fullt godkänd middag med tillhörande viner.



Onsdag morgon var det så dags att gå vidare, det startar med en slussstrappa på ytterligare ca 5 slussar innan man kommer upp i nästa fas som är "Loch Oich", den enligt mitt tycke vackraste delen av kanalen.

Vi siktade på att övernatta nästa gång vid en sluss som heter "Laggan Lock", det fanns två hus som vi kunde se och utgick från att förutom slussvaktens stuga så borde den andra vara en "local pub". Det var det nästan också för det låg en kanalbåt ombyggd till pub vid

slussen, den var visserligen inte öppen på grund av renovering, men sådana världsliga problem löste vi lätt – det blev en pilsner med andra ord efter diskussion med ägaren.

Därefter blev det middag, Sune fixade laxlåda och nu kom laxöringen som legat i kylen väl till pass.

Torsdag – vi passerar den sista sjön "Loch Lochy" utan att något anmärkningsvärt inträffar. På eftermiddagen når vi Gairloch som är inledningen till den avslutande kanalen innan Fort Williams.

Väl framme i Corpach, som är ändstationen fick vi en dag extra på oss innan det var dags för besättningsbyte. Vi promenerade in till Fort Williams vilket är ca 8 km, på vägen passade vi på att besöka whiskydestilleriet "Ben Nevis Distillery".

Vi hade också möjlighet att beskåda berget Ben Nevis som är över 1300 m högt i klart väder, vilket är ganska sällsynt. Efter en promenad i stan och lunch tog vi bussen tillbaka med ett ”stop over” på whiskydestilleriet där Sune och Royne shoppade ☺.

På lördag avreste Sune och Royne ganska tidigt med buss till Inverness och sedan tåg till Aberdeen, medan Renée, som bara hade fyra veckors semester, reste motsatt väg och var framme i Fort Williams 17.30 på lördag eftermiddag.

Slussvakterna är värda ett särskilt kapitel, otroligt hjälpsamma, intresserade och serviceminded. De frågar hela tiden vad vi har för planer och rapporterar i förväg till nästa sluss. Följaktligen frågade de mig hur jag hade tänkt mig när jag kommer fram till Corpach som är sista slussen innan västerhavet? Jag har tänkt ligga still i två dagar meddelade jag, varpå slussvakten ringde och fixade en alldeles egen brygga som tillhörde en privatbåt. Vad jag inte tänkte på var att det blev tre nätter, Renée skulle ju anlända från Aberdeen först på lördag eftermiddag och då hade vi planerat att gå vidare på söndag förmiddag.

Det var inte bra tyckte vakten, han bad om ursäkt för han trodde inte att platsen var ledig så länge. Det var jag som skulle be om ursäkt påpekade jag, men han sa att om jag håller daglig kontakt med honom så skulle han försöka lösa det på bästa sätt – på lördag kväll kom han och gav ”tummen upp”, det kallar jag service.

Så startade den spännande fasen på **söndag morgon den 15 juli** när vi slussade ut och möttes av tidvatten igen. Viken som går in till Fort Williams är ganska lång, ca 30-40M och är en förlängning av kanalsystemet kan man säga, med andra ord i precis samma SV riktning. Tidvattnet som vänder var 6:e timma var med oss och vi gjorde som mest 10 knop, en härlig känsla när vi forsade fram.

Målet för dagen var Loch Aline, en lämplig ankringsbassäng i sundet mellan ön Mull och fastlandet. Inloppet är bara 1,7 meter djupt vid lägsta lågvatten och i det bildas en häftig ström i inloppet vid ebb och flod. Inne i själva bassängen var det dock betryggande djupt.

En härlig kväll avnjöts i solsken och vindstilla. Vi noterade något förvånat att den lokala befolkningen fiskade makrill med god framgång, men slängde tillbaka alla fiskar i vattnet igen!?



Måndag – motorgång till Tobermory, den enda större orten bland öarna och mest känd för sin whiskytillverkning. En trevlig by med husen målade i kulörta färger längs strandgatan. Vi hann med ett besök på destilleriet och den lokala puben innan vi drog oss tillbaka till vår boj i viken. Vi visste inte att det kostar 12 pund att ligga vid en boj i just Tobermory, en helt onödig kostnad, vi kunde lika bra legat på eget ankare – man lär sig av misstag så några fler kostnader för hamnavgift blev det inte.

Tisdag morgon ger vi oss iväg på en läns i några knop, men det varar bara någon timma innan det är dags att starta motorn igen, målet är ön Rhum och ett slott som heter ”Kinloch Castle” som Sir George lät bygga som festslott. Bygget startade 1897 och tog endast 3 år vilket var

något av rekord på den tiden. Slottet var byggt för att hysa 16 personer. Här hölls ganska vilda tillställningar och det spekuleras fortfarande kring detta. På vägen dit passerar vi öarna Muck och Eigg. Alla öar med några undantag är mycket höga, flera hundra meter trots sin ringa storlek. Det gör att de syns på långt håll om sikten tillåter.

Rhum, som är ca 1 mil tvärs över ön ägdes av en förmögen familj som vid slutet av 1800-talet lät bygga ett pampigt slott utrustat med bekvämligheter som vid den tiden endast fanns i ett fåtal byggnader. Det lär till och med vid denna tid ha överträffat Buckingham Palace i fråga om bekvämlighet. En historia berättar att den självspelade orkester som finns i huset var beställt av drottningen, men Sir George snuvade kungahuset på attraktionen.



Vad sägs om vattenburen centralvärme, dusch med jacuzzi-liknande funktion, inglasat uterum etc. Ägaren, som var en betydande industriman, hade en son som utvecklade verksamheten.

Tvätten fick inte synas från slottet, så den tvättades och hängdes på andra sidan ön från slottet räknat. Frun i huset hade också ett eget hus placerat på motsatt sida av ön för att garantera avskildhet. En märklig upplevelse och sevärt besök var det i alla fall.

Mot nya mål, samma eftermiddag bar det av till den närbelägna ön Canna, där vi ankrade i Canna Harbour, ett väldigt vackert ställe där ganska många båtar hade ankrat upp. Vi var dock inte i land utan avnjöt aftonen från sittbrunnen studerande båtar och människor omkring oss, alltid en fascinerande upplevelse ☺

Onsdag morgon – och vad skulle vi nu hitta på?

Det är dags att berätta hur de ursprungliga planerna var och hur det i stället blev.

Tanken var att vi som seglade över Nordsjön skulle stanna i Inverness, dit skulle Renée anlända och sedan skulle vi efter det att vi passerat kanalen segla runt nordsidan av Skottland till Orkney-öarna dit Jakob, som skulle följa med oss tillbaka över Nordsjön, skulle anlända.

Dessa planer reviderades redan innan vi startade, vi insåg att det var en tuff och tidspressad resa vilket gjorde oss mycket väderkänsliga och det var kanske ingen bra utgångspunkt om vi ville få smak för kommande resor.

Vi beslöt således att passera Caledonian Canal åt båda hållen och tillbringa en vecka på västkusten i stället. På så vis skulle Sune och Royne följa med genom kanalen en väg och få se betydligt mer av Skottland samt få ut mer av sin resa. Att biljetterna var bokade till Aberdeen var inte mycket att göra åt, det går ju bussar visade det sig och det funkade bra.

Mattias, min mellangrabb, som intresserad av att följa med en bit fick chansen att följa med genom kanalen tillbaka till Inverness och bytte av Jakob som gillar havssegling.

Under kanalfärden fick vi rådet att endast gå runt ön Mull, det fanns mer än väl att se på för att täcka in en veckas segling så en lokal seglare.

Kanske det när vi låg i Canna Harbour så övervägde vi vad vi skulle göra, det var ett vägskäl. Antingen vända söderut till öarna Coll och Tiree och i viss mån följa rådet, eller gå ut till Yttre Hebriderna. Till Yttre Hebriderna var det ca 30M och vi tänkte att om det blir dåligt

väder är det inget bra ställe att bli inblåsta på så vi beslöt att skippa det alternativet. Vi hann inte mer än runda öns udde söderut förrän vinden dog ut och det blev kraftig motström. Vi ändrade snabbt vårt beslut, helt om 180 grader och kurs 280 grader mot Yttre Hebriderna, det kändes helt rätt. Vinden kom och vi fick en fin halvvind på ca 10-12 m/s över.

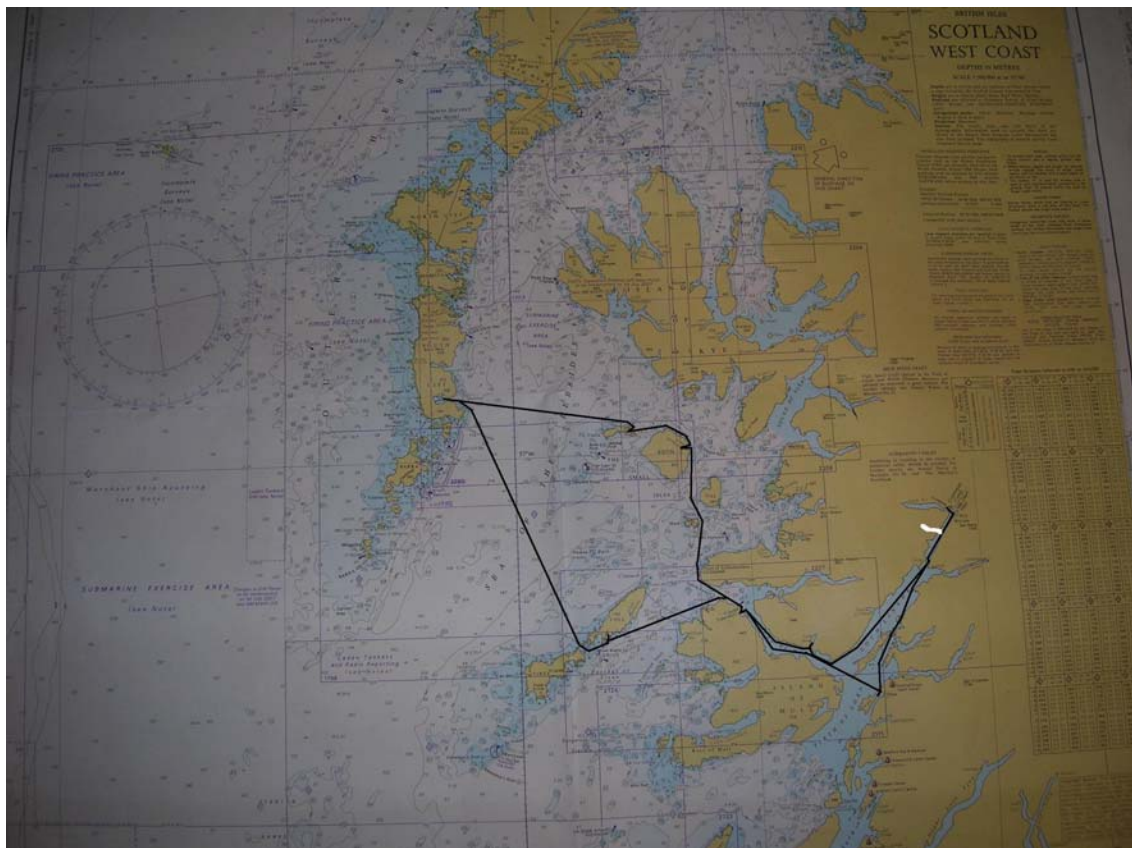


Väl framme mötte oss en ganska kärv miljö, det verkade fattigt och det fanns mycket få båtar. Bara att ta sig i land var ett kapitel för sig, efter flera turer fram och tillbaka i hamnen med gummibåten kom vi till slut upp på en slipprig trappa bakom en sjunken isländsk fiskebåt. Det blev en rundvandring, handla mat i en liten affär och ett glas vin på den lokala puben innan vi återvände till bojen. Tidvattnets inverkan på livet är påtagligt, det vittnar inte minst ovanstående bild om där det ligger båtar inlåsta i bassänger

under lågvatten och kan komma därifrån endast under högvatten – så konstigt ut!

Som grannar hade vi en irländare, en amerikan och en engelsman – internationellt så det förslår!

Detta var resans vändpunkt och det blåste fortfarande ganska kraftigt när vi gick ut ur viken på torsdag morgon för att sätta kurs österut. Ett rev i såväl stor som genua gav oss en fin segling.





Målet var öarna Coll och Tiree, ett par mindre öar som var låga och hade sandstränder åt väster och såg närmast danska ut. Coll är ca 20 km lång och 5 km bred och bebos av endast ca 150 personer. Tiree är ungefär lika stor till ytan, men lägre och bebos av ca 800 personer. De åtskiljs av ett smalt sund, Gunna Sound, där trafiken med färjor från Oban till Yttre Hebriderna går. Det var mycket strömt, trots att vinden dog ut under resan så kokade vattnet och det gick sjö. Det blev en lång dag, ca 70M i motströmmen.

Väl genom passagen tog vi babord och kom in i ett spegelblankt hav öster om Coll, målet var viken Loch Breachacha, på sydöstra delen av ön.

På vägen dit mötte vi en hajfena som närmade sig oss, det visade sig vara en Bucky Shark (enligt slussvakten i Corpach). Längd uppskattningsvis ca 3-4 meter och som simmade sakta i ytan, vi vände båten och följde efter men var allt för exalterade för att få något vettigt foto☺. Väl framme i vår vik så kokade det av fisk och sälarna låg på rygg och rapade ljudligt, troligen helt mätta av fisk. Även där besökte en Bucky Shark oss.

Inne i viken fanns det två slott, det gamla och det nya slottet enligt sjökortet. Det är väldigt svårt att förstå varför dessa slott byggts just där, det fanns bara fårhagar överallt och knappast några andra hus.

Genom vår avstickare så hade vi lite bråttom att hinna fram till Oban där vi på lördag skulle möta Mattias. Vad vi inte visste då var att hans flyg med Ryanair till Prestwick blev inställt och han fick flyga med SAS via Aberdeen i stället, vilket gjorde att han var nästan en dag försenad.

Nåväl, vi beslöt att ta kortaste vägen tillbaka och det var norr om Mull, åter ett besök i Tobermory (ett av få ställen där man kan tanka vatten). Vi lämnade Tobermory med fulla vattentankar och motoriserade så vackert genom Sound of Mull. Plötsligt upptäcker jag att det kommer inget vatten när jag vrider på kranen på toaletten.

Vad har hänt? Min första tanke var att en tank spruckit, vi upptäckte nämligen på Nordsjön ett ljud från vattentanken i kölsvinet som vi tolkade som att ett skvalpskott lossnat i en svets och slog fram och tillbaka i sjögången. Hade tanken nu gått sönder beroende på det?

Upp med durkar och där stod det nästan 400 liter vatten en decimeter från durken men då borde det gå att köra den tryckvattenpumpen eftersom tanken låg under vatten. puuhh det gick inte, så då måste det vara pumpen. Det var bara att starta den elektriska länsypumpen så var det strax tomt i kölsvinet igen.

Väl framme på fredag kväll vid marinan på ön Kerrera, mittemot Oban, fyllde vi åter vatten och konstaterade att tanken var tät, däremot stod det som en fontän i maskinrummet, det var en slang till varmvattenberedaren som brustit (trots kvalitetslang godkänd för 15 bars tryck). Lätt som en plätt, slangen var väl tilltagen i längd så det var bara att kapa och ansluta igen.

Genom Mattias ändrade planer så gick vi till Corpach under lördagen och mötte Mattias på eftermiddagen då han kom med bussen från Fort Williams.

På **söndag den 22 juli**, dagen efter, startade vi vår slussning upp i systemet igen. För en gång skull så regnade det hela förmiddagen. Väl på plats tog även vi en promenad in till Fort Williams med sedvanligt besök på vägen på Ben Nevis Distillery ☺, upprepning för mig men nytt för de andra.

Passagen genom kanalen tillbaka till Inverness var i stort sett en repris på den tidigare resan, varför det inte behöver upprepas.

I Inverness mönstrade Mattias av, tog tåget till Aberdeen för fortsatt flyg hem och i stället anlände Jakob Allander. En härlig middag med ”lamb chops” blev en bra start.

På **söndag morgon den 29 juli**, efter att vi studerat väderkartor slussade vi ut i Nordsjön för att klara av den första etappen till Macduff. Vi konstaterade att det var ett lågtryck som rörde sig sakta österut med nordliga kulingvindar och om vi höll oss i bakkanten på det skulle vi få en NV slör på ca 10-12 m/s. Stoppet i Macduff var för att lågtrycket skulle hinna komma längre österut innan vi följde efter.

Vid en udde, som är en passage med stark ström, stod en massa människor på stranden, inte behövde det vara en så stor ansamling folk för vår skull tyckte vi ☺, det visade sig att även här fanns det stora fiskar som de tittade på, haj eller tumlare vet vi inte men de var i så fall betydligt större än våra tumlare i Skagerak.

Det blev en tuff segling och vi kände alla för första gången av sjösjuka, jag och Jakob klarade oss men var inte matfriska precis. Innan dagen var över ökade vinden successivt och vi fick en läns på 16 m/s rakt in i hamnen i Macduff – en otrevlig upplevelse då inloppet endast är 17 m brett omgiven av höga pirar och man ska göra en tvär 90-graders gir åt babord väl innanför inloppet. Allt gick bra då vi tog ner storen i undanvinden, minskade genuan och körde för motor med full fart.

Väl inne i hamnen var vi ensamma som fritidsbåt och fick efter lite rekognosering flytta oss in till den bassäng som låg längst in i hamnen utanpå en sightseeing båt (den skulle förmodligen ligga still konstaterade vi ☺). Vågorna slog över den ca 6 meter höga skyddsmuren mot havet och det var ett mäktigt skådespel.

Dagen efter på måndag hade vi beräknat att avsegla ca 12.00, men det blåste fortfarande 16 m/s i byarna så vi beslöt avvakta till dess det minskat till ca 10 m/s. Det hade det gjort 14.00 och vi gav oss ut i en enorm sjö där vi med full fart körde för motor och stöttade med revad stor rakt genom sjön ca en timma för att nå ut på djupare vatten och en mindre otrevlig sjö, då kunde vi falla av och få den förväntade bogen.



Det blev jobbig segling, första dygnet, vågorna från kulingen som var uppskattningsvis 3-4 meter höga låg kvar tvärs medan vinden var akter om tvärs. Det gav en pendling som inte var angenäm, även om det gick riktigt fort. Efterhand vande sig kroppen och efter första dygnet var det roligare och behagligare. Efterhand som vi närmade oss Farsund så ändrade sig sjön som blev "normal" så humöret steg och det blev möjligt att laga en riktig middag igen. Det fungerade åter perfekt ombord.

Överresan tog ca 50 timmar och trippmätaren på loggen visade på ca 325M, 6,5 knop i snitt alltså.

Jakob hade ändrat sina planer, från början skulle han mönstra av i Norge och segla hem sin båt som han tidigare seglat till Bergen, men han hade då haft ca 12 m/s kryss större delen av seglingen så han föredrog att följa med oss hela vägen över till Sverige. Hemseglingen av båten gjorde hans far i stället.

Vi fick en behaglig tur förbi Lindesnäs på torsdag, tyvärr dålig vind, så vi ankrade upp i Ny Hellesunds lagun igen.

På fredag fick vi en riktigt härlig segling igen och kappseglade fram till Blindleias (Sörlandet) södra inlopp och konstaterade att vi hållit undan från vår ivriga medseglare ☺ - känns alltid lika trevligt. Vi slappnade av, började dörja makrill och efterhand som vinden ökade så minskade vi segel för att hålla vår dörjfart på 3 knop. Målet blev en naturhamn utanför Arendal.

Lördag fortsatte vi och fick åter en härlig segling till Risör, där vi möttes av Träbåtsfestivalen som pågick som bäst. Det var stor aktivitet med segeltävling i vattnet utanför hamnen. Även stora båtar deltog och vi satt på första parkett på berget i "Paradisviken" utanför Risör.

Så var det dags att ta språnget över till Sverige, Koster blev målet och det gick som tåget, 70M på 10 timmar är inte illa och vid 17-tiden **söndag den 5 augusti** släppte vi av Jakob på bryggan i Kustersundet.

Vi tuffade ner till Arholmarna och fick en bra natthamn.

Otroligt nog kom våra kompisar Lars & Yvonne Algården (också KMS:are) med sin HR34 och la sig i spiltan jämte oss, vi var helt ovetande om varandra. Världen är liten ibland ...

Då vi åter var på västkusten så slutar denna historia här, vi fick dock en fin vecka i Bohuslän som avslutning på en spännande och härlig semester.

Borta bra men hemma bäst
kanske inte alltid är relevant,
men visst är
Bohuslän härligt när det är
som bäst ☺



Sammanfattningsvis kan man säga att allt gick i huvudsak enligt planerna, tekniska problem begränsades till en brusten vattenslang – nätet på Nordsjön var svårt att förhindra.

Vädret var överlag mycket bättre än vi räknat med, och jämfört med vad Sveriges västkust erbjöd under våra Skottlandsveckor så var det strålande ☺, vinden var dock mycket svag stora delar av tiden. Det innebar att ca 50% av sträckan gick vi för motor, det var behagligt men det är både billigare och roligare att segla så klart. Loggen stannade på ca 1.800M, det är ungefär vad många seglar under två säsonger.

Naturen var förstås bedövande vacker, tyvärr blir man lite blind av att se alla fina höga gröna berg men med alla bilders hjälp så hålls minnen till liv.

Sist, men inte minst, vill jag ge Renée en eloge som visade stort mod genom att anta utmaningen. Hon var lite rädd för att drabbas av klaustrofobi, att vilja stiga av mitt ute på Nordsjön – men hon fixade det galant och är nog den som gått mest stärkt ur denna erfarenhet, vilket lovar gott inför framtida seglingar.

Tack till alla besättningsmedlemmar som medverkade till en fin upplevelse