

Till Klaipeda!

Vi avseglade från Christiansö, vår första hamn, i kvällningen och slapp därmed ännu en hutlös hamnavgift. Vi, d v s Jonas, min grabb och jag, hade badat i det tjugogradiga havet, båtens förråd var välfyllda och högtrycket var stabilt. Livet kändes väl värt att leva. Vi hade fått nog av den lite jolmiga känslan i hamnen och när det kom en liten nordlig bris passade vi på att ge oss av. Planerna var diffusa, vilket de bör vara om man är angelägen om sin frihet. Men över Östersjön skulle vi, om det sen blev Tyskland eller Polen eller något annat var inte så noga.

När vinden i kvällningen försvann nästan helt valde vi att ligga bi med seglen uppe och med en handstrålkastare i beredskap om något fartyg tycktes komma för nära. Vi turades om att sova och i gryningen kom en relativt stabil nordost och vi beslöt att sätta kurs mot Leba, en polsk turistort som vi besökt tidigare. En ensam duva hälsade på, satte sig en kort stund på ruffen och flaxade sen vidare i riktning mot Polen. Det blev ett "visitkort" på sprayhooden. Kanske ville den sitta för att utträtta sitt behov, precis som vi?

Vi var i Leba för tre år sedan och hade då kommit seglande utmed kusten från Ustka. Då hade vi varit tvungna att först kontrollera att en militär zon mellan Ustka och Leba som sträckte sig flera landmil ut i havet var öppen för civil båttrafik just vid den tidpunkten. Den här zonen skulle vi behöva passera nu också, så jag anropade på VHF:en Witowo radio, som är Polens motsvarighet till Stockholm radio, för att kolla om passage var tillåten. Vi fick kontakt direkt men operatören verkade ovan vid frågan och det tog en bra stund innan vi fick besked att det var OK. Det kanske inte är så noga längre nu när Polen är ett EU-land.

Vinden hade vridit mer mot ost och det blev en rätt tröttsam kryss in mot Leba medan skymningen övergick till mörker. Väl inne i kanalen in mot staden blev vi stoppade och fick förtöja intill hamnkontoret medan en trevlig kvinnlig tjänsteman på engelska förhörde sig om vår senaste hamn. Passen var hon inte intresserad av. Vi är med i Schengen nu, förklarade hon och log. Sen ville hon ordna bogsering av vår motorlösa IF in till gästhamnen, men jag pekade på Jonas och åran och sa att vi klarade oss fint.

Det blev ett par lata dagar i Leba. Vi flanerade runt bland mängden av turister och en kväll besökte vi en karaokebar nära stranden och jag sjöng John Lennons Imagine efter ett antal Zywiec, ett utsökt gott polskt öl. På dagarna passade Jonas på att bada tillsammans med alla andra, som varje morgon drog i horder ut till havet och sen hem igen på kvällen. Fortfarande högtryck och svaga vindar men den tredje dagen började en nordan ta sig lite mer ton i värmen. Vi hämtade vårt laddade båt batteri och betalade hamnavgiften på motsvarande 90 kr per dygn, något mer än för tre år sen, men zlotyn har blivit starkare. Att få dem att ta betalt för laddningen gick inte!

Vi gav oss av och kunde sträcka längs kusten österut mot Wladyslawowo, som vi nådde i sent på kvällen. Hamnen var i mörkret en labyrint av bassänger med mängder av förtöjda fiskebåtar och allra längst in några bojar och en kaj. Standarden var inget vidare om man jämför med Leba. Men några kalla öl blev det i alla fall nästa dag, vid stadens järnvägsstation. Härifrån kunde man ta tåget till Hel, längst ut på en smal landtunga av sand som slutar där Danziger Gatt tar vid. Men vinden var förlig om vi ville längre österut och det ville vi. Så vi stack ut på havet igen och länsade österut mot Hel. Det blev en behaglig segling längs kusten och när vi nått Hel satte vi spinnakern i avtagande vind och satte kurs mot Gdansk. Vi skulle hitta en liten infart till en kanal som ledde mot staden men med bara ett polskt översiktskort var inte detta det lättaste.

Väl inne i kanalen kom vi fel ett antal gånger. Det var svårt att se någon skillnad på kanalens huvudsträckning och dess otaliga förgreningar. Det hade nu blivit mörkt och Jonas drog oss med en lina längs kajerna medan vi letade efter en lämplig förtöjningsplats för natten. På ett ställe låg två stora kartongliknande obemannade stålpråmar med tjocka trossar in mot kajen. Perfekta trossar att förtöja intill över natten tyckte vi och så blev det. Vi låg inte i vägen för någon och borde kunna känna oss rätt trygga där vi låg med båten avfendrad ungefär mitt på en av trossarna.

Nästa morgon blev vi störda mitt i frukosten av två bilburna poliser, som tydligen inte kunde tåla såna här otillbörliga avvikelser från seder och bruk. "Marina" hojtade dom och pekade bortåt kanalen. Jag nickade och höll med, men när jag inte gjorde någon ansats att omedelbart lossa förtöjningarna, vilket de nog hade förväntat sig, tröttnade de och körde iväg. Vi avseglade efter frukosten och fick en lugn undanvind in mot Gdansk, längs oändliga kajer med ofta förfallna industribyggnader och hamnmagasin, torrdockor med upplagda fartyg där arbetet pågick för fullt och moderna varv där nya fartygssektioner höll på att svetsas ihop. Men det blev en sista felnavigering, vi hamnade vid kajen till ett plastbåtsvarv. Inne i en bygghall kunde vi utskilja en stor katamaran som tycktes ha lyfts ur formarna helt nyligen. Och jag fortsätter att tänka på Bengt varje gång jag ser en katamaran. Det är tomt efter honom.

Industrikajerna övergick slutligen till stadsbebyggelse. Vi befann oss snart seglande mitt i stadskärnan bland hus i Hansa-stil, borgruiner, nybyggda jättehotelet i stål och glas, restauranger, mängder av flanerande människor och slutligen, en skylt med texten Marina och en pil vid infarten till gästhamnen.

Placeringen mitt i staden ställde tydligen extra krav på säkerhet. Hela hamnen var inhägnad med stålstängsel och när vi anmält vår ankomst fick vi ett kort med en magnetremsa så att vi skulle kunna ta oss in genom grindarna. Vi fick en stadskarta också och med hamnen som utgångspunkt hade vi hela centrala staden inom gångavstånd. Fint med lite storstadskänsla som omväxling. Hittade en liten affär som bara sysslade med GPS-apparater, men hittade ingen apparat som var lämplig. Så vi fortsatte att utforska staden och kom till en liten park där till synes vanligt folk hade brett ut lakan på gräset och sålde allt från vanliga hushållsgrejor till antikviteter. På andra ställen fanns rader av stånd där man kunde köpa böcker eller musik eller lädervaror eller tavlor eller turistkrimskrams. Rökt fisk fanns också, fisksorter vi aldrig sett tidigare. Sjökort gick inte att få tag på, inte ens i båttillbehörsaffären nära marinan.

Vi började efter ett par dagar få känningar av en viss hamnröta. Friheten finns på havet, inte mitt inne i Gdansk även om det är en spännande stad. Vi stötte ihop med en finsk seglare som legat förtöjd samtidigt med oss i Wladyslawowo och han berättade nu om sina planer på att bege sig vidare mot Klaipeda. Jag frågade honom om vilket säkerhetsavstånd till ryska kusten som var lämpligt. Minst tio sjömil menade han. Att gå närmare än så kunde ge oss "en ny erfarenhet" tillade han med ett småleende.

När vi lossat förtöjningarna fick vi undanvind på kanalen ut från staden, åtminstone i början. Sen ändrade kanalen riktning och vi fick kryss. Men vi hade tur för en polack som hyrt en större havskryssare och var på väg åt samma håll erbjöd bogsering, vilket vi naturligtvis tackade ja till. Så vi kom ut på havet igen - där friheten är (Evert Taube) - fortare än vi tänkt oss. Och vi fick en fin halv vind österut, vart det skulle bära visste vi inte.

Mörkret kom och vi seglade snart utan land inom synhåll under en fantastisk stjärnhimmel. Det fanns inget månljus, himlen var klar och stjärnorna syntes ända ner till havshorisonten. Stjärnhimlen var ett välvt tak ovanför oss där vi rusade fram i mörkret i sex knop i en frisk slör och det kändes som att segla inne i en gigantisk sal. Massor av stjärnfall. Långt nere i lä lyste det gula stadsskenet från halvmiljonstaden Kaliningrad upp himlen.

Jonas och jag turades om under natten - en satt till rors med fastkrokad livsele och en sov på durken nere i ruffen. På morgonen försökte vi få GPS:en att ge oss en position men det var kört. Det fick bli död räkning istället. Jag skattade snittfarten under natten till 5,5 knop, vilket borde betyda en position inte långt från Klaipeda. Just då vi började falla av för att kunna orientera oss in mot kusten dök färjan från Karlshamn upp i diset och det var bara att följa efter. Väl innanför pirarmarna kom en motorbåt från kustbevakningen jämsides och anvisade oss plats 48 i gästhamnen. Men var låg infarten till gästhamnen bland alla tänkbara infarter? Naturligtvis seglade vi fel. När vi väl hittat rätt infart tecknade två uniformspryddade män på kajen åt oss att vi skulle lägga till och det gjorde vi förstås. Vi fick visa våra pass och fylla i ett papper med namn, båtnamn, nationalitet m m. Här fanns inget Schengen.

Klaipeda är en utpräglad sjöfartsstad. Kajerna är till för fartygen och inget annat. Det var full rulljangs med vinkelslipar och svetsaggregat även på kvällar och helger. Varje gång vi skulle lämna gästhamnen och bege oss ut på stan fick vi passera en vaktkur som var bemannad dygnet runt. Första kvällen när vi skulle försöka hitta en bankomat för att hämta ut lite av den lokala valutan, litas, stötte vi på en kvinnlig tiggare. Senare träffade vi på flera. Vi såg också de vanliga statussymbolerna i en framväxande marknadsekonomi; stadsjeepar och påfallande många BMW. Men utanför större matvaruaffärer stod vanliga människor och sålde frukt från egen odling. Vi pratade med en av dem, han hade hög utbildning och hade haft ett bra jobb. Ändå räckte inte pensionen och därför stod han här och sålde sina äpplen. Vi undrade vad han tyckte om Litauens självständighet. Var situationen bättre nu än på den ryska tiden, undrade vi. Konstigt nog ville han inte uttrycka någon uppfattning. Kanske en rädsla att säga för mycket satt i, jag vet inte.

Stadslivet såg ut ungefär som i Kristianstad. Stadens invånare hade gärna en mobil tryckt mot örat när de förflyttade sig i staden. Bebyggelsen gjorde ett ofta ganska sjabbigt intryck. I de äldsta delarna av staden pågick välbehövliga husrenoveringar medan de nedgångna hyreshusen strax utanför stadskärnan tycktes bli lämnade i sticket. Förfallet hade ibland gått långt med betänkligt rostiga balkonger och rapping som rasat ner. En grön stadsbuss såg egendomligt bekant ut. När vi tittade närmare upptäckte vi den svaga texten Skånetrafiken på den ännu inte ommålade bussen.

Intill gästhamnen hittade vi till vår överraskning en Watski-butik. Priser och sortiment var som i Sverige och det var ingen trängsel precis. Vi hittade i alla fall en litauisk gästflagga och en bok med hamnbeskrivningar för Kaliningrads farvatten. Men ska vi dit någon gång får vi skaffa visum först.

I Klaipeda låg vi inblåsta i tre dagar av samma sommarstorm som först hade drabbat sydsverige. Vi började få ont om tid och bestämde oss för att bunkra inför hemseglingen. Vi är båda rätt förtjusta i fisk men i den välsorterade livsmedelsaffären avstod vi ändå från levande karp, som kunde håvas upp direkt ur ett stort akvarium bredvid charkdisken.

"We are leaving", sa jag till hamnvakten nästa morgon men han var inte intresserad eller så förstod han inte. Så vi stack utan några ytterligare formaliteter och ingen försökte hindra oss där vi kryssade ut mot mynningen till Östersjön i en motström på en dryg knop som höll på att fylla på det stora innanhavet söder om Klaipeda, the Curonian Lagoon (enl min engelska turistguide) vars enda förbindelse med Östersjön är just infarten till Klaipeda. Detta grunda och fiskrika innanhav, inte djupare än 7,5 m någonstans men med en areal som är ungefär 2/3 av Vätterns, är skilt från Östersjön av the Curonian

Spit, en smal ca 10 landmil lång landtunga av sand liknande den som vi följde när vi seglade mot Hel. Enligt turistguiden bildad av utsköljt material från den smältande inlandsisen och under efterföljande årtusenden modellerad av vindar, strömmar och vågor till det utseende den har idag.

En ny storm kunde enligt vissa prognoser inte uteslutas, så vi valde inledningsvis att inte hålla rak kurs mot Blekinge utan gå något sydligare med närmare till hamn om det skulle börja osa katt. Inledningen blev vindfattig och först framåt morgonkvisten blåste det upp en god sydlig bris. Senare hissade vi spinnakern och kunde hålla ungefär västlig kurs med fin gång.

Jag satt till rors följande natt ungefär vid midnatt i en ökande vind då det plötsligt small till. Spinnakern flaxade vilt och en sömndrucken Jonas tittade upp från ruffen. Vi bärgade i mörker och en hel del sjögång, satte sen genuan utan problem och fick en lugnare segling. Spinnakerskotet var sytt till loverts spinnakerhake och trådarna hade slitits sönder, visade det sig. Något mer dramatiskt än detta inträffade inte under seglingen. Farten var fortfarande god och GPS:en frisknade till tillfälligt och gav oss vår första pålitliga position efter Klaipeda. Vi befann oss ca 20 distansminuter syd Karlskrona. Efter två dygn till sjöss från Klaipeda kunde vi snart anlöpa Tärnö och njuta av lugnvatten igen.
Olle Östlund, IF-båten Frida .



046 Vindrodret är primitivt men gör ofta ett bra jobb. Upplovning motverkas genast av ett ökat drag i lovertslinan till rorkulten.



082 Befjädrad fripassagerare mitt på Östersjön



093 Vi lämnar Leba. Jonas drar oss genom kanalen ut till havet.



095 Zywiec - ett utsökt öl.



163 Uppbringade av kustbevakningen i Klaipeda



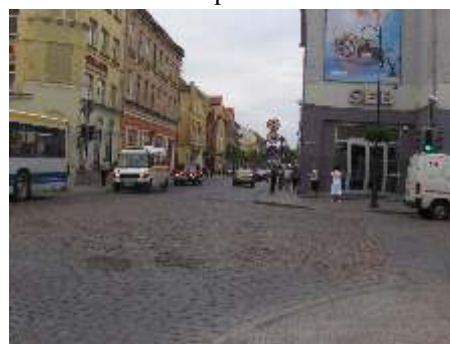
118 Inseglingen till Gdansk



164 Hamnen i Klaipeda



121 Gästhamnen i Gdansk.



171 Stadsbild från Klaipeda



123 Jonas splitsar en stropp till kicken.



200 Färsk karp till salu



223 Med spinnaker mot Blekinge och solnedgången



CIMG0347 Skepparen sparar på batteriet



CIMG0435 Gdansk



CIMG0482 Fartygsbygge i Gdansk