

OE32 Bobiette till Skottland

Sommaren 2008 realiserade vi en gammal dröm, nämligen att segla över Nordsjön till Skottland. Även om att Nordsjön var det viktigaste, lockade naturligtvis också att segla i Skottland och att förflytta vår västligaste uppnådda position från Bergen till Yttre Hebriderna.

Planering



Vi hade en del tidsmässiga restriktioner: Översegling till Skottland måste ske i början av juni och hemsegling i augusti. Tiden däremellan hade vi viktiga engagemang i Sverige. Vi måste därför hitta en hamnplats i Skottland, där vi under ca 8 veckor kunde lämna vår båt obemannad. En idé vi hade på planeringsstadiet var att erbjuda båten till seglarvänner att utnyttja henne i Skottland under den tid vi var i Sverige, men det gick inte att realisera. Planen blev därför att segla över till Inverness. Lägga båten hos en marina där och flyga hem till Sverige från Glasgow. Återvända i augusti och gå Caledoniakanalen ut till västerhavet. Segla runt där och förhoppningsvis över till Yttre Hebriderna för att sedan återvända till Sverige i slutet av augusti samma väg. Distansen över Nordsjön från vår hemmahamn Ellös på Orust till första lämpliga hamn i Skottland (Peterhead eller Fraserburgh) är ca 450 M. Till Inverness är det ca 530. Om vädret inte tillåter direktsegling erbjuder hamnar i närheten av Lindesnäs i sydligaste Norge, 150 M från Sverige, goda möjligheter att avvakta bättre förhållanden.



Kursen över är i stort sett raktvästlig. De förhärskande vindarna i området är mellan S och NW. Under början av sommaren är det en något högre sannolikhet än annars för ostlig vind i samband med högtryck över Skandinavien. Vindstyrkorna är för det mesta måttliga under sommaren, men man måste räkna med att få över sig kuling. Utseglingen skulle kanske kunna bli lite motig, men hemseglingen borde bli en behaglig slör och läns. Trodde vi. Snabbast möjliga överfart med en

OE32, dvs. 6 knop i snitt, blir 3-4 dygn. Sannolik tidsåtgång satte vi till 8 dygn. Denna tid inkluderar då avvaktan på acceptabelt väder i hamn och biligging eller långsam framfart i hårt väder. Till detta lade vi fyra reservdygn och beställde flygbiljetter hem till 12 dagar efter avgången från Sverige, vilken fastställdes tillfredagen den 30/5 kl 21.

Båt och utrustning

Vid bestämning av de förutsättningar båt och besättning måste uppfylla för ett sådant här projekt har vi Rolf Bielkes filosofi när det gäller utrustning, metoder och säkerhet i tankarna och lägger därtill Murphys lag. Vår båt är OE32 nr 92, Bobiette, som började byggas i början av 80-talet, övertogs av oss 1985 i halvfärdigt skick. Hon börjar närma sig färdigställande, hemska tanke. Om en båt nu någonsin blir färdig, Under åren som gått har vi haft som målsättning att bygga en båt som uppfyller de kraven ett Nordsjöprojekt ställer. Riktig långsegling har dock aldrig stått på agendan.



Riggen har ändrats till kutter med bogspröt och såsmåningom rulle på båda stagen. Fock på 19 m² eller stormfock på inre staget och en genua på 27 eller 38 på yttre. Storseglet är lösfofat och fick ett tredje rev. För att enklare kunna skifta segel på rullbeslagen, har vi inte hela förliket inne i profilrännan, utan

använder en sorts travare sydda i segelduk med en lin-stump inne i rännan. På så sätt kan vi bärga seglet och ändå ha det sittande fast på staget tills det är beslaget. Revning med inrullning har vi aldrig fått att fungera tillfredsställande utom på öppen vind. Med tanke på att vi räknade med hemsegling i W och SW- vind, riggade vi under våren innan möjligheten att på yttre rullen ha två 27-kvm-fockar som twinsails.

Inredningen har vi successivt byggt så att flerdygnssegling skall bli bekväm: Stabila sjökojer är viktiga för god sömn. Slingerräck av duk är enligt vår erfarenhet för elastiska för att ge god sömn. De bör vara av plywood eller liknande. Hörsel- och ögonskydd ger en fantastiskt ostörd sömn. Viktigast för sömnen är kanske ändå att man litar på besättningen som har vakt.

Toaletten måste arrangeras så att man kan sitta komfortabelt och avslappnad, även vid krängning. Avslappningen är viktig för såväl blås- som tarmfunktionen har en läkarbekant förklarat. Enligt min mening skall man alltså sitta långskepps på toalettstolen med ett skott på vardera sidan om sig.

En pentry-konstruktion som vi funderade på i flera år var att få en tvålågig spis byggd i bänken mot salongsskottet med de två lågorna tvärskepps, individuellt kardanupphängda. Nackdelen med de flesta pentryn, är att man har lågorna framför sig när man står i pentryt. Ramlar man, eller sträcker sig in i skåpen bordwärts, kommer man farligt nära lågorna. Ugnen hade vi tänkt oss separerad från koklågorna och inbyggd utan kardanupphängning. Vi lyckades dock aldrig hitta några spisar som skulle kunna användas, så det fick bli en layout i stora drag enligt Enderlein.

Stick-kojen har vi slopat och byggt en sjöställsgarderob istället och vänt navigationsbordet så man sitter på en pall vänd bordvarts. Framförallt på babordsbogar sitter man skönt. På andra bogen måste sele användas, men vi tycker att det är lättare att jobba vid detta bord än det gamla där man satt långskepps. Fugawi som vi använt i navigations-PC:n i många år ersattes med Tsunamis och vi fick då tillgång till alla sjökort vi behövde. Eftersom vi anser att Jonas Ekblad är en förnuftig person skaffade vi också papperssjökort.



En del säkerhetsutrustning förbättrades och kompletterades. Vi byggde stämpling av extraankare och kätting i kölsvinet. 100 liter extra diesel i dunkar surrades i motorrum och bänkkistor. Har bland läsarna någon en bra metod för att fylla över diesel från en dunk till tanken med vatten spolande över däck, där på de flesta båtar påfyllningen sitter? Vi hade tänkt använda en manlucka i tanken, åtkomlig från inredning och sughävert-pump, men risken för spill och diesellukt i inredning är inte så tilltalande. Frivakten skulle nog bli sjösjuk. En extra länsypump förberedde vi genom möjlighet till omkoppling av toalett-pumpen. Vi gjorde några luckor för fönsterventilerna och en nödstyrning via spinnackerbommen. Är det runt Kap Horn vi skall? Vi har naturligtvis inte samma standard på gasolflaskorna i Sverige som man har i Storbritannien. Av en bekant fick vi låna ett par brittiska inkl reduceringsventil.

Tidvattnet är en faktor att räkna med. Vintern innan repeterades kunskaperna. Det är möjligt att åldern håller på att ta ut sin rätt, men det var lätt att göra slarvfel vid beräkningarna. Hur skall det gå i en stressad situation? För att minska riskerna gjorde vi ett par blanketter med beräkningsformlerna inlagda. En blankett för att beräkna tidvattnet för en hamn och en för strömsättningen.

Överseglingen

Bland seglarvänner som varit med oss på flera flerdygnsseglingar på Skagerak, Kattegatt och i Östersjön mönstrades tre för utseglingen och delvis tre andra för hemseglingen. Fyra i besättningen med två på varje vakt tycker vi är lämpligt. Två på vakt under dygnets mörka timmar har vi som en absolut regel. Överseglingen till Skottland Vi hade alltså bestämt avgången till fredagen den 30/5 kl 21. Det högtryck med ostliga vindar av lämplig styrka över Skandinavien, som vi hoppats på, fanns på plats (!). Några dagar innan avgången drabbades en i besättningen av svår ischias och måste mönstra av. Med tanke på den goda väderprognosen beslöt vi ändå att avgå med reducerad besättning, åtminstone till syd-Norge, där vi skulle fatta nytt beslut.



Skagerak låg som en spegel när vi gick. Och så förblev det i 15 timmar varför det blev maskingång till i höjd med Kristiansand. Där kom en ostan

som ökade till 6-7 meter. Prognosen var fortfarande mycket gynnsam, så efter att ha bunkrat diesel i Korshamn satte vi segel igen och gled ut på Nordsjön. Ostan stod fortfarande med 6-7 meter, tidvis SO. Sjögången obefintlig och med två försegeloch storsegel loggade vi 5-6 knop. Nordsjön visade alltså en mycket välvillig sida. Vakterna rullade på, två på vakten under de mörka timmarna en på dagtid tills nattvaktarna hunnit sova ordentligt. Det var lite segeländringar, knappt ens

justering av skotningen. Autohelmen hade inga svårigheter med styrningen. Det kändes som vi låg i passadvindsbältet över Atlanten. Positionen plottades i kortet varje timma.

Vi hade djupfryst mat, som var förberedd för att passa i alla situationer, alltifrån att äta direkt ur asken med sked vid busväder, till rena festmåltiden med alla tillbehör (utom alkohol). Nu kunde den serveras uppdukade i sittbrunn eller på salongsbordet. Ungefär ett dygn ut från Korshamn hade vi VHF-kontakt med Rogalands Radio via en slavsändare på en oljeplattform och kunde avrapportera till hemmabasen.



Vår nyanskaffade Navtex tickade fram väderprognoser. Vi tog in Norska, Brittiska och Tyska. Ganska samstämmiga, fortsatt O-SO styrka 3-4. Några danska LW eller MW-rapporter går ju inte att få in numera. Vi som investerat i en ny mottagare med allt från SW-LW. Den är utrustad med en bandspelare, något som var väldigt bra när vi började höra kustväderprognoser från Coast Guard.. Det var inte lätt att förstå dialekten, så vi spelade in och lyssnade flera gånger. En kvinnlig operatör var dock det bästa vi någonsin hört. Hon lästelångsamt, artikulerade väl och gjorde några sekunders paus mellan varje mening, så man hann anteckna eller i alla fall smälta budskapet.

Nordsjön var förvånansvärt öde. Vi sånågra trålare och en bojlaster-tanker på långt håll. Ett passagerarfartyg hade vidock ganska nära. Hon tycktes välbekant, åtminstone förliga halvan. Den akte var uppenbarligen förbyggd. Senare har jag fått klart för mig att det var Amerikalinjens gamla Kungsholm, byggd 1966 i Skottland (Clyde). Närmare Skottland så vi oljerigg på långt avstånd. För att fördriva tiden försökte vi hitta någon förklaring till att navigatören visade kurs 271 till Fraserburgh medan PC:n med Tsunamis, och som navigatören ger positionsdata till, visade 267. Båda var baserade på samma aktuella position och samma way-point. Räknar en av dom med storcirkeln?



Efter två dygn ut från Orust och med en fortsatt gynnsam väderprognos, började vi tro att vi skulle komma över Nordsjön på den kortaste tiden vi planerat för. Vi skulle i så fall ha en dryg vecka till flyget tillbaka till Sverige. Därför beslöt vi att plocka några hamnar på sydsidan av den stora havsbukt som Inverness ligger i basen av. Whitehill, en bit öster om Fraserburgh, lade vi in som angöring. Efter tre dygn ut från Orust med ca 30 M kvar, gick vi vid midnatt sista dygnet in i en dimbank. Det var svårt att avgöra hur tät den var. Vi hade innan dimman ännu inte sett några kustljus, men ljuskäglorna kring topplanternan och däckljuset pekade omisskännligt på att det var ganska tjockt. Hade vi under förberedelserna fattat rätt beslut när vi avstod från radar? Det var mycket trafik på alla kanaler på VHF, men det lät som ett antal supplyfartyg höll på att bärga en tappad rörledning. Någon radiotrafik som tydde kustfarare kunde vi inte höra. Nåväl, vi reducerade farten genom att minska segel, startade maskin på stand by och tände alla ljus och hade alla på vakt.

Några stopp på vägen till Inverness.



Efter några timmar dök hamnljus från Fraserburgh upp på ca 10 M avstånd och vi var ur banken och återgick till vanlig segling igen. Kl 6 på morgonen snirklade vi in i Whitehills trånga inlopp och förtöjde vid en pontonbrygga, omgivna av ofantliga vågbrytare. Dessa fick såväl Hanstholms som Hirtshals vågbrytare att se ut som leksaker. Vi blev mycket vänligt mottagna av hamnkaptenen och många kom fram och ville prata och höra vad vi tyckte om deras hamn. Man var mycket stolt över den.



Skottland



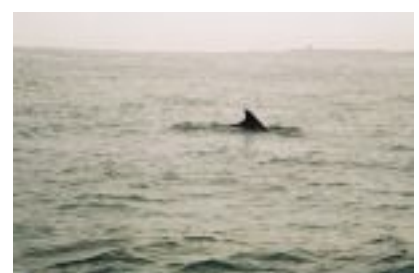
Överseglingen tog 80 timmar och vi avverkade 459 M. Snitt 5,75 knop. Tänk att det kan gå enkelt att korsa Nordsjön. Eftersom överseglingen gick så snabbt hade vi gott om tid innan vi måste vara i Inverness. Nästa hamn blev Buckie, en segling på ca 20 M. Vinden fortfarande på ost-kanten (ONO 4-7, alltså läns). Vi prövade nu twin-sailsen för första gången. Det var problemfritt att hissa dom eftersom vi kunde lova upp i den smula sjön, hissa och rulla in och bärga storan.. Sedan föll vi av, riggade bommarna och rullade ut båda seglen på en gång. Härlig segling och Autohelmen hade inga svårigheter. Buckie är en fiske- och industrihamn utan pontonbryggor, så här fick vi ligga på långa linor och klättra på lejdare vid lågvatten. Även om det är lite si och så med servicen är det ändå trevligt att ligga i en "riktig" hamn.

Nästa dag lättade vi när sjöbrisen kommit vid 13-tiden och gick till Lossiemouth. Marinan ligger i en gammal fiskehamn och är mycket välarrangerad. Här låg vi i två dygn och gjorde bussturer i omgivningarna. När vi skulle gå dagen därpå fastnade vi i leran i hamnmynningen. Vi hade totalt glömt tidvattnet. De hamnar vi hittills besökt, och det visade sig gälla för de flesta vi kom att besöka, har 24 timmars ankomst och avgång, dvs djupet är alltid tillräckligt oavsett tidvattnet. Lossiemouth hade däremot HW+-4 timmar, vilket var lätt att se i Reeds. Det var ingastörre svårigheter att backa oss loss och ta enponton.

Nu kom våra tidvattenblanketter fram och vi räknade ut när det var HW i Lossimouth, baserat på Aberdeen som standardhamn. Detta var enda gången vibehövde räkna på tidvattenhöjd. Däremot använde vi strömbereäkningen flera gånger. Det gällde inte minst när vi närmade oss Inverness. Inverness ligger i botten (västra ändan) av en stor lagun där River Ness mynnar. I det östra inloppet till lagunen är ett smalt sund med ett långdraget rev åt NO. Här rinner det rejält med vatten och det är lämpligt att anpassa passagen till tidvattnets och vindens riktning. Vi hade förstas NO, inte så mycket, men vi ville inte ha tidvattnet emot sjögången, så vi anpassade osstill att komma fram till revet när tidvattnet vände, vilket vi räknade ut med hjälp av Reeds och vår blankett.



Vi hade sett delfiner ute i Nordsjön, men det var först här vi lyckades fånga en på bild. Det kändes en smula exotiskt. Inne i lagunen, var utmärkningen dålig och sikten likaså. Vi gick mellan waypoints. Vid ett tillfälle då vi bytte till ny waypoint och kontrollerade den nya kursen mot tillgängliga optiska observationer, stämde det dåligt, ca 20gr skillnad. Vi la oss stilla och kollade all data och startade även vår reserv-GPS. Den



pekade åt samma håll. Det hade inte varit så allvarligt om vi kommit ur den egentliga rännan mellan lerbankarna, men vi beslöt gå på våra optiska observationer, vilket efter några M visade sig vara rätt. Vi hade liknande fel vid detta ställe när vi i augusti var på väg tillbaka till Sverige. Vad kan detta bero på?



Vi kom in till Inverness när kanalen stängt för dagen och förtöjde därför viden industrikaj och kl 8 dagen därefterslussade vi in i Caledoniakanalen i entämligen frisk västan! Några slussar längre upp ligger Caley Marina, där vi avtalat att lägga Bobiette över sommaren.

Sammanlagt blev det 532 M från Ellös. Vår segling på kanalen, i vattnen väster om Skottland samt hemseglingen hoppas jag att jag får tillfälle till att skriva om fram på vårkanten.

Bo Edvinsson