USS-aktuellt

Februari 2000

SPECIAL

RESE-SKILD-RINGAR

FORTSÄTTNING PÅ EXUMAS ÄVENTYR

EXUMA

Hej allesammans
Så var det dags för resebrev nummer två. Det är långt och jag är rädd att ni kanske tröttnar. Jag funderar på att skicka iväg en reviderad upplaga men det är kanske synd. Ni får läsa det ni orkar.

Just nu är det ett ofrivilligt uppehåll i seglandet. Vi har i två veckor haft båten upptagen på land här i Alcudia, vi måste byta propelleraxellager, det orkade inte med alla start och stopp i slussarna. Vi var också osäkra på rodret som kärvade efter incidenten med pråmen som jag berättar om i brevet. Det visade sig också att vi behövde varvshjälp även med rodret. Varvets ledning är engelsk och vi trodde dem när de sa att arbetet skulle vara klart inom en vecka. Det var illa nog när Jenny skulle komma. Idag har Jenny åkt hem och vi ligger fortfarande på land. Vi tror oss förstå att vi är en för liten kund. Det finns gott om båtar i klassen tiomiljoner och mer här och dessa skeppares plånböcker säger man inte nej till. Vi har Mallorcas bästa playa utanför, för Jennys del har det varit härligt men inte vad vi hade tänkt oss.
Frankrike, kanalerna och Korsika
10/7-17/7 Canal de l'est, Branche North. Givet – Toul 289 km och 73 slussar. Djupgående 1,8m. Brohöjd 3,5m. På eftermiddagen kommer vi till Frankrike. Floden Meuse är till stora delar kanaliserad och heter Canal de Est Branche North. På det första kanalkontoret som ligger strax före Givet och som tillhör den nya myndigheten VNF (Navigables de France) löser vi en licens för att färdas på Frankrikes inre vattenvägar. Denna vignette måste man ha och den kostar ca 1800 sv kronor och gäller i 30 dagar. Tidigare var det gratis men vi tycker inte att det är så mycket att orda om, -att gå Göta Kanal är mycket dyrare.
Vår båt är en västkustbyggd Malö 116 (11,6 m) delvis modifierad och utrustad för långsegling. Hon är påbyggd i aktern till en skrovlängd på 12,2 m, därtill peke och badbrygga, utökad kölvikt och större rigg. En fin båt att segla och bo i men lite tung att hantera vid tilläggning och slussning för två personer. Vi har lärt oss mycket sedan vi köpte båten förra våren. Hon är tung, väger 9-10 ton med vatten och bränsle. Hon tar 465 liter vatten och 250 liter diesel, sedan har vi 40 liter bränsle i reserv med oss. Det kräver en teknik som vi aldrig behövde tänka på med våra tidigare och lättare båtar. De båtar som vi haft har jag orkat med att hålla emot och bära av. Nu har jag inte en chans om jag inte använder rätt teknik. Båten är trygg att segla med och uppfyller kraven för en långfärdsbåt, slussandet är ändå en liten del av resan.

Artigheten mot det land man vistas i kräver att gästflaggan är hissad på ett värdigt sätt. Vi fick tipset att vrida masten och låta en av vantspridarna sitta kvar och hissa flaggan i den. Det blev nu båtens högsta punkt. Redan i första slussen här i Frankrike var det nätt och jämt att vi gick under bron. Det var bara några centimeter till

godo. Likadant var det i den första tunneln, det är flera tunnlar att ta sig igenom, en del är upp till 800 meter långa. De är varken breda eller höga och det är ansträngande att hålla båten rakt i mörker så länge. Det är fuktigt och drypande och lite småkusligt men akustiken är fin. Jag brukar roa mig med att sjunga för full hals.
Efter några dagar står vi inte ut med detta evinnerliga nervpirr varje gång vi ska under en bro.

- Kommer vi att gå under?
- Vet ej.
- Jamen titta då.
- För tidigt att säga, men det gör vi nog.
- Det går bra.
- Nej, det gör det inte!
- Jo, det går bra, kanske.
- Vänta! STOPP!! Kör inte så fort! BROMSA!
- Det går bra.

Det får vara hur det vill med artigheten. Vi monterar ner spridaren och hissar flaggan i ett skaft. Det ser ganska bra ut och framför allt blir det lugnt och fridfullt ombord.
Regionen som vi kom in i kallas Ardennerna och vi fortsätter i kanten av Champange – Ardennerna. Det är mycket vackert. På båda sidor om floden är bergsidorna klädda i grönt ända ner till vattnet och de gamla städerna vi passerar med sina slitna och gråbruna stenhus är vackra mot sin omgivning. Egentligen är de ganska fula men det märks inte.
Slussvaktarhusen är i grunden lika varandra till byggnationen, sedan är skillnaderna stora. Vi går förbi de mest bedårande ställen med spetsgardiner och blomsterrabatter till riktiga skräpställen. Oavsett hur fint eller torftigt det är har nästan all en hönsgård och ett grönsaksland. En stor skapargläjde finns det hos många, det kan vara stenskulpturer, blomsterarrangemang, järn och smidesföremål som trädgården är pyntad med. Skulpturer från sagor, särskilt Snövit och de sju dvärgarna är vanligt. De står uppställda på gräsmattorna, i fönstren och ibland på husfasaderna.

Floden förändras dramatiskt här i Frankrike. Den blir smalare och grundare. Första dagen skrapade vi i kölen tre gånger och blev ganska fundersamma. Det är dybotten så det blir som tur är mjuka skrapningar men botten är nog inte fri från stenar överallt.
En sluss dyker ibland plötsligt upp ur lövverket bakom en krök. Kanalkartan är värdefull, den ger mycket information inte bara om var nästa sluss ligger, utan berättar också om de historiskt intressanta byggnader som vi passerar.
Kyrkor,- borgar,- slott och ruiner från romartiden finns det i nära nog varje stad, från

EXUMA

900 - 1300 talet. I Macon finns en abbotkyrka ända från 800-talet
Pråmtrafiken har avtagit. Slussarna här är från 1800-talet med måtten 38x5 meter och det är inte så mänga pråmar idag som är lämpliga för så här smala kanaler men en del klarar fortfarande den här slusstorleken, det har vi erfarenhet av.

Vi har bröllopsdag och vi är på väg till Sedan, en liten stad där vi har tänkt övernatta och äta en god middag. Plötsligt dyker det upp en pråm framför oss på en smal kanaliserad del av floden. Vi blir villrådiga, vad göra, ska vi stanna? Går det att mötas?, ropar Bertil till mig som har gått upp på däck.
-Ja, svarar jag, som bedömer att vattenytan räcker till oss båda.
Vattenmassan han tränger undan kommer förmodligen att sätta oss på grund men bara vi kommer loss igen så. Vi vet att sådant kan hända, det har andra segelbåtar råkat ut för. Ingen av oss inser då att han inte kommer att lämna mittfåran! Pråmar har tillåtelse att köra vänstertrafik och det är vanligt att de gör det. De visar då en blå skylt. Vi har varit med om det många gånger de här veckorna. Pråmens blå skylt är inte uppfälld men han riktar båtens för tydligt åt vänster så vi uppfattar båda två att han vill ha oss på sin högra sida. Det är dessutom mycket vegetation som hänger ut över vattnet och det är mer plats på vänster sida. Vi går över men han går tillbaka och ligger sedan kvar i mitten. Vi slår back men det är försent. In i det sista tror jag att han ska slå stopp på sin maskin men så sker inte. Han skjuter Exuma framför sig i vattnet och upp i dyn. Så här långt kom vi tänker jag, nu slutar vår resa. Den belgiske skepparen störtade ut ur sin styrhytt framstötande haranger på belgisk franska, hans hustru likaså, mitt eget adrenalin far som en stormflod genom kroppen, men vad jag tänkte berättar jag inte.

När vi konstaterat att Exuma märkligt nog var hel, att hon klarat skrovsidan berodde på att hon var så väl fendrad för slussväggarna, då körde vi tillbaka till sista slussen dit den franska polisen kom, kallad via telefon av pråmskepparen. Sedan följde fransk byråkrati i sin "bästa form" När allt var klart var vi ägare till en ansenlig mängd dokument. En märklig upplevelse och vi kände oss i underläge eftersom pråmskepparen upphetsat på franska delgav poliserna händelseförloppet utan att vi kunde förstå allt han sade.
Ganska tilltufsade fortsatte vi. Det började skymma men vi hade lov av polisen att lägga till vid en flodtrappa längre ner. När vi kommer dit är det naturligtvis för grunt och nu är det mörkt. En snäll båtägare kommer gående och erbjuder oss att ligga utanför hans båt. Vi accepterar tacksamt och till slut äter vi en soppa innan vi lägger oss. Det blev vår bröllopsmiddag men vi har tagit igen skadan senare.

Livet återvänder till det normala kanallivet igen men vi frågar oss varför den belgiske skepparen inte slog stopp på sin maskin från början om han inte hade för avsikt att

lämna mittfåran. Han hade 7-800 meter på sig och han sa till Bertil och polisen att det inte spelade någon roll vilken sida vi var på, det gick inte att mötas. Den fula misstanken att denne temperamentsfulle belgare inte gjorde sitt bästa för att undvika kollisionen biter sig fast. Bertil tyckte också att han uppfattade att pråmskepparen sa till polisen:
- Ibland kan man ge fritidsbåtarna en lätt "push" utan att det gör något.

Hade slussarna varit bemannade på den här sträckan hade vi också kunnat bli varnade och väntat ut pråmen på lämpligt ställe. Slussarna är automatiserade bitvis. Det går till så att man får låna en dosa som fungerar som en fjärrkontroll. Den svingar man mot en avkännare som står strax före slussen på kanalbanken. Slussen öppnas och när man väl kommit in i slussen finns där en stång. som man drar i, portarna stängs och slussningen börjar.
Landskapet blir så småningom mera öppet och när vi närmar oss Verdun ser vi historia av senare tid. Det är krigskyrkogårdar där stupade soldater ligger i tusental. Korsen står i snörräta rader, rad upp och rad ner. En enorm kyrkogård är amerikansk.

Slussarna har öppet mellan 06,30 - 18.30 och på eftermiddagen dagen före Frankrikes nationaldag den 14 juli kämpar vi för att hinna fram till Verdun. Nationaldagen är en röd dag och allt är stängt, även slussarna och vi vill gärna hinna fram. Tre slussar kvar och klockan är 18.15. Ska de släppa igenom oss? Slussvakterna har telefonkontakt med varandra så de vet precis vilka båtar som är på väg och ofta frågar de var vi har tänkt övernatta och hur dags vi vill starta nästa morgon.
Slussporten förblir stängd, jag, hoppar iland men där finns ingen slussvakt.. Bertil har läst att även kvällen före nationaldagen är lite av afton och att fransmännen då inleder nationaldagsfirandet.
Slussvakten har tagit helgledigt och gått hem. Det står en man som jag betraktar lite osäkert. Kan det vara slussvakten och jag frågar om det redan är stängt. Han säger ett enda ord på engelska closed sedan lägger han ihop händerna mot kinden och säger "nanna" och pekar på båten. Ja det är bara att övernatta framför slussen, vi kommer intill kanten vilket inte är någon självklarhet och kan förtöja bekvämt vid kanalbanken. Vi förbereder oss på att få stanna där över nationaldagen. Det låg en trevlig landsvägskrog bara trehundra meter bort så vi gick dit och åt en god middag. Livet kunde vara sämre.

Djurlivet längs kanalen består mest av fåglar och betande kossor. Det finns också fyrbenta varelser på 12-15 centimeter med lång svans. Jag har sett dem flera gånger simmande längs med kanalen. Jag oroade mig nu lite för att våra tampar måste ligga ner i gräset, jag ville inte ha någon fripassagerare. Det kom ingen men däremot kom slussvakten nästa morgon, han hade kanske dåligt samvete. Snabbt kastade vi loss

och han slussade igenom oss och vi kom igenom även de två följande slussarna och var framme vid Verdun.
Där är barnen finklädda och krigsveteranerna spatserar omkring med sina utmärkelser på bröstet. På kvällen är det ett fantastiskt fyrverkeri, under 20 minuter skjuts det oavbrutet den ena vackrare formationen än den andra. Vi blir inviterade till en tysk båt med en svenskfödd kvinna från Borås som gäst, och vi har väldigt trevligt. Hon säger till Bertil att hon aldrig skulle korsa Atlanten med sin man och beundrar mig kolossalt Det är lika mycket arbete med en man som med barn säger hon och det skulle hon aldrig orka på en långsegling!

Från Maastrichtl har vi slussat uppåt hela tiden till 245 möh, en sträcka på 411 km. De sista 21 kilometrarna före Toul får vi slussa nedåt till 208 möh. Det känns skönt att få vila armarna ett tag. I Toul träffar vi två lite äldre män som har städat och fejat båten och hissat flaggskrud. Deras fruar ska komma från Sverige. Inriktningen från början var att gå till Medelhavet men den ena farbrorn har ångrat sig, han längtar hem. Vi har likadana båtar och han är stressad över att få bottenkänning ibland och tycker att det är besvärligt med kanalfärd och slussning. Vi skrattar åt att vi två svenska likadana båtar har haft bottenkänning på samma ställe och samma eftermiddag. Det satt två fiskegubbar i en eka där när vi gick på båda två med några timmars mellanrum. Det måste ha varit som i den bästa film av Lasse Åberg.

18/7 - 26/7. Vi lämnar Toul, en trevlig stad med den pampiga siluetten av La cathédrale St Etienne. Nu ska vi slussa uppåt igen till 360 möh. Den sträckan är 86 km lång.
Vi går en först en bit på den franska delen av Mosel. Slussarna här är stora, 175m långa och 12m breda och fortsätter sedan på Canal de LÉst, Branche Sud som går mellan Neuves-Maison och Corre 129km och 93 slussar. Hela denna sträcka är en grävd kanal med djupgående på 1.8 meter. Det finns en tendens till att kanalen vill slamma igen men numera tittar vi kallsinnigt på ekolodet när det kryper nedåt. Vid 1,9 drar vi av gasen, vid 1,8 friläge, vid 1,7 stirrar vi stint på lodet för vid 1,6 skrapar vi i. Det går en svensk båt före oss som sticker 1.8 och som vi vet har svårt att ta sig fram. Vi har inte träffat dem men vi har fått det berättat för oss flera gånger.
Kanalen går genom ett vackert landskap och är omgiven av tät vegetation. Ibland när det uppstår gläntor mellan träden kan jag i min fantasi se franska damer i vackra krinoliner äta vindruvor på en filt.
Det är mycket varmt. Var det värme som den här vi längtade efter där ute på Nordsjön? Det kommer att bli värre så lika bra vi vänjer oss. En skuggig slusskammare ger ibland en stunds efterlängtad svalka. Kanalen är bitvis ganska bred med, som det ser ut, rent vatten. Vi badar ibland för att svalka oss men vi aktar oss för kallsupar. Det är kvalmigt och på kvällen i den lilla staden Charmes kommer urladdningen. Vilket

åskväder! Det går som tur är lite vid sidan av oss men under tre timmar är himlen oavbrutet upplyst av blixtar. Det är ett otroligt skådespel men inte helt njutbart. När vi vill avverka distans går vi upp tidigt och börjar slussa när de öppnar. Vi kokar gröt och kaffe mellan slussningarna. Vi påminner varandra om hur bra vi har det. Jag liknar oss vid en snigel med huset på ryggen som i maklig takt tar sig fram. Det är en underbar känsla av frihet att äta frukost på verandan medan huset sakta rör sig framåt. men jag tycker också om när Bertil vill ta en joggingtur på morgonen. Då ligger jag kvar en stund till. Det hände en gång att jag följde med på cykel.
De två första veckorna tillåter vi oss inte så mycket vila utan går upp tidigt för att avverka distans och försöker sedan hitta något trevligt ställe att lägga till på framåt kvällen. Det är ont om hamnar men det finns enkla rastställen, sk. halte fluviale och med tur kan det finnas både vatten, el, och soptunna. I de flesta är det gratis men det har hänt att vi har fått betala mellan 20-40 fr.

Överallt utmed kanalerna finns det metande fransmän. Det förefaller vara en folksport. Det är små pojkar, med ett litet metspö och stora pojkar med fina dyrbara metspön. En del behöver inte ens hålla i dem utan de är uppriggade på stativ. Vädret spelar ingen roll, de är utrustade med stolar och enorma paraplyer eller parasoll. Tidigt på morgonen är de redan på plats och vi ser hela familjer i flera generationer bänkade utmed kanalen, tyst stirrande på sitt flöte.
Golbeytrappan tar oss över, högsta punkten. Det är 33 slussar på rad. Vi är uppe tidigt med föresatsen att klara alla på en dag. Det går bra, slussvakterna hjälper till och väntetiderna är för det mesta inga alls utan vi kör rakt in i varje sluss. Vi är nu ett inarbetat team, jag vid förtampen och Bertil vid aktertampen. Han har dessutom alltid uppgiften att styra in i slussen, för jag tycker att det är för smalt. För det mesta går det mycket bra och tur är det för det finns inte utrymme för mycket strul. Slussvakterna är snabba med att börja slussningen, de tar in vattnet genom att öppna luckor i slussportarna. När vattnet kommer forsande vill det föra ut båten från slussväggen och det kan vara mycket tungt att hälla emot. Båtens vinschar skulle ha varit bra hjälpmedel för att spara armmusklerna men nu har vi surrat masten med hjälp av dem så vi får god träning och det känns i armarna när kvällen kommer. Det är också olika hur mycket hjälp vi får. En del kommer fram och tar emot tamparna och hjälper oss lägga dem runt pållarna, andra står kvar som fastvuxna. Vi funderar på om det har något samband med hur mycket dricks man ger. Djungeltelegrafen är nog väl fungerande mellan slussarna men vi lyckas inte se något mönster. Det är ganska höga slussar ibland och det är nätt o jämt att jag när även om jag petar med båtshaken så det är tacksamt när jag får hjälp. Ibland måste Bertil klättra upp för en grön, slemmig och mycket hal stege för att göra fast. I de manuella slussarna förväntar vakten sig att en man ska hjälpa till att veva den ena slussporten, så det blir ganska mycket motion (för Bertil)

EXUMA

Vi befinner oss nu i fransk glesbygd, det är storslagen utsikt men vi har ingen kontakt på vår mobiltelefon under flera dagar.
När vi slussar nedför Golbeytrappan har vi sällskap med en engelsk båt. Mannen är en gentleman som snabbt gör fast sin egen båt och sedan så ivrigt att han nästan snubblar på sina fötter skyndar för att ta emot min lina. Bertil muttrar efter tjugo sludder att jag väl kan klara mig själv, men varför det? Det fick hans egen fru däremot göra.
Efter Lyon har ett nytt fenomen dykt upp på kanalen och det är hyrda kanalbåtar en del med ovan besättning. I Corre fanns det ovanligt många och vi måste använda signalhornet för att få en mötande skeppares uppmärksamhet. Det föreföll som om det var en överraskning att de inte var ensamma på floden. Vi inser att de här båtarna kräver en stor uppmärksamhet. När vi skulle slussa ut på Sâone ropade en båtuthyrare till oss att han ville skicka med en båt som han precis hade hyrt ut på lördagseftermiddagen. Vi väntade in dem och allt gick bra men de ville bara följa med i en sluss. Vår mast skrämde dem kanske.
Det som också fanns i Corre var myggor. Små som knappnålshuvuden och ljudlösa men otroligt giftiga. Det började med små beskedliga bett som växte till stora röda upphöjningar med ett vätskande sår. Utan kylbalsam hade det varit svårt att sova.
Under en promenad gick vi förbi ett hus där de höll på att lägga om taket. Vi tänkte på er Mats och Margaretha när vi såg deras teknik för att få upp tegelpannorna. En man stod på backen och med en kraftfull swing kastade upp tegelpannan så att den roterade upp genom luften till taket där en annan man fångade den elegant. Något att prova nästa gäng kanske.
I Corre slutar kanal de L Pst Sud och vi fortsatte på som går mellan Corre och Lyon. Den första delen till Auxonne är 159 km och 19 slussar. Där är slussarna av äldre standard dvs små och djupet är 1,8.Från Auxonne är floden uppgraderad och slussarna har måtten 185m långa och 12m breda. Det innebär fler pråmar igen men då finns det i alla fall plats att mötas utan att vi behöver få "hjärtsnörp" Vi har mött flera pråmar på trånga ställen efter vår incident och det har gått bra men nog är det lite nervöst. Vi har också varit med om att slussvakten sagt åt oss att vänta ut en pråm och det är tacksamt. Från Auxonne är djupgåendet tre meter men vi kan inte slappna av helt för det. Det grundar upp snabbt utmed kanterna och det finns gott om lerbankar som skjuter ut: under vattnet
Floden är omgiven av lummig grönska och slingrar sig fram mycket vackert. Murgrönan klättrar upp för stammarna, det påminner om en färd i regnskog. På den här delen är slussarna också automatiserade men inte med radar som tidigare. Det hänger ett mjukt rör likt en vattenslang i en lina som är spänd mellan två stolpar på ' vardera sidan av kanalen. Denna ska man vrida och därmed sätts automatiken igång. Det tog några slussar innan jag fick in rätta handlaget. Den första gången fick vi backa och göra om proceduren, andra gången släppte jag stången i huvudet

på Bertil! Den är ganska tung. Så småningom går det bra men han hukar sig för säkerhets skull i fortsättningen under targabågen.

Till att börja med kändes det lite olustigt i de automatiserade slussarna när det inte fanns någon slussvakt men frånsett det jag redan påtalat kom vi snabbt underfund med fördelarna. Det är mycket lugnare när ingen slussvakt börjar släppa på vattnet innan vi är helt klara vilket händer. Det är också jämnare vattenflöde när vattnet släpps på med automatik. Ibland kan man förutsäga om slussningen ska bli jobbig eller ej bara man ser slussvakten men inte alltid. En sommarlovsarbetande yngling vara mycket försiktig och en man i övre medelåldern kan låta oss slita med tamparna allt vad vi orkar. Tvärtemot vad vi kanske skulle tro. I norra delen av landet sålde slussvakterna ägg och grönsaker, söderut säljer de vin och honung. Vi handlar naturligtvis både i norr och söder. Slussvaktarställena söderut blir alltmer spartanska och är inte alltid beboeliga. De påminner många gånger om en kur.
Vi läste i guiden om ett värdshus med egen brygga för gästande båtar. Det verkade trevligt, de har säkert jättegod fransk mat. Bryggan är ganska förfallen och vi blir lite fundersamma men lägger i alla fall till och går upp till värdshuset. När vi kommer in på gården stannar vi villrådiga. Det finns bord och stolar men inga andra gäster än en man som sitter och dricker whisky med värdshusvärden. Det är smutsigt och hönorna går och pickar mellan borden. På väggen sitter menyn som ser nyskriven ut. Vi sätter oss med tvekan, vi är hungriga och vi är på franska landsbygden. Maten kan vara god även om det ej är städat utomhus. Värden kommer och efter viss språklig förbistring förstår vi att han bara serverar vin idag. Mat måste man förbeställa! , Detta på ett värdshus i Frankrike! Vi provar väl lite vin då. Vinet är grumligt med en kraftig bottensats. Det flyter lite skräp högst upp efter att han dragit ur korken. Med en kraftfull sving av flaskan får han skräpet att hamna i buskarna bakom mitt huvud. När vi sitter där och "njuter' vårt vin ser vi hur svalorna flyger ut och in. De har sitt bo inne i receptionen och vi börjar tycka att det var tur att de inte serverade någon mat idag. Vi betalar och går hem för att laga middag. Vinet är inmundigat före maten denna afton.
Nästa kväll gör vi ett nytt försök med en restaurang som har egen brygga. Det går mycket bättre. Maten är god, det serveras senap till köttet som jag obetänksamt smakar av.

Du milde! Det brinner i mun, det känns som om lågor slår ur munnen, förvånat tittar jag på Bertil, han äter med god aptit. Vi är nära Dijon. Plötsligt är det svalt, det är bara sju grader på morgonen och vi får ta fram långbyxor och tröjor igen. Här vid sidan av Sa6ne odlas Beaujolaisviner och det finns berömda vingårdar bara någon mil från kanalen. Klimatet för att odla. vindruvor är vanskligt här och det förstår vi med dessa tvära kast i temperaturen. Det framställs ändå goda viner. Vi lägger till i

en liten stad för att cykla dit men som vanligt är det för grunt. Det går inte att lämna båten med kölen stående i dyn och pråmarna dundrande förbi.
Det är inte lika lätt att hitta natthamn längre. Floden grundar upp så vi har svårt att komma intill och det är tunnsått med halte fluviales. Vi övernattar i en gammal sluss som tagits ur bruk och sista natten för Lyon flyttar vi tre gånger innan vi är nöjda och får nattro. Pråmarna håller hög fart även genom städerna där man oftast kan ligga vid kaj men inte heller där är det alltid tillräckligt djupt och man får gunga ganska ordentligt. Till slut svajankrar vi bakom en ö men det strömmar ungefär en knop utanför ön och jag påstår att vi draggar. Skepparn som hade somnat in, går upp igen och tar med en suck på sig byxorna. Han lyfter upp stävankaret och lägger sedan om till aktern. Jag lyser med strålkastaren mot land, vi går framåt försiktigt i mörkret och jag lyckas med att förtöja i en kraftig trädgen. Sedan lägrar sig åter friden över SY Exuma.

Landskapet före Lyon är öppet och vyerna blir allt större med kullar i bakgrunden. Dagarna rinner fort iväg. På kanalerna skulle vi hinna med så mycket, läsa, skriva, pyssla med båten. Visst har vi tid men det är mycket mer krävande än vad vi trodde att slussa, följa med på kanalkartan och passa trafiken. Vi måste alltid -vara uppmärksamma och vi kan vara ganska trötta när kvällen kommer. Sedan vill vi gärna titta på allting vi går förbi så en dag bara flyger iväg.
Lyon är en vacker stad och det finns mycket att se. När vi står uppe vid Basilique Notre-Dame-de Four (1 75m)och tittar ut över stan kommer en fotograf från en av Lyons tidningar och föser ihop oss turister som finns där till en grupp. Han vill ta en bild som ska publiceras med anledning av den kommande solförmörkelsen. Alla får ett par svarta glasögon att se solförmörkelsen genom den 1 1:e aug. Med dem på näsan tittar vi upp i skyn och blir fotograferade under stor munterhet. Så gick det till när vi kom med på bild i en fransk tidning.
Det är mycket varmt och när vi har kommit hem efter att ha ätit en god middag i Lyon matkulturens mecca, sitter jag kvar ute i sittbrunnen en stund och njuter av nattens svalka. Jag sitter och tittar på de historiska byggnader på bergsidan som är vackert belysta i olika färger.
DÅ! Sitter den där alldeles intill vår aktertamp. "Raringen" är säkert 15 cm utan svans och skulle lätt kunna promenera ombord. Jag tar tag om tampen och snärtar till. Råttan far runt som en vettvilling innan hon försvinner ner i ett häl vid kajkanten. Efter bara någon minut är hon tillbaka sedan springer hon fram och tillbaka mellan en papperskorg och vår aktertamp. Det är otroligt så kvick hon är. Jag sitter länge och tittar innan jag betänksamt går ner. Då stänger jag noga alla fönster och luckor. Bertil vaknar efter ett par timmar och är genomblöt av svett. Han undrar varför båten är igenbommad. Med bestämd hand går han runt och öppnar igen. Han har ingen förståelse, ingen alls.

27/7 I Lyon flyter Saöne samman med Rhöne som vi i fortsättningen färdas på, sammanflödet är en ståtlig syn. Rhöne är en kolossal trafikåder som går mellan Lyon och Port St Louis 310 km, 13 slussar. Djupgående tre meter och brohöjd sex meter. Slussarna är gigantiska, 190m långa, 12 m breda och vi slussar mellan 10 - 23 meter. Nu är det inga slussvaktarstugor längre utan höga vakttorn där de övervakar oss från sina kontrollbord. De största slussarna har dubbla slussportar. Det är lätt att slussa här, vi knyter fast i flytande pållare som uppe i Belgien och behöver bara bevaka skrovsidan. Det är stora vattenmängden och det går mycket långsamt och för det mesta är det bara fritidsbåtar märkligt nog. Vi har av och till haft sällskap med ett trevligt holländskt par och ett yngre lika trevligt norskt par som har planerat sin resväg som vi. De har en baby med sig, ett sätt att använda sin föräldraledighet på och är inte de fundersamma över hur det ska gå över Atlanten behöver inte jag vara det. Vi har nu sällskap på den sista delen av kanalen. Floden är den stora trafikleden till Medelhavet och vi trodde att det skulle vara massor med pråmar men de tycks ha försvunnit. Under resans gång har jag läst Göran Schilts Önskeresan, det har varit roligt att jämföra hans upplevelser med våra. Ibland har jag svårt att tro att det är 50 år mellan hans resa och vår för en del saker tycks inte förändras. Det är samma problem med pråmar, djupgående och möjligheter att förtöja.
Idag är det inte lika dramatiskt att färdas på Rhöne efter att man tämjt flodens framfart genom att kanalisera hela nästan hela vägen till Port de Louis. Detta för att bygga ut elkraften vilket kommit oss fritidsbåtar till godo. Vid de tidigare fruktade och starkt strömmande sträckorna leds nu vattnet in i enorma turbiner.
Rhönedalen är naturskön, floden flyter fram mellan kullarna med vinodlingar på sluttningarna De stora vinkooperativen och även de mindre har tydliga skyltar med sina namn på. Här ligger de berömda Côte-Rötie och Hermitagevingårdarna även Cornas och St Joseph. Det finns en marina i Les Roches de Condrieu, efter ett samtal med hamnkaptenen får vi en bryggplats. Vi tar cyklarna och ger oss i väg för att besöka en vingård som ligger fem kilometer bort och kanske även St Joseph som ligger 1 0 km bort. Vägen är hårt trafikerad med små och stora bilar, det är fransk intensitet i trafiken och det finns ingen vägren. Vi omprövar ganska snart vårt beslut, så viktigt är det inte. Inne i stan handlar vi i en vinbutik istället. Det är nästan lika roligt, vi får lära oss mycket om vinerna från Rhönedalen som vi köper. Det är härifrån det vita vinet Condrieu kommer. Produktionen är låg och vinerna är dyra men en upplevelse att dricka säger vinagenten. Vi handlar men sparar vinet till ett annat tillfälle. I morgon provar vi ett nytt ställe säger vi men skepparen drabbas av turistsjuka och vi ligger kvar i väntan på att han ska bli frisk. Det är bara han som är sjuk och vi ringar in smittkällan till två möjliga orsaker. En glasstrut eller en fläskkotlett.
Han är dessvärre matt även nästa dag och någon cykling i värmen, 30 grader. är inte att tänka på. När vi kommer till Valence hyr vi bil en dag i stället och åker runt bland

vinodlingarna. Det finns även mycket fruktodlingar. Vinkooperativen har speciella vinhus där vi både får provsmaka och handla. Det är roligt att handla, värre är att hitta en plats att stuva på i båten, snart får vi nog välja mellan vin eller vatten på Atlantöverfarten.
Vi behöver inte fundera på djupgående och brohöjd längre men nog känner vi flodens makt. Det strömmar upp till tre knop och då är det inte enkelt att lägga till även om vi vänder upp stäven mot strömmen. I Avignon som vi inte vill åka förbi utan att ha sett påvarnas stad har vi ett elände innan vi ligger förtöjda vid bryggan. Vi kommer helt enkelt inte in. Det är trångt mellan bryggorna och strömmen tar tag i båten, vi avbryter och försöker igen flera gånger. Mastens överhäng på två meter akterut oroar oss för att det kan bli dyrbart om vi förlorar kontrollen över båten. Vi kastar linor till två män som ska försöka dra in oss till nocken på bryggan men de orkar inte. Till slut ropar de till oss att vi får låna en reserverad plats under natten som ligger bra till vid en brygga långt ut i hamnen. Det är våra holländska sluss-kamrater som ordnar det åt oss. De kunde tack vare sin bogpropeller gå in direkt. Tacksamma går vi in där.
Avignon är fint men oj vad mycket turister, vi följer med på en guidad tur för att se staden. Innan vi åker frågar guiden vilket språk vi önskar, svenska svarar Bertil. Det gick inte men engelska går bra. Pytt! Hon talar länge och väl på franska, på engelska talar hon om när varje byggnad vi ser är byggd, det är allt.
Efter att ha turistat i Avignon går vi direkt ner till St Port de Louis. Vi färdas genom ett deltalandskap, floden är 300 meter bred och vi har god hjälp av strömmen. Framför den sista slussen lägger vi till för natten. Medelhavet är nära, men det är nära till träskområdena också och det finns mycket mygg.
Den 1 augusti slussar vi ut i Medelhavet åtta veckor efter att vi lämnade Skarholmen där hemma. Bertil måste bada omedelbart. Port Napoleon heter hamnen dit vi går för att maila, och iordningställa båten för segling. Vi stannar där i fem dagar, det är mycket att göra efter veckorna i kanalen, rengöra båten, vaxa mm. Det är som en ny vårrustning. Jag inordnar mig tillsammans med de andra husmödrarna i kampen om marinans enda tvättmaskin. Det finns ingen bokningslista utan det är först till kvarn och bevakning som gäller. Det blir en heltidssysselsättning för mig innan mina åtta maskiner med kläder sänglinne och frotté är klara. Vi har inte tvättat sedan vi åkte hemifrån. Toleransen för fläckiga kläder är stor, vi tar glatt på oss tröjor vi aldrig skulle drömma om hemma men högen av smutstvätt växer ändå. Varje tvättmaskin och varje torktumlare kostar 25 fr, dvs ungefär 34 kronor.
5/8 startar vi vår färd mot Korsika. Vi går utmed franska medelhavskusten och hittar första natten en naturhamn på lise du Friol utanför Marselle. Vi njuter av det underbara vattnet i lagunen där vi har ankrat upp, vi sitter länge i sittbrunnen denna ljuvliga kväll.
En långfärdsseglare vill ha medvind, att segla dit vindarna bär borde alltid

vara mottot. Nu kommer Gustav och Anna den 10:e och vi bör om möjligt vara där då därför kastar vi loss och börjar kryssa oss utåt. Efter bara någon timme blåser det kuling med 35 knop i byarna och sjön tvärs båten. Vi kämpar några timmar med fock och två rev i storen men beslutar sedan att uppsöka hamn.
Det är mänga båtar ute, fransmännen har semester så vi får leta innan vi hittar en plats. I hamnarna är det fullt och i de få naturhamnar som finns är det svårt att få sjölä. I Port Miou som ligger i en lång smal vik får vi till slut en plats. Vi gör misstaget att påbörja en förtöjning på en ledig plats när hamnkaptenen kommer farande i en gummibåt, och hutar med fingret åt oss att låta bli. Vi får en annan plats och vi förstår att även om platsen var ledig ska man fråga först. Hamnkaptener har en annan ställning än vad vi är vana vid och mån bör inte ifrågasätta deras auktoritet.

7/8 sätter vi kurs på Calvi, Korsika. Dagen börjar bra med lätt vind men när mörkret faller vrider vinden rakt emot. Det är lätt vind så vi tar ner och går för motor. I gryningen kan vi hissa segel igen, då kommer också den första delfinen. I hög fart och med eleganta hopp hälsar den oss godmorgon. Vinden tilltar under dagen, vi slörar i 25 knop, sjön är hög nu och Exuma börjar kännas tung på rodret men vi revar inte för nu ser vi äntligen ön och är strax framme. Korsika är en hög ö men det är så disigt att vi inte ser ön förrän det bara är tio sjömil kvar. Vi kommer till Calvi nöjda med att vara framme före Gustav och Anna, det tog oss ett och ett halvt dygn. I hamnen är det fullt, jag går till Capeteneriet och försöker få en plats men det är lönlöst. Jag försöker reservera en plats tills Gustav och Anna ska komma men de säger att det skulle vi ha gjort för flera veckor sedan. I bukten utanför hamnen kan man hyra en boj men det finns ingen ledig så det återstår bara att svajankra med eget ankare. Vi sitter i sittbrunnen och vaktar för det är sandbotten och det blåser ganska hårt och vi har många båtar runt omkring oss. Vi och även andra draggar när det kommer en vindby på 25 knop. Stackars Bertil vad han fick slita, vi hade 50 meter kätting ute som snabbt skulle upp innan vi drev på någon annan. Jag körde med motorn mot ankaret för att hjälpa till.
Utanför vågbrytaren är det lä och vi förtöjer mot stenblocken där på skandinaviskt vis med stäven först. Innan kvällen är vi sju båtar, bl.a. två mindre tyska båtar som seglar utan motor!! De har draggat inne i bukten och inte kunnat ta sig därifrån på egen hand utan bogseras av hamnens personal. Vi blir inte bortkörda och eftersom sista färgan kommer kl 23.30 får vi en lugn natt.

På morgonen kantrar vinden och vi går ut i bukten igen för att leta efter en ledig boj Det finns bara plats för en båt i taget vid bensinpumpen och alla cirklar runt och bevakar tillfälle att gå in. Vi blir bortkörda en gäng då de säger att vi smiter före, det anser in, vi men vi viker oss och med en hårsmån klarar vi av den manövern utan att ramma någon annan båt. När vi är säkra på att det är vår tur går vi fram men. kommer

EXUMA

lite olyckligt snett så det uppstår en lucka som en annan fransk båt passar på att ta. Då är det slut med den svenska försyntheten kan jag berätta. Jag springer och hämtar visselpipan som jag alltid har tillgänglig och rusar fram ställer mig på peken framför förslagen och blåser för full hals bakom öronen på skepparen i båten som ämnar ta vår plats. Han låtsas som om han inte hör men Bertil avbryter inte sin tilläggningsmanöver utan nafsar honom
i aktern med vår för och vassa stävankare så han måste vända sig om och hjälpa mig att bära av. Jag har ilsket under tiden blåst i pipan och ropat åt dom att de ska flytta på sig och vänta på sin tur, på ett blandat språk av engelska, franska, och svenska. Nu kapitulerar de och hela besättningen på fyra man säger i korus okay, okay. OKAY!
Gustav står tyst och tittar på mig, han säger sedan, -vad du kan mamma. Anna har sjunkit ner i sittbrunnen förskrämd och mållös, så här har hon aldrig sett Gustavs mamma förut. Mackägaren är medveten om att det var vår tur och när jag kastar linan rakt i famnen på honom gör han snällt fast och hjälper oss in och vi säger -full tank tack.

Veckorna på Korsika är blåsiga och det är svårt att få hamnplats. Det är mycket båtar, mest franska och italienska men även en del tyska och engelska. Vi ligger i naturhamn, vilket är underbart i detta fina vatten. Det finns många vikar på den västra sidan men vinden är också västlig för det mesta så vi är inte ensamma om att försöka komma långt in. Vi får också några gånger hamnplats så att vi kan lämna båten och se oss omkring Korsika är en vacker ö och ska inte bara ses från båten. Det bästa sättet är nog att åka bil men i turistinformationen påtalar de den höga olycksfalls-statistiken under högsäsongen. Den beror på att bilförare blir nervösa av stupen intill vägbanan och håller bilen för långt in i kurvorna. När vi hör att bilvraken ligger nedanför sluttningarna vill inte jag hyra någon bil. Vi åker tåg i stället.
Tåget som mest liknar en rälsbuss kör med öppna dörrar och det är så mycket folk att de som inte får sittplats tvingas stå eller sitta på golvet framför de öppna dörrarna. En del ställer sig mitt i öppningen för att det fläktar skönt där. Hemma är det inte så länge sedan en busschaufför blev åtalad för att han körde innan dörrarna stängts. Gustav och Anna ska åka hem från Bastia på nordöstra delen av ön. Vi följer dem till färjan genom att åka tåg tvärs över hela ön från Ajaccio på sydvästra delen. Staden sägs vara Napoleons födelsestad. Det är storslagna vyer med bergstoppar upp till 2700 meter. Järnvägen slingrar sig fram likt en serpentinväg och bergsbyarna ser ut att hänga på bergssidorna. Bergen täcks av Korsikas berömda päls, -lemaquis. Den består av ogenomträngliga buskage av snåriga buskar, doftande örter, kaprifol och lavendel. Det är mycket torrt så den är ganska bränd nu och vi ser hela fem stycken skogsbränder under tiden vi är där. På södra delen av ön är det fortfarande ganska

grönt. Le maquis är mytomspunnet. Det sägs ha varit gömställe för rebellgrupper, och franska motståndsrörelsen kallades Maquis. När vi blivit själva igen känns det tomt efter våra ungdomar. Vi förbereder oss för seglingen till Spanien och när vinden plötsligt vänder till ostlig kastar vi loss och sätter kurs på Menorca.

Hälsningar Majken och Bertil Roos.

Nyheter från GARMIN!

Hitta hem från fjällturen och navigera rätt på skridskofärden... GPS:er kan vara bra på land också!

Garmin presenterar i år flera nya GPS:er för land och sjö

- välkommen in för en demonstration!

WATSKIKATALOGEN
KOMMER I FEBRUARI

Håll utkik efter Watski -*kundklubbsutskicket*- och utnyttja kupongerna för gratis katalog mm!

Priser nu från 1690:-

Härliga vinterjackor och sköna fleecekläder - nu på **REA!**

ÖPPETTIDER
Må-Fre 9.30-18.00
Lör 9.30-14.00
Sön o helg i april/maj
11.00-14.00

VÄLKOMMEN !

TB SJÖSPORT
Östra Ågatan 95, Uppsala tel. 018 - 10 19 33