

”Vänd om, vänd om! Kom inte hit!”

Oceanseglaren Randivåg är på väg hem från Sri Lanka. Ombord finns kryssarklubbarna Lisa och Sven-Gösta. Vecka för vecka har seglatsen förändrats, allt eftersom coronaviruset spridits över världen. Här är Lisa Köhler Rundqvists unika berättelse från sin position utanför Djiboutis hamn.

TEXT OCH FOTO: LISA KÖHLER RUNDQVIST & SVEN-GÖSTA RUNDQVIST

VI LIGGER ANKRADE utanför Djibouti. Till närmaste land är det 500 meter, men fastlandet är lika ouppnåeligt som om det var flera mil bort! Djibouti, huvudstad i landet med samma namn, ligger i en skyddad vik och här finns flera hamnar för fiskebåtar, militärfartyg och handelsfartyg. Trafiken med handelsfartyg och militär fartyg pågår utan uppehåll, nyss kom ett stort Maersk-fartyg in för lossning, ett annat fartyg kom in för lastning. Vi hör utropen från moskéerna och på kvällen ser vi de gula och vita ljusen från Djibouti stad. På dagen åker båtarna från fiskehamnen förbi oss och när vi kom hit för någon vecka sedan såg vi även båtar som tog ut turister. Dessa har vi inte sett på några dagar nu. Turisterna har väl åkt hem medan det fanns möjligheter, nu har flygplatsen stängt för persontrafik.

Häromdagen förändrades situationen drastiskt när vi på VHF hörde en ny båt som anlände Djibouti. Det var vänner till oss från Australien. Trots att hamnkaptenen ett par dagar tidigare försäkrade att seglare är välkomna meddelade Djiboutiska marinen att de måste vända om. När våra vänner på segelbåten sa att de behövde vatten, diesel och mat för att fortsätta kontrade mannen från marinen med att det inte var hans problem. Männan från marinen riktade sina skjutvapen mot dem och upprepade: ”Kom inte hit, vänd om!”

– Han var beredd att skjuta, sa Mike efteråt till oss, och jag sa att om vi inte får diesel, mat och vatten kommer vi dö ändå, så det är lika bra att skjuta oss!



Bakom Sven-Gösta och Lisa syns Djiboutis hamn.

VI OMBORD PÅ Randivåg är seglare sen barnsben och har vuxit upp med båtar på västkusten. Sven-Gösta är från en fiskarfamilj medan Lisas familj har använt båtar på fritiden. Vi träffades i Västindien på 1980-talet där Sven-Gösta seglade med sin L32 och Lisa var besättning på en chartersegelbåt.

Sven-Gösta Rundqvist och Lisa Köhler Rundqvist
 Ålder: 69 resp 66 år.
 Gör: Varvar segling på världshaven med tid i Sverige.
 Medlemmar i SXX: Ja, sedan länge och sedan 1990-talet aktiva inom Västskustkretsen. Sven-Gösta mest inom tekniska kommittén och Lisa som medlem i styrelsen och ansvarig för utbildning under många år. 2018 fick de SXX:s utmärkelse Skeppsklockan.



Svaga vindar på väg från Indien till Afrika.

Sedan dess har vi seglat varje semester runt Sverige och norra Europa och bytt båt under tiden. 2010 gav vi oss iväg på nuvarande långsegling med Randivåg, en OverSeas 40 som lämnade hemmahamnen i Göteborg 2010. Seglingen har tagit oss ner till Sydamerika, runt Kap Horn, via Stilla Havets små atoller till både Nya Zeeland och Australien. De senaste åren har båten seglat i Indonesien, Malaysia och Thailand. Nuvarande segling startade i januari 2020 i Malaysia och Gibraltar är vår slutdestination.

Det var först när vi kom till Galle i Sri Lanka i slutet av januari i år som vi förstod att coronaviruset skulle komma påverka även oss som seglare. Innan dess hade vi, som alla andra, följt utvecklingen i Kina och närliggande länder på internet utan att fundera så mycket på konsekvenserna för oss. – Ingen går ombord innan doktorerna har besökt er, sa hamnkaptenen efter att han visat oss var vi kunde lägga till. Sedan stod han och bevakade oss tills hälsovårdsmyndighetens representanter kom.

DET DRÖJDE INTE länge förrän de två personerna från hälsomyndigheten kom ombord. De berättade att coronaviruset var anledningen till att hälsomyndigheten sänt två personer. Vi fick fylla i det vanliga formuläret som alla fartyg får vid ankomst till ny hamn. Inget om något virus där. De konstaterade att vi var friska och vi kunde ta ner den gula signalflaggan Q. Vi hade inga restriktioner utan kunde röra oss fritt i Galle och Sri Lanka. Vi passade på att titta på

vilda elefanter, heliga tempel och mycket mer.

Efter några veckor fortsatte vi seglingen till Cochin i Indien där vi ankrade på anvisad plats den åttonde februari. Hamnkaptenen meddelade oss via VHF att hälsomyndigheterna skulle besöka oss innan vi kunde gå i land. Det var när hälsopersonen klev ombord på Randivåg som vi förstod att coronaviruset skulle komma påverka oss seglare mer än vi någonsin kunde ana. Personen som kom ombord var klädd





Lisa spanar in mot land i Djibouti. Det går att se taket på den franska matbutiken!

i skyddsoverall, munskydd och handskar, helt täckt från topp till tå. Indisk engelska är ju svår att förstå även utan munskydd, med nu var det nästan omöjligt att uppfatta vad han sa. När han tog fram panntermometern, som såg ut som ett litet skjutvapen, och riktade den mot våra pannor förstod vi i varje fall vad han gjorde. Vi hade ingen feber och efter lite frågor och ifyllande av papper var han nöjd och sa vi kunde ta ner den gula flaggan.

I VARJE NYTT land har vi hissats det nya landets flagga och den gula Q-flaggan utan att närmare fundera på Q-flaggans innebörd. Vi har mer sett den som ett sätt att tala om att vi nyligen har kommit till landet och inte besökt tull och passpolis. Men Q-flaggan betyder att fartyget är fritt från smitta och vill ha fri samfärd till land. Den gula Q-flaggan har använts i många år och visar alltså att det inte finns sjuka personer ombord. I de länder vi besökt har myndigheterna sällan kommit ombord utan vi har sökt upp dem på land. Det är inte alltid vi har träffat någon hälsovårdsmyndigheterna, men efter att ha träffat tull och passpolis har vi alltid tagit ner den gula Q-flaggan som bevis på att vi klarerat in i landet. Här i Indien fick alltså den gula flaggan en helt ny mening för oss. Ombord på Randivåg fanns varken Covid-19 eller någon annan sjukdom som kunde smitta indierna.

” Han var beredd att skjuta, sa Mike till oss efteråt ”

Vi kunde fortsätta inklareringen till Indien på land och då den är lite komplicerad i Indien tog det några dagar innan allt var klart. Vi fick inga restriktioner i land utan kunde röra oss fritt i staden och landet. Utklareringen från Indien var heller inga problem och efter tre timmar var vi utklarade.

Från Cochin i Indien seglade vi mot Röda Havet. Sedan några år har seglarna åter igen börjat använda denna väg i stället för att segla den längre vägen runt Sydafrika. Från början av 2000 var piratattacker en realitet i vattnen kring Adenviken och runt Somalia. Men med internationella aktiviteter både på land och till sjöss började dessa attacker att minska runt 2010. Attacker mot seglare har varit få jämfört med attacker mot handelsfartyg, men det har förekommit. Vi träffade det engelska paret Paul och Rachel Chandler som seglade båten Lynn Rival, i Sydamerika 2013 och deras berättelse om tiden i fångenskap i Somalia 2009–2010 var inte rolig att höra. Vi sa då att vi inte skulle segla till dessa vatten. Men läget har förändrats och senast seglare blev utsatta för pirater i detta område var 2011. 2019 var det fler än 75 seglare som utan problem från pirater tog denna väg.

DEN INTERNATIONELLA BEVAKNINGEN i Indiska oceanen från Indien till en bit in i Röda Havet är fortfarande hög. Det är

En oceangående segelbåt

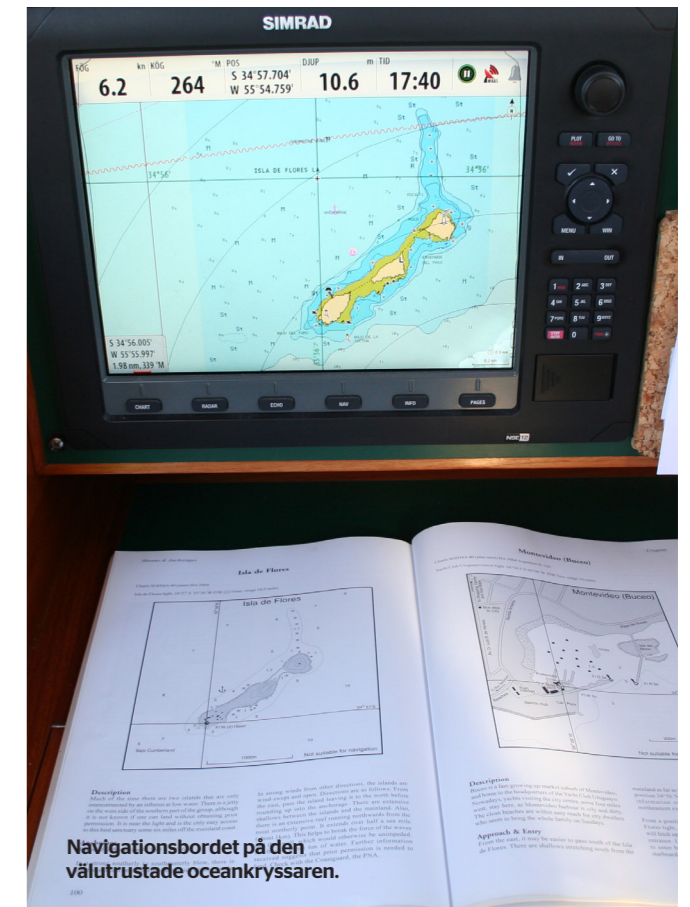
Randivåg är en OverSeas 40, en svensk kutterriggad långsegelingsbåt ritad av Rolf Eliasson och tillverkad i Lysekil. Båten är en oceangående segelbåt med extra säkerhet i form av vattentäta skott i för och akter, bågformade mantågstötar med själva mantåget på 75 cm över däck, pilothus med navigation och sikt runt om för komfort och extra säkerhet i dåligt väder och inga genomföringar i skrovet utan sk standing pipes, det vill säga rör inplastade i skrovet, där vatten tas in och släpps ur båten. Randivåg seglar bra med en medelfart på överhavsseglingar på 6 knop.

framför allt handelssjöfarten som övervakas men som seglare kan vi också ta del av servicen. Under seglingen från Indien rapporterade vi dagligen vår position till UKMTO (United Kingdom Maritime Trade Operation) som ansvarar för kommunikationen mellan handelsfartyg och bevakare. Området mellan Yemen och Somalia i Adenviken är extra övervakat. Man har skapat två zoner för fartygen, en in mot Röda Havet och en ut. Seglare är välkomna att segla i mitten av dessa två zoner, i ett två sjömil brett område. När vi kom till starten på zonen blev vi mötta av ett flygplan som önskade oss välkomna och frågade om allt var okej ombord. Under seglingen i den 500 sjömil långa zonen var vi omgivna av handelsfartyg, bevakningsfartyg, helikoptrar och flygplan från flera länder. Vi kände oss väl bevakade. Några små fiskebåtar passerade, men vi upplevde inga obehagliga situationer. Då seglingen tagit längre tid än beräknat på grund av svaga vindar och motström bestämde vi oss för att gå in till Djibouti och fylla på förråden av diesel och mat. Djibouti är ett litet land som i norr gränsar till Eritrea, i väst till Etiopien och i söder till Somalia. Både landet och huvudstaden heter Djibouti.

DEN 14 MARS när vi anlände Djibouti hamn blev vi välkomnade på VHF och ombedda av hamnkaptenen att ankra i hamnen. Vi blev informerade om att någon från hälsovårdsmyndigheten skulle komma ut till båten. Det låg ett femtontal segelbåtar ankrade i närheten och vi kände många av dem, flera kom snart åkande i dingie för att välkomna oss. Vi småpratade. Även de fick besök från hälsovårdsmyndigheten innan de kunde gå iland. De flesta i viken seglade iväg någon dag senare.

I två dagar fick vi vänta ombord på hälsovårdsmyndigheten. Han klev ombord på Randivåg klädd som sin kollega i Indien, hel skyddsoverall med munskydd och handskar. Även han hade en panntermometer och kunde konstatera att vi inte hade feber eller var sjuka och att vi dessutom hade tagit vaccin mot gula febern, så vi kunde ta ner den gula Q-flaggan. Nu var klockan rätt sent på dagen så vi bestämde oss för att vänta med att gå iland till nästa dag för att träffa resterande myndigheter. Men dagen därpå blev vi stoppade av hamnkaptenen redan innan vi satte oss i dingien. Vi hade ringt honom på telefonen för att fråga om vi kunde komma i land och klarera in.

– Nej, nej, ni kan inte komma i land, sa han, ni är i karantän och får inte gå i land!
– Är seglare välkomna till hamnen fortfarande, frågade jag på andra seglares vägnar.



Navigationbordet på den välutrustade oceankryssaren.



Hälsovårdsmyndigheterna på besök i Djibouti.

– Ja, alla är välkomna att ankra men ingen får gå i land. Karantänen verkar ha kommit efterhand. Landgränserna stängdes först, den 19 eller 20 mars. Sen stängde de sjögränsen. Varför vi, och andra med oss, blev tillsagda redan den 14 mars, vet vi inte.

Vi har via internet kunnat följa hur seglare över hela världen har fått problem, nyanlända seglare verkar inte välkomna i några hamnar i några länder just nu. Seglare är ju vana vid att anpassa sig till förändringar, men att efter flera veckor till havs bli tillsagd att inte får komma i hamn är tufft. Och då har vi endast hört om dem som varit uppkopplade till internet. De andra har vi inte hört av. Och det verkar bli svårare att få kontakt via mail under havsseglingar, tex fungerar just nu inte den mail-service vi använder under segling. Det är troligtvis för många som försöker få kontakt via e-mail på samma gång just nu.

ATT INTE FÅ ha fast mark under fötterna efter arton dagar till havs känns konstigt. Seglingen från Indien var lugn, vilket gjorde att vi inte blev så trötta. Men de tre sista dagarna hade vi stark vind och båten rörde sig mycket. Det var skönt att kunna fälla ankaret och ligga still med båten. Speciellt att sova och laga mat i lugnt vatten uppskattades!

Runt omkring oss fortsätter viss trafik. Militärfartygen kommer förutom från Djibouti även från USA, Japan, Spanien och Frankrike. Det är dessa som vaktar den 500 sjömil långa korridoren i Adenviken.

Service till båtarna i hamnen sköts av ”boat boys” som fraktar det vi behöver, som diesel, mat och SIM-kort till oss som är ankrade. Mot en avgift, givetvis.

Vi har det bra där vi ligger, redan innan vi lämnade Ma-

laysia visste vi att det skulle vara svårt att köpa mat i hamnarna i Röda Havet så vi fyllde båten med mat. Vi har seglat 3 600 sjömil sedan vi startade i Malaysia i januari och har 1 300 sjömil genom Röda Havet kvar innan vi är tillbaka i Europa. Seglingen genom Röda Havet har planerats med få stopp i bebodda trakter, så för oss blir en påtvingad karantän inte någon katastrof.

Vi har en fryskombord på ca 35 liter som vi fyllt med middagsmat. Vi har ris, pasta och quinoa för middagar i flera månader. Vi har kompletterat med konserver, men i dag är det svårt att hitta bra middagskonserver, fryst mat har tagit över. Vi har mjöl och jäst ombord så vi kan baka bröd och kakor och lite godsaker som choklad har också fått plats. Som reservproviant har vi sojaprotein, som vi har köpt i form av torkade småbitar som blötläggs innan det tillagas som grytor eller röror.

HUR GICK DET då för våra australiensiska vänner som inte fick komma in till Djibouti hamn? För dem slutade det rätt bra till sist. Djiboutiska myndigheter tog sitt förnuft till fånga och nu samlar de segelbåtarna på väg till Djibouti vid en ankring ca 10 sjömil från själva hamnen. De kommer få ut mat, diesel och vatten och hjälp med reparationer. Vi kan prata med dem på VHF, men inte hjälpa till med så mycket då vi själva inte kommer i land.

Vi vet ännu inte hur länge karantänen kommer vara. Vi har läst på internet att det kanske räcker med 14 dagar här i Djibouti.

Så länge stannar vi nog inte, men en sak vet vi och det är att vi inte lämnar här utan att fylla på matförråden. Vi vet ju inte när vi får tillåtelse att komma in i nästa hamn! ☺

ANNONS



Lokala transportfartyg och militärfartyg samsas i Djiboutis hamn. Hit går de övervakande fartygen för bunkring och besättningsbyte.