

På egen kjøøl til Marmaris

Av Gunnar Rølla

Jeg har alltid hatt båt, og alltid seilbåt. Trebåter, som hadde sett sine beste dager lenge før jeg ble eier, og som måtte sparkles og males i uker før de kunne settes på vannet, utgjorde mine tidlige erfaringer. Smått om senn ble båtene bedre, og sommerturene lengre. Min siste båt ble innkjøpt i 1986, denne gangen ny og med glassfiber-skrog, med to master, en ketch, med navnet Kohinoor (etter kronjuvelen i Tower). Men turene var stadig begrensede, med turer til Skottland og Helgoland som hederlige unntak. Men langsomt modnet tanken om en lang tur. Problemet var imidlertid mannskap. De som har tid, har ikke lyst, mens de som har lyst, ikke har tid.

Men forberedelsene gikk sin gang. Kohinoor fikk større dieseltanker og nye stag og vant på begge master. Som skipper/eier tok jeg internasjonalt kystskippersertifikat og deltok som mannskap på en seilbåt fra England til Lanzarote på Kanariøyene. Dette foregikk på høstparten to år etter hverandre, hensikten var å se hvordan Biscaya så ut på denne årstiden. Første etappe var fra Falmouth til Nord-Spania med ca. fem døgn i sjøen. Alt gikk godt og forholdene var ikke verre enn jeg hadde opplevet tidligere. Så ble avreisen bestemt til 1. juli 2002.

Mannskapet på første etappe var to kjente odontologer, Torleif og Pål, samt Torleifs venn Jan Fredrik, alle med rimelig seilerfaring. Avreisen fra Kristiansand ble fremskyndet på grunn av tilstundende Quart-festival. Bare forberedelsene ga så mange desibel i havnen at vi foretrakk å stikke tilsjøs, selv med et ugunstig værvær.

Første etappe var til Dover, med direkte kurs fra Kristiansand. Det var frisk vind fra sydvest og regnvær og etterhvert tung sjø. Men alt funksjonerte godt, med fire timers rortørn og åtte timers «hvile». Skipper/eier tok selvsagt hundevakten.



Kveldsstemming. Det kan imidlertid lett bli «crossover» av ankerkjettinger, og kaos og mange ord ved avfart. Foto: privat.

Vinden dreiet litt etterhvert mot nordvest og dette ga oss bør så vi kunne styre mot Dover. Den eneste episoden med litt dramatikk var en oppkalling fra et stort skip forut som sa «you are sailing into harms way». Det var et fartøy som slepte noen instrumenter langt bak seg, for seismiske undersøkelser. Vi ga oss med en gang og gikk over stag. Vi nærmet oss etterhvert det sydlige England og så nå utallige, små oljeplattformer. Vi holdt oss ellers klar av de avmerkede skibsledene på kartet. Dybden var ikke større enn 20–30 m. Vinden løyet og vi gikk på motor for å holde en rimelig gjennomsnittsfart. Vår utmerkede Ford-motor sviktet imidlertid plutselig; den gikk, men var uten kraft. Vi måtte således seile mellom alle plattformene. Etter hvert som vi nærmet oss Dover ble skipstrafikken mye større, og seilassen ble mer krevende. Vi har et utmerket elektronisk navigasjonssystem ombord, men dette kuttet ut på grunn av mangel på strøm, så vi navigerte nå slik som Olav Trygvason gjorde. Det var noen ombord som mumlet om «Mayday, mayday», men dette vant ikke gehør hos skipper/eier, som gjorde oppmerksom på at han var bevæpnet og ikke ville akseptere noen form for mytteri. Mannskapet fant seg da i sin skjebne.

Det tok lang tid å nå Dover. Når strømmen var imot, gjorde vi bare 1–2 knop. Den siste biten ble vi tauet inn av et lite hjelpefartøy, og lå snart vel fortoyd i den lokale marina. Moralen steg

hos mannskapet, som tilbrakte tiden på lokale puber. Pål reiste hjem for å seile egen båt i fredeligere farvann. Motoren ble fikset, og vi fortsatte vestover gjennom kanalen. Enda flere motorproblemer gjorde at vi gikk inn til Falmouth, som ligger lengst vest i kanalen, i Cornwall. Da det tok litt mer tid denne gangen, ble mannskapet dimmitert og eier/skipper tilbrakte mange dager med å lese kriminalromaner og å besøke lokale puber. Langturseilere må være filosofisk anlagt og ikke fortvile over litt motgang. Det kunne jo vært hjertet som sviktet, og ikke en skarve motor.

FALMOUTH – NORDSPANIA • Jeg måtte improvisere nytt mannskap på grunn av forsinkelsen, og hyrte to voksne karer med fartstid fra Royal Navy. John var ekspert på missiler, mens Ross hadde vært helikoptermekaniker, og senere «psykiatric nurse» på et marinehospital. Så vi hadde kompetanse over et vidt område. Mannskapet fungerte fint, men var misfornøyd med skibets the. De holdt seg mye for seg selv. Det er kanskje ikke bare sang og dans på britiske marinfartøyer, tenkte jeg.

John var ellers meget opptatt av redningsflåten, brannslukningsapparater etc. og gjorde flere forbedringer. Vi la kurs direkte mot Bayona i Spania og vi hadde gunstig, men svak vind fra nordvest. Vinden frisknet etterhvert og det ble en ubehagelig seilas med relativt høy sjø aktenifra. Det tok oss fem døgn



Skipper Gunnar Rølla. Foto: privat.

Smått om senn ble båtene bedre, og Kohinoor med glassfiberskrog, to master og en ketch ble innkjøpt i 1986. Foto: privat.

å nå Spania. Bayna er en populær havn med en mengde seilbåter, og med mange skandinaver. Vi fikk et nytt medlem av mannskapet, Villem, som var hollender, seilentusiast og sivilingeniør. Han var sterk og uredde og en nøkkelmann ombord. Etter et par dager dro vi videre mot Lissabon og Gibraltar.

Den spanske kysten er brun og full av fjell. Vi hadde gunstig vind og var i Lissabon etter et par dager. Vi lå i Cascais, som er ytterst i «fjorden» der Lissabon ligger, og spiste sardiner og hvilte oss et par dager. John fikk ordre om å reise hjem fra sin kone. Unger

skrek, ble det sagt. Det var åpenbart Johns andre ekteskap, og problemet med middelaldrende menn, små barn og nervøse koner ble klart demonstrert. Men vi trengte ikke lenger noen missilekspert, og greide oss godt med Villem.

Det var få seilbåter å se i åpen sjø, marinaene derimot var fulle av båter. Vi kalte dem losjiskip, oss havseilere imellom. Vi passerte Cap St. Vincent, og senere Trafalgar, som er et rev som stikker langt tilhavs. Vi hadde vært litt bekymret for Gibraltarstredet. Jeg regnet med motvind og mulighet for sjørøvere. Desperate flyktninger kan borde

lystbåter i dette farvannet, men vi hadde medvind og passerte i dagslys, og så ingen røvere.

Jeg har alltid ønsket å komme til Gibraltar, men selv om geografien var som forventet, så var byen et slags Strømstad, med spanjoler i stedet for nordmenn. Forretningene var fulle av juks, men alkohol og diesel var ekstremt billig.

Vi spiste sivilisert mat og hvilte oss. Jeg spiser alltid sverdfisk om det finnes. Det er ikke spesielt godt, men høres eksotisk ut.

Neste etappe var langs Spanias syd- og østkyst. Vi hadde nå kraftig medvind og gjorde 6–7 knop under seil, men med ubehagelig sjø fra akter. Vi besøkte Cartagena, og dro videre ut mot Ibiza og Mallorca. Det var fredelig på Ibiza og vi så ingen fulle skandinaver og hørte ingen discomusikk. Så vi var nok på galt sted.

Videre mot Sardinia løyet vinden og vi gjorde liten fart. Det er et øde havområde mellom Spania og Italia, og vi så bare et og annet cruiseskip på lang avstand. Om natten så de ut som flombelyste juletrær.

Vi rundet til slutt syndenden av Sardinia og seilte inn mot Cagliari, som er hovedstaden. Båten ble etterlatt i Cagliari over vinteren, og turen fortsatte våren 2003.

Mannskapet var nå en engelsk mann, Warren, og en polakk, David. Villem hadde blitt syk og døde av kreft i løpet av våren. Til min sorg, vi var blitt gode venner.

SARDINIA – SICILIA –

GREKENLAND • I midten av juni seilte vi mot Sicilia. Været og vinden var gunstig og vi så snart fjellene på Sicilia. Også her var det høye, golde fjell langs

nordkysten. Vi besøkte de eoliske øyer, som ligger nord for Messina-stredet, hvorav Stromboli er den mest kjente. Det er en aktiv vulkan med røk som et fint landemerke. Det er vakre øyer som er vel verdt et besøk. Messinastredet er stedet hvor Odyssevs opplevet dramatiske malstrømmer. Disse generte imidlertid ikke oss, selv om vi så virvler av den typen en kan se i Glomma. Vi hadde vel bedre båt enn Odyssevs også.

Fra «tåspissen» av Italia seilte vi rett øst mot Grekenland. Det var en tur på 3–4 døgn i svak vind. Vi traff Kefalonia på østsiden, som forventet. De gamle grekere mente at innbyggerne på denne øya hadde menneskekropp, men hundehode. Kanskje er dette opprinnelsen til betegnelsen «kefalometri»? Vi så mange hunder, men ingen med menneskekropp. Greske myndigheter ønsker papirer, så det kostet oss tid og penger å få «cruising permit» for ett år. Prosedyren er den samme, om du bare skal være en natt i landet. Det var varmt

i Grekenland, svært varmt. Warren, engelskmannen, fikk beskjed om at hans bror var forulykket, så han måtte forlate oss. Så det var bare David og meg tilbake. Vi reiste gjennom Korintkanalen en tidlig morgen. Den er ikke lang, men er hugget gjennom 100 meter sandsten (med håndkraft) for omtrent hundre år siden. Det var behagelig kjølig i kanalen, og vi hadde sterk strøm med oss. Mer papir, administrasjon og penger ved utløpet av kanalen. Vi var nå i Egeerhavet og fra nå av kunne vi sove i havn hver natt. Det var varmt, og lite vind. Første havn var Poros, der jeg atter spiste sverdfisk (og nå med «greek salad» og forunderlig gresk vin). Neste havn var Hydra. Alle de greske havnene var fulle av båtturister. Alle lå med hekken mot land og hadde anker ute. Det kan lett bli «crossover» av ankerkjettin-ger, og kaos og mange ord ved «avfart». David ville gjerne se Tira, som er en ringformet øy, som tidligere har vært vulkankrater. Det antas at denne vulka-

nen ødela den gamle sivilisasjonen på Kreta. Vinden er alltid fra nord og Kreta ble nok dekket av aske og kjemiske damper. David leide scooter og besøkte hele øya, mens eier/skipper badet og passet på båten. Vannet var merkelig nok kjølig i det gamle vulkankrateret.

Vi seilte innom Kos, men fortsatte snart mot Marmaris i Tyrkiet, som ligger nær Rhodos. Marmaris var en turistby med stor handelsvirksomhet og utallige spisesteder. Bad og toaletter på marinaen var kjølige, palasslignende og av marmor. Båtport er åpenbart ikke for menigmann i Tyrkiet. Det var mer papir og tyrkisk «cruising permit» var nødvendig. Vi hadde planlagt å legge opp båten i Tyrkiet og begynte å orientere oss for å finne et egnet sted

Marmaris var målet i denne omgang. En formastelig tanke var at selv om det er for kaldt å seile i Norge mange somre, så er det min sann svært (nesten ubehagelig) varmt i Middelhavet. Kanskje vi skulle forblitt i Sandspollen? ■