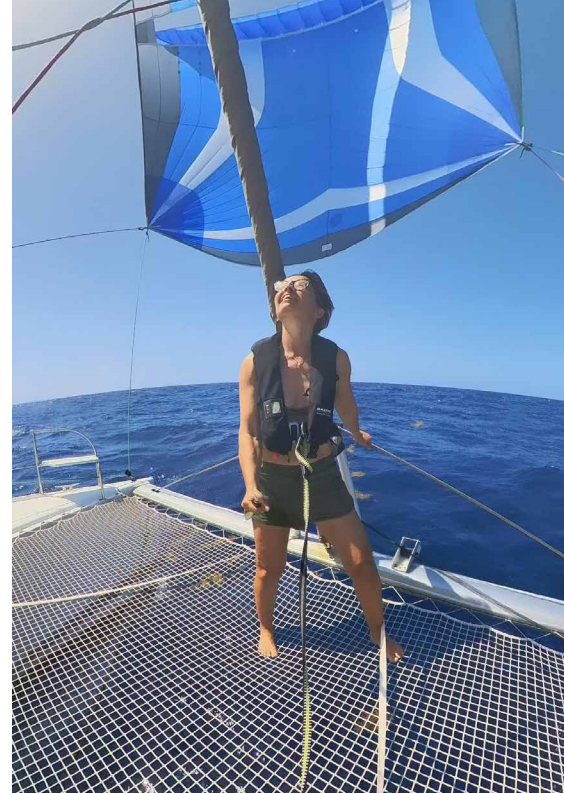




RESERAPPORT

AV LENA LÖFLING • SWEA GLOBAL
FOTO LENA LÖFLING PRIVAT



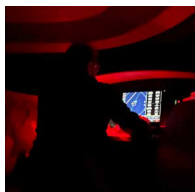
Över Atlanten

Den 1 februari gled vi äntligen in i Port Louis, Grenada, efter nästan exakt 16 dygn till havs. Vi fick ett fantastiskt mottagande av våra seglarvänner som anlänt före oss, drinkar av marinan, kramar och tårar av andra seglare. Vi var alla överens om att det har varit en prövning, för mig den hårdaste i mitt liv. Känslan av att vara dagar, veckor från hjälp utifrån, mitt ute på havet där naturens krafter styr. Där beslut kan vara livsavgörande, ett felsteg kan vara förödande.

Resan började i Las Palmas. Där anlände vi från Madeira redan i slutet av november för att ansluta till Viking Explorer: en liten regatta med 22 båtar som tillsammans korsar Atlanten. Ingen tävling, alla på eget ansvar – men där vi delar med oss av erfarenheter och kunskap. Oliver och Carlota, som ordnar det hela, erbjöd hjälp med proviantering, medicin och nyttiga kunskaper.

Preppa båten

Det tog helt överkligt mycket tid att fylla båten med dryck, medicin, reservdelar och mat för fyra personer i cirka fyra veckor samt minst ytterligare två veckors mat om något skulle hända. Vi har en katamaran och mycket utrymme, men det blev mycket stuvande. Vi var också tvungna att beräkna vad vi kunde ha med oss i färskvaror, frukt och grönsaker. Vad håller bäst och hur ska vi förvara det? Det blev åtskilliga resor till mataffären och en gedigen shoppingtur till apoteket.



Vi kastar loss

Den 6 januari kastade vi loss från Kanarie-öarna. En härlig känsla att tuffa ut från marinan, på väg mot vårt livs största utmaning. Två båtar från vår lilla flotta fick vända redan efter några timmar på grund av problem med bland annat roder. Vi gick in i vår första natt med en positiv känsla trots relativt hård vind och stora vågor.

Problem

Men redan kvällen efter fick vi problem. Vi fick felmeddelande på autopiloten och den koplade hela tiden ur sig. Vi turades om att handstyra genom natten. Det var svårt och extremt tröttsamt. Vi blev riktigt oroliga. Måste vi nu handstyra resterande fyra, fem dagar? Det hade varit något av en katastrof. Att handstyra så många dagar och nätter blir en helt annan resa och bara en slags överlevnadssituation. Känslan inför resterande dagar var dålig.



Under överfarten hade vi med oss våra väldigt goda vänner Otto och Annie, till vänster i bild.



Mot Mindelo, Kap Verde

Efter felsökning och justering av kalibreringen fick vi det att fungera hjälpligt och vi kunde fortsätta vår färd söderut utan några större problem. Det var en guppig färd minst sagt, med relativt höga vågor som slog in både från sidan och bakifrån. Långt ifrån bekvämt, men sex dygn senare kunde vi trötta men glada till slut sladda in i Mindelo hamn.

Några dagar i hamn

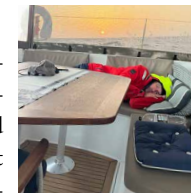
Här hade vi fem dagar till att ta igen lite krafter, fylla på matförråd och njuta av Kap Verde. Dock hade vi tyvärr fullt upp med att fixa vår autopilot och annat, så det blev inte mycket vila. Dessutom var hamnen extremt obekvämt med ständig hård vind och starka strömmar. Det ryckte och slet i båten. Vi förlorade fem rep och lika många gummidämpare, plus att ett fäste nästan gick sönder. Vi bestämde oss för att komma i väg en dag tidigare än beräknat. Vi behövde dessutom kalibrera autopiloten igen, vilket måste göras i öppet vatten.

Vi kastar loss igen

Sagt och gjort, vi gav oss av på eftermiddagen den 16 januari. Nästan genast hade vi stora vågor och hård vind. Vi tog det lugnt, var konservativa med segelyta och valde att gå så komfortabelt som det gick. Alldeles för många av våra seglarvänner hade haft sönder segel och materiel på väg ner mot Kap Verde. Att segla över Atlanten är ett maraton, inte en sprint.

Tuffare förhållanden

De första dygna var okej, men sedan började både vind och vågor att tillta. Som mest tornade fem meter höga vågor upp bakom oss, branta och frekventa. Det var inte alls som vi hade



läst oss till att det skulle vara på en sådan här översegling. Det skulle ju vara långa fina svall och en lätt vind; delfiner och valar som hoppade glatt runt oss. Istället var det berg-och-dal-bana, det smällde, knakade, slog och drog i båten. Ibland tänkte jag verkligen ... håller hon för det här?

Det blir alltid värre framåt natten ...

I mitt fall kändes nätterna svårast. Det är säkert individuellt, men jag vande mig aldrig riktigt. Det har säkerligen att göra med att det visuella blir så mycket sämre. Vi har visserligen både radar och AIS (automatiskt identifierings-system) men jag tyckte ändå att det var jobbigt. Att försöka sova var värst, att sitta nattvakt var något bättre. Det var något fridfullt med att sitta uppe själv på natten, se stjärnorna och få landa i sina egna tankar.



Kontakt med omvärlden

En gång om dagen kopplade vi upp oss mot internet. Vi laddade hem väder och skickade lite meddelanden till nära och kära. Inget Facebook, inget YouTube, inga nyheter, bara korta meddelanden. Det var skönt, en internet-detox. Diskussioner ombord slutade inte längre i att någon googlade fakta, istället vände vi och vred på funderingar, som förr i tiden.



Tryggt att segla med andra båtar

Det som var absolut bäst med att ha möjlighet till uppkoppling var att chatta med de andra i gruppen. Vi stöttade varandra; många var oroliga i de ganska svåra förhållanden som rådde och att känna gemenskapen med de andra var ovärderlig. Mitt ute på havet, långt till all hjälp, kändes det mindre ensamt även om vi oftast var långt ifrån varandra.

Fortsättning nästa sida





FAKTA

Båten: Fountaine Pajot Lipari 41
Båtens namn: Greta 3 (våra två Volkswagenbussar som tog oss runt i Europa hette Greta 1 och Greta 2)
Vi: Lena och Peter Löfling
Följ resan på Instagram: greta3sailing
MMSI: 265045830 (för dem som vill "stalka" oss via någon AIS-app)

Lena Löfling är medlem i SWEA sedan flytten till Hong Kong 2015, sedan Singapore 2020 och nu SWEA Global. Från och med våren 2023 rapporterar hon till Forum från sin långsegling tillsammans med maken Peter på katamaranen Greta 3.

Redundans i både material och person

Att vara fyra ombord var också bra; det avlastar framför allt nattvakt, men underlättar även om någon blir sjuk. I vårt fall blev en av våra medföljande svårt sjösjuk och var satt ur spel de sista 9 dagarna. Vi andra tre delade då på vakter och arbetsuppgifter. Vi hade även en diger lista av reservdelar, dubbel hydraulik och elektronik för autopilot, filter, schacklar (en slags låsningsmekanik), block, motordelar och mycket, mycket mer.

Skönt att vara i hamn

Nu har det gått en vecka sedan vi avslutade överseglingen. Vi börjar få tillbaka våra krafter; de första dygnen var vi oerhört trötta. Det som ute till sjöss var jobbigt och struligt börjar blekna och kvar finns alla fina minnen. Som de otaliga solnedgångar vi hade, havets vackra oändlighet, härliga samtal, Unospelandet på eftermiddagarna före middagen, glädjen när vinden lugnade sig lite och vi kunde hissa vår vackra blå spinnaker (Parasailor) och mycket annat.

Nästa steg?

Som sagt, vi är en erfarenhet rikare, vi har utmanat oss själva och varit med om något som är få förunnat. Kommer jag göra det igen? Jag vet faktiskt inte. Nästa långa resa för oss skulle vara att gå från Panama till Franska Polynesien. En överfart som är nästan dubbelt så lång som den vi nyss gjorde. Vi får se. Vi börjar med Grenada och resten av de exotiska karibiska öarna. Så får vi se vad nästa utmaning blir. ■

AV MARGARETA NILSON • SWEA KÖLN/BONN

Internationella haikudagen 17 april

Den 17 april är det internationella haikudagen och den firar SWEA Skriver och SWEA Art med en gemensam utmaning.

Haiku är en kort dikt som uppstod i Japan för flera hundra år sedan. En haiku består av tre rader, den första har fem stavelser, den andra sju och den tredje har fem stavelser.

Den traditionella haikun är förankrad i nuet och ska förmedla en omedelbar upplevelse som står för sig själv, utan förklaringar. Den hämtar ofta sitt ämne från årstiderna. Inspiration kan komma från naturobservationer, känslor och tankar, dagliga händelser, konst och litteratur, eller meditation och eftertanke.

Svenska Haikusällskapet har en utmärkt hemsida, där du kan lära dig mer om haikuer: <https://haiku-shs.org/>

Inför internationella haikudagen utmanar SWEA Skriver alla diktande Sweor att skriva haikuer och lägga upp dem i SWEA Skrivets Facebookgrupp före den 31 mars.

SWEA Art låter sig inspireras av skriver-Sweornas haikuer för sitt skapande, men kan förstås även dikta haikuer själva, eller tolka haikuer av andra författare. Konstverken läggs upp i SWEA Arts Facebookgrupp senast den 17 april.

Haikuer och konstverk presenteras sedan i en internetutställning på SWEA Arts och SWEA Skrivets hemsidor. ■

Illustration: Margareta Nilson

Gräset reser sig –
hans ansikte en runsten
upprest till minne

Ur: Tomas Tranströmer: Samlade
Dikter och Prosa 1954-2004,
Bonniers Pocket



SWEA ART • SWEA SKRIVER

REGIONMÖTEN 2025

25-28 SEPTEMBER • MAME + OAME + VAME
WASHINGTON DC

25-28 SEPTEMBER • MEMA
RIMINI

2-5 OKTOBER • VEMA
MARBELLA

9-12 OKTOBER • OEMA
BUDAPEST

16-19 OKTOBER • ASOC
SYDNEY



SWEA SVERIGE
SOMMARDAGAR



(F.D. SVERIGEMIDDAGEN)

STOCKHOLM
6-8 augusti 2025

ANMÄLAN ÖPPNAR I MARS