

Middelhavet på tværs

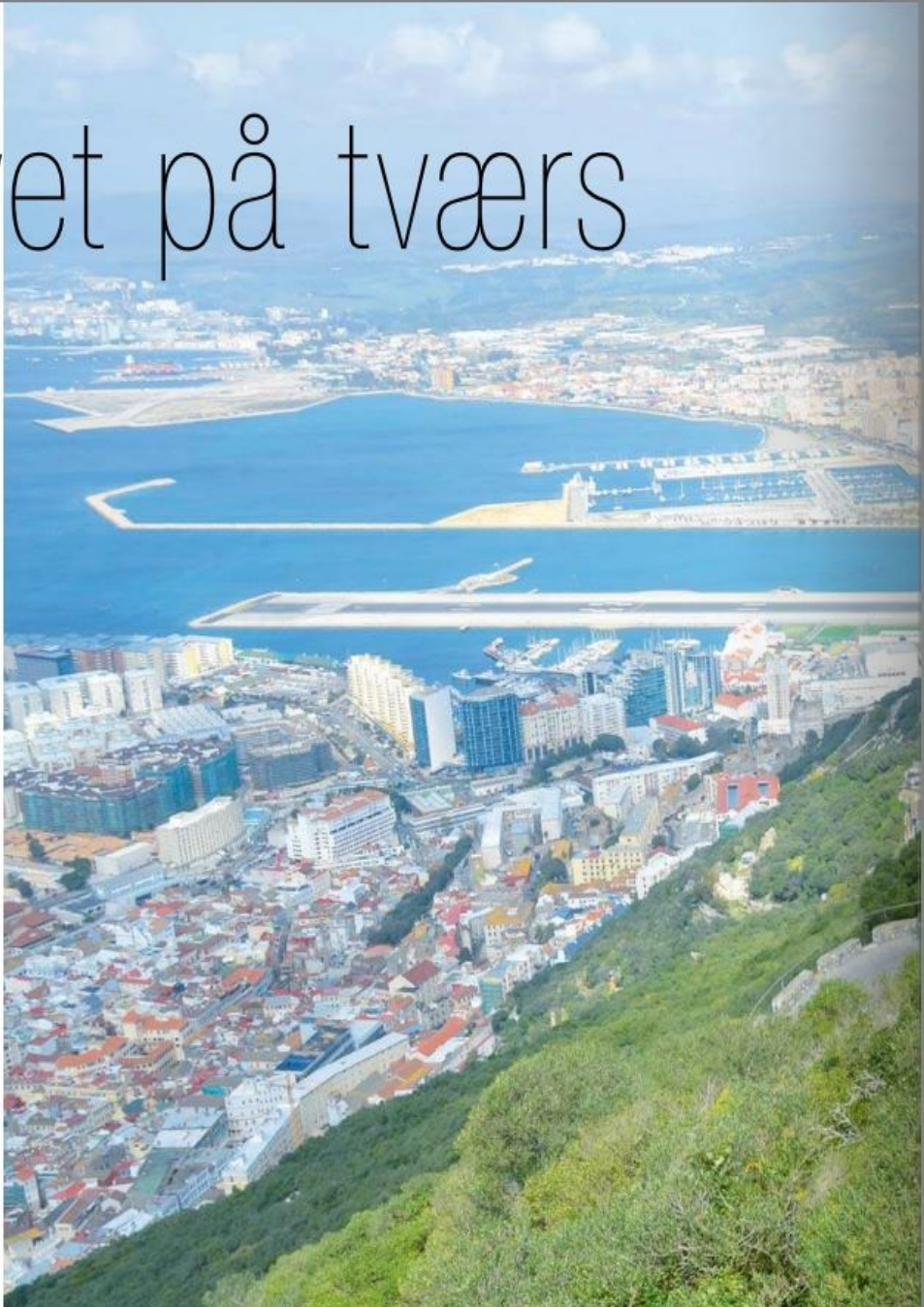
Endelig er Troldand fremme. Nu er vi i det rigtige Middelhav. Det er slut med Atlanterhavets enorme dønninger, og det er slut med tidevandet. Nu er det så bare at bestemme sig til, hvorhen den videre færd skal gå? Skal vi fortsætte langs de spanske- og italienske kyster eller holde på og fortsætte direkte videre mod Grækenland? Men med tid nok kan man jo kombinere.

TEKST & FOTO STEN ENGELSTOFT

Gibraltarstrædet er bare 7,5 sømil bredt på det smalleste sted, men ganske hurtigt åbner Middelhavet sig foran en og fra Sydfrankrig til Algier er der eksempelvis 350 sømil; men intet sted i Middelhavet er der mere end 200 sømil til land. Hele 24 forskellige lande omgiver det, så det kan blive en kostbar affære, hvis alle gæsteflagene skal ligge klar hjemmefra.

Gibraltar

De gamle grækere kaldte den smalle udsejling fra Middelhavet for verdens ende og sagde:



Engelsk "for evigt" her med udsigt mod nord og med den spanske marina La Linea til venstre i billedet.



En af Gibraltaarklippens berømte berberaber. Ifølge legenden vil Gibraltar forblive engelsk så længe aberne er der (men der passes også godt på dem).

Non Plus Ultra (der er intet udenfor), en advarsel til den søfarende om ikke at sejle ud i Atlanterhavet. For os var det imidlertid en ny begyndelse, endelig var vi fremme. Markeret af bjergtoppe på begge sider, de såkaldte Herkules' søjler, er det en dramatisk indsejling, hvor den fremherskende østenvind, Levanten, og tidevandet (der stadig er betydeligt her) kan gøre passagen endog særdeles ubehagelig. Vi slap imidlertid relativt let fra rundingen af Gibraltaarklippen, og vores største problem var lange drivgarn, der stod vinkelret på kysten. På kryds måtte vi flere vende for at undgå at blive fanget. Det havde ikke været rart at sejle her om natten.

Gibraltaarklippen i sig selv er vel et besøg værd. Ikke alene på grund af dens historie: Erobrer af England i 1703 under Den spanske Arvefølgekrig og senere afstået til England "for evigt". Klippehalvøen, der er bare 6 km² stor blev en uvurderlig flådebase i under såvel Napoleonskrigene som under 2. Verdenskrig. Den har altid været og er stadig en anstødssten i forholdet mellem Storbritannien og Spanien. Egentlig er det forståeligt, at det spanske folk er irriterede over at have et skattely, hvis hovedindkomster er international bankvirksomhed og online gambling, med hvad det i øvrigt indebærer, liggende på deres dørttrin.

Men spændende er det at opleve et mini England med alt fra bobber og røde postkasser til pubber, der serverer ale og fish'n'chips. En tur på den berømte klippe med den flotte udsigt og dens halvtamme berberaber er en oplevelse, man ikke må snyde sig selv for. Og så skal nogle naturlige huler under klippen angiveligt



Et Catalansk Castel i syv etager, det er en hel militær operation, der kræver meget stor grad af koordinations og samarbejde, som kan involvere mere end 100 personer.

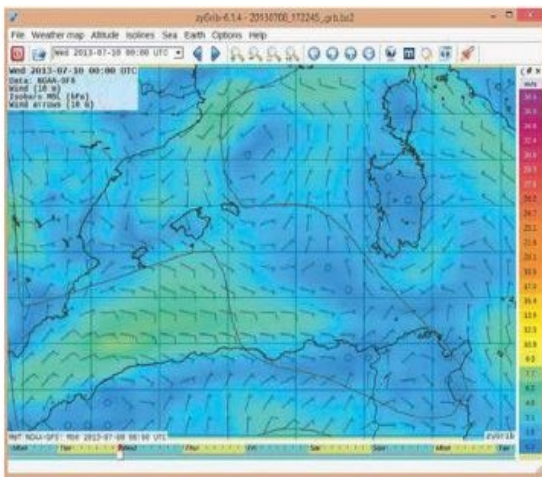
være det sidste sted Neandertal mennesket overlevede i Europa for mere end 25.000 år siden.

Den spanske syd- og østkyst

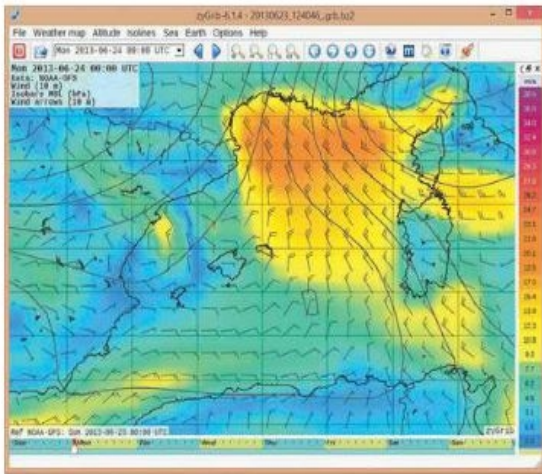
Costa del Sol, Costa Blanca og Costa Brava har for de fleste danskere en særlig lyd af sommer og evig sol. Sandt at sige er kysten sejladsmæssigt ikke særlig interessant, og den mangler stort set beskyttede ankerpladser. Set udefra er kysten mest præget af store hotelkomplekser, hvor især Benidorm er et skrækkesejpe. Ej heller de store områder med såkaldt plastikkultur, det vil sige landbrugsområder, hvor tomater og andre grøntsager dyrkes under dække af enorme stykker af plastfolie, er kønne at se på. Der er dog også små perler, eksempelvis var vi meget betagede af Calp, der ligger i en lille velbeskyttet vig under en stor bjergknupe lidt nord for Benidorm. Også vores anden vinterhavn i den tid vi var i det vestlige del af Middelhavet: Sant Carles de la Rapita er spændende. Den ligger lige syd for Ebros delta, beskyttet af en stor lagune, hvor risen til den

berømte spanske paella dyrkes. Her kan man virkelig opleve et af turister næsten uberørt Catalonien og smage specialiteter, man ikke får andre steder. Hvad med en paella tilberedt med de lokale fangster af ål, and og snegle?

Har man god tid, kan den imidlertid bedst bruges i et par af de større byer: Cartagena anlagt af cartagenienserne omkring år 250 fvt. eller Valencia, der i 2007 og 2010 var værftsby for America's Cup sejladserne, for slet ikke at nævne Tarragona og Barcelona (hvor vi tilbragte en hel vinter). Barcelona kendes af de fleste og skal ikke beskrives nærmere her. Derimod er der ikke mange, der kender Tarragona. En by på 150.000 indbyggere, hvis historie rækker tilbage til flere tusinde år før vor tidsregning. Den har bl.a. en velbevaret romerske bymur, et amfiteater, cirkus og en aquadukt, alt sammen optaget på UNESCO's World Heritage liste. Mest spændende var det imidlertid at opleve et af de mest potente symboler på catalansk national identitet: Opførelsen af en mennesketårn



Normalsituationen med svage vekslende vinde (og søbrise langs kysterne).



En typisk Tramontana situation, hvor der blæser kraftige vinde fra nord, som ofte sætter betydelig tåning også i de tilgrænsende områder.

(Castel) i syv etager. En imponerende præstation der er opført på en UNESCO fortegnelse over umistelige kulturelle værdier.

Balearerne

Bare 100 sømil fra det Iberiske fastland ligger Mallorca. I mere end 50 år har øen været danskernes foretrukne feriemål. Mange forbinder mest øen med grisefester og rynker lidt på næsen af den. I dag er den imidlertid også en vigtig destination for chartersejlad, hvor det er fremragende forhold, der tilbydes. Faktisk er Mallorca og nabooen med øst: Menorca, efter vores opfattelse tæt på et sejladsmæssigt paradys.

Vejret er generelt stabilt, og vejrmedingerne pålidelige. Normalt er det næsten vindstille om natten, men op af dagen, når landet opvarmes, tager en bild søbrise til, men den når sjældent mere end 7-8 m/s, og den aftager igen ved 20-tiden. En gang hver 10-14 dag opleves det imidlertid, at Tramontanaen, der kommer blæsende ud af Golfe du Lion, når Menorcas, og en sjælden gang også Mallorcas, nordkyst. Heldigvis er den er altid varslet, og der er aldrig langt til en helt beskyttet ankerplads eller marina.

Balearerne har ry for at være meget dyre at besøge, og de store marinaer tæt på Palma kan da også let få skibskassen til at bløde. Heldigvis findes der også billigere alternativer. Regionen driver en række offentlige havnepladser, hvor man, selv i højsæsonen, med en

11 meter båd kan ligge for 40 € i døgnet. Disse pladser kan endda forhåndsreserveres via nettet. På mange fine ankerpladser er der endvidere udlagt bøjer, som kan bruges for en rimelig penge, og endelig er der jo ens eget anker. Dette sidste skal imidlertid bruges med forsigtighed, fordi der mange steder er ankringsforbud for at beskytte bundvegetationen, der er en vigtig yngleplads for faunaen.

I Andratx, hvor vi lå i flere dage og ventede på besøgende hjemmefra, lå vi dels eget anker, dels ved en bøje og endelig et par dage ved den offentlige bro. Herfra videre til Islas Cabrera. Det er et naturreservat, som ligger på en gruppe små øer sydvest for Mallorca. Her kræves der en særlig tiladelse, forhåndsreservation og betaling af bøje, før man kan sejle dertil. Det er hele besværet værd. Her er bestemt ikke nogen masseturisme, og kun en enkelt gang om dagen kommer en turistbåd eller to på besøg med dagsturister. En super velbeskyttet naturhavn, hvor indsejlingen er overvåget af en malerisk borgruin, krystalklart badevand og skønne vandreture i land. Her kunne man blive i mange dage; men der er et begrænset antal pladser og begrænsninger på opholdets længde, så selv i højsæsonen bliver der aldrig overfyldt.

I modsætning hertil er der få velbeskyttede ankermuligheder på nordvestkysten af Mallorca, ja vel egentlig kun Soller, som til gengæld næsten er et must. Fra Port de Soller er der også dejlige vandreture, eller man kan tage den gamle sporvogn, der snor sig gennem et landskab af orangelunde op til byen lidt inde i baglandet.

Langs Mallorcas sydøstkyst findes en række gode naturhavne og marinaer. Her skal jeg blot nævne to, men der er rigtig mange fine steder. I Porto Colom er der som i Soller flere muligheder. Man kan benytte eget anker, en af sejlklubbens bøjer eller lægge sig ved den offentlige kaj (men her skal forhåndsreserveres og forudbetales for at få plads i højsæsonen). Porto Christo derimod har kun meget få og ringe muligheder, hvis man vil benytte eget anker. Begge steder er imidlertid hver på deres egen og vidt forskellige måder meget besøgsverdige, og det er nemt at finde en udlejningsbil til en tur ind i landet, hvor der er rigtig meget at opleve.

Endelig er der nordkysten, måske den mest dramatiske, med tårnhøje klip-





Scala dei Turchi (Tyrkens trappe) en fantastisk kystformation og et populært udflytningssmål på Siciliens sydkyst.

peformationer helt ud til vandet. Her kan man finde gode ankerpladser ud for Porto Pollençā, eller, under stabile vejrforhold, i en af de små vige nordøst eller sydvest af Cabo Formentor. Var det noget at ligge helt alene i en lille vig ved navn Cala Murta (Myrte bugten), det er da romantisk?

Menorca

Porto Pollençā er et godt udgangspunkt for overfarten til Menorca. Der er herfra ca. 35 sømil til Cituadella, der er Menorcas næststørste by. Vi kan lige så godt indrømme det, vi er uhjælpeligt forelskede i Menorca og især Cituadellea. Her er ikke Mallorcas masseturisme, men en charmerende by med fine markeder, hvor man blandt andet kan købe en helt ekstraordinær ost: Queso de Mahon lavet på gården inden for et døgn efter malkningen og herefter lagret. Da øen er relativt flad, kan man folde cyklerne ud og tage på opdagelse. På en sådan tur besøgte vi en lille osteproducent, og vi kan garantere, at der ikke er tale om masseproduktion, men at der kæles for hver enkelt ost.

Det var i Cituadella, vi første gang stiftede bekendtskab med begrebet en meteotsunami, eller en rissaga som fænomenet kaldes lokalt. De fleste forbinder begrebet tsunami med jordskælv; men her er der tale om, at særlige meteorologiske- og kystmorfologiske forhold i samspil skaber en tsunamilignende situation, der – under de rette betingelser i smalle naturhavne – kan danne op til fire meter høje oscillerende bølger. Og nej! Vi oplevede heldigvis ikke fænomenet selv (det bliver i øvrigt normalt varslet).

Sejladsmæssigt er den sydlige del af Menorca forkælet med de mest vidunderlige ankerpladser. Små beskyttede bugter og vige med sandstrande inderst inde og vidunderligt turkisblåt vand. Det er som at være i Caribien. Den nordlige kyst er mere udsat, og man skal være meget opmærksom på vejrmeldingerne og de dønninger, der kan komme fra nord; men et par steder er det dog helt sikkert i alle slags vejr. I Cala de Addaia lå vi i flere dage inderst i vigen, helt alene og beskyttet som på en svensk skovsø.

Endelig må man ikke forsømme at besøge Mahon, der går for at være det vestlige Middelhavs bedste naturhavn. Det er nu nok et ry den har fået fra tiden med stor sejlskibe.

Under napoleonskrigene var Menorca i næsten 80 år besat af englænderne, der brugte Mahon som flådebase. Opmærksomme læsere af Patrick O'Brian (Master and Commander) vil vide, at det første eventyr netop tager sin begyndelse i Mahon. Den engelske tilstedeværelse på Menorca har sat sig varige spor, ikke blot i arkitekturen; men også i en stor og udmærket produktion af gin, så man ikke behøvede at savne en G&T.

Fra Mahon til den nærmeste havn på Sardinien er der 190 sømil og videre fra Sardinien til Sicilien bare 170 sømil.

Her venter nye og spændende oplevelser på de to store italienske middelhavsøer.

Videre øst på mod Italien

Formelt set er Sardinien en del af Italien, men reelt er det en nation i sig selv med eget flag, sprog og kultur. På vejen østover udgør øen et passende mål for en pause mellem de lange stræk. Hovedstaden Cagliari er 250 sømil fra Mahon. Til nærmeste anduvning er der imidlertid bare 190 sømil, hvilket for os, under normale omstændigheder, betyder 35-40 timers sejlad.

Sardinien

Efter en længere fart over åbent hav, hvor det ofte kan være vanskeligt at beregne ankomsttidspunktet, er det altid rart, hvis den valgte anduvning er sikker under alle vindforhold, selv i de mørke timer. En sådan mulighed er der lige midt på Sardinien vestkyst. Her er der, ud for byen Oristano, en stor velbeskyttet bugt, hvor man eventuelt kan ankre op til det bliver lyst, og marinaen i Torre Grande kan anløbes.

Ankomsten til et nyt land er det altid spændende: Hvilke papirer er det, der er de mest vigtige denne gang? Vi har en hel mappe med alt fra Builders Certificate (bilbrev) over VAT paymet Certificate til yachtskipperbevis og radiocertifikat for bare at nævne nogen få; et hvert bureaukrati skal kunne tilfredsstilles og helst med et smil. I Spanien var det forsikringspapirerne, der var de mest efterspurgte, og det blev det omhyggeligt kontrolleret om, vi havde en ansvarsforsikring, hvilket egentlig var ganske betrykkende. Her synes det mere interessant, hvor båden er registreret. Vores fine "International Certificate for Plesure Craft", udstedt af Dansk Sejlfunion for den fyrstelige sum af 250 kroner, er imidlertid fuldt tilfredsstillende.

Næste opgave er at skaffe sig en internetforbindelse, og det kræver hver gang lidt ressourcer, for her ændrer forholdene sig ustandseligt. På Facebook findes imidlertid en gruppe for Middelhavssejlere, og her er der altid er friske råd at hente.

Bugten ved Oristano har været bebygget helt tilbage fra fönikierne fra omkring 1000 fvt, og resterne af den antikke by Tharros kan stadig beses. Faktisk er der udlagt (gratis) bøger lige ud for ruinerne, og her lå vi en hel dag og en nat, hvor vi blandt andet gik i land og udforskede det spændende sted – en hel by med gader, og alt fra kloaksystemer til et tempel.

Videre sydpå på Sardinien sydvestligste hjørne nås nogle fine beskyttede havne bl.a. i Portoscuso og i Caloforte på øen Isola di San Pietro, hvor vi for første gang i flere år mødte en dansk båd: Pinton. Til og med med naboer og gode venner hjemmefra. Herfra langs sydkysten til Sardinien hovedstad Cagliari. Byen er i sig selv et besøg værd, men man kan også leje en bil og køre en tur ind i landet. Dette sidste giver mulighed for virkelig at forstå øens lange historie. Flere steder findes de såkaldte Nuraghi. Det er imponerende megalitiske ruinkomplekser fra bronzealderen (1900-730 fvt.). Deres betydning og funktion er stadig omdiskuterede, men der er næppe tvivl om, at disse bykomplekser havde en religiøs betydning. Bevæger vi os op i historien er et besøg i Algiero på den nordlige del af øen interessant,

Video med bl.a billeder fra en rissaga i Cituadella i 2006, viser hvordan og hvad der i værste fald kan ske, og det er skræmmende.



fordi den er et levn fra den tid, hvor Sardinien var en del af de nu helt nu forsvundne Aragonske rige. Et rige, der også omfattede Catalonien, og som i det 15. århundrede dominerede Middelhavet, hvor både Corsika, Sardinien, Syditalien, Sicilien og dele af Grækenland var under den aragonske krone. Faktisk siges det, at man stadig taler en catalansk dialekt her.

Det var mens, vi var i Cagliari, at fodbold VM 2014 startede, og det var en stor oplevelse at opleve premierekampen mellem Italien og England med et entusiastisk publikum fra begge lande. Rie havde i dagens anledning malet neglene på sine storetæer

hvide (normalt er bagbordsfoden rød og styrbordsfoden grøn) for herved, på passende og diskret vis, at bakke op om "hjemmeholdet". Men vi måtte løsrive os og komme videre østover.

Sicilien

Fra Cagliari til Trapani på Sicilien er der bare 175 sømil. Overfarten skete i frisk luft og medløbende sø men i øvrigt helt udramatisk, bortset fra at vi undervejs kolliderede med en havskilpadde og om morgenen, da det blev lyst, opdagede, at vi havde en blind passager. Hvordan den var kommet om bord ved vi ikke, men på skandækket i styrbords side lå en pænt stor ti-armet blæksprutte. Den blev smidt overbord for, at vi ikke skulle blive anklaget for illegal blækspruttesmugling.

Som en anden fodbold for enden af den italienske støvle ligger Sicilien; så at sige lige midt i Middelhavet. Man kan vælge at gå nord eller syd om, og sejladsmæsigt er det givet vis mest interessant at vælge den nord-lige rute, med bl.a. De Lipariske øer. Vi havde imidlertid fået blod på tanden og ville frem til Grækenland uden for mange svinkeærinder, så vi valgte ruten syd om Sicilien. Selv om turen langs Siciliens kyst måske ikke er den mest interessante, er der alligevel meget at opleve.

Lige oven for Trapani ligger en lille befæstet bjergby, der kan nås via en svævebane. Byen har en interessant historie med et skær af vikinger over sig, idet den er anlagt af den normanniske ridder, Robert af Guiscard, der er en direkte efterkommer af vikingekongen Rollo. En facinerende historie, som vi stiftede bekendtskab med gennem Hans Lyngby Jepsens bog "Korset og Halvmånen". Området syd for Trapani er i øvrigt kendt for sin saltproduktion. Et produkt, der før i tiden var sin vægt værd i guld. Ja faktisk erfarede vi, at det latinske/italienske ord for salt: sale er det samme ord som det engelske ord salary (løn) eller det danske fremmedord salær.

Lige uden for Trapani ligger Islas Egadi. I dag er det rent ferieland, men for blot 20 år siden var øerne stadig et af centrene for tunfiskefangst og produktionen af tunfisk på dåse. Den migrerende tun blev fanget i kilometer-lange flydenet lagt ud fra øerne, så de nærmest spærrede fiskenes vej rundt om Siciliens vestlige ende. Nettet ledte så fiskene ind i en slags ruse, der meget betegnende blev kaldt døds-kammeret, hvor fiskene blev slagtet med harpuner i et orgie af blod. Jeg forestiller mig, det må have haft en vis lighed med et færøsk grindedrab. I dag er der ikke mange tun tilbage, og de, der er, er relativt små. Der fanges imidlertid stadig tun i net langs Sardinien og Siciliens kyster. Nu holdes de imidlertid efter fangsten i live og opfodres i en slags havbrug, inden de i deres net, langsomt (vi taler om 1/2 knob) slæbes til Malta, hvor de slagtes og konserveres. Turen kan tage op til to uger, og så taler vi om transport af grise i lastbiler. Måske bør man overveje om dåsetun nu også er et bæredygtigt og dyrevelfærdsmæssigt fornuftigt produkt.

Siciliens sydkyst har flere ganske store byer med 30-40.000 indbyggere, hvis navne før var helt ukendte for os, og som end ikke nævnes i danske turistguides. Vi lå eksempevis i adskillige dage i Sciacca og Licata. Begge byer er meget sicilianske og med megen lidt turisme ud over dem, der kommer fra det italienske fastland. Licata har en fin velbeskyttet marina, som har økonomisk attraktive tilbud på lange vinterkontrakter. Vi brugte de to byer som udgangspunkt for ture ind i landet, bl.a. på en lejet scooter. Her er besøg i de store ruin- og tempelkomplekser i Selinunte og Valle dei Templi et must, men der er mange andre seværdigheder. Fra Licata kan Europas største aktive vulkan Etna besøges på en dagstur. Under vores ture ind i landet overraskede det os, hvor tæt befolket, og hvor frodig og intensivt udnyttet øen er; det burde måske ikke være kommet bag på os, for øen har et areal omtrent som det halve af Danmark (ca. 25.000 km²) og en befolkning, der er næsten lige så stor som den danske (5,2 mio).

Mod det Ioniske

Middelhavet mellem Calabrien (støvlespidsen), Apulien (støvlehælen) og den græske vestkyst kaldes under et Det Ioniske hav. Fra Siciliens sydøstligste hjørne, hvor der findes en fin ankerplads ved Porto Palo til Caloforte i Calabrien er der 190 sømil.



En helt ukompliceret tur der tog 34 timer, og hvor den mest dramatiske oplevelse var fangsten af en 7½ kg tunfisk, der nappede på den lille plastik-blæksprutte, som næsten rutinemæssigt bliver slæbt 50 meter bag Troldand, når vi sejler længere stræk. En god oplevelse og mad til flere dage.

På en af vores tidligere ture ind i landet havde vi mødt Pino. En italiener, der, da han hørte, vi var danske og på vej med båd østover, insisterede på, at vi skulle besøge ham, når vi kom til Crotone. Her boede han og hans kone nemlig. Nu er en lokal kontakt jo altid god at have, men den behandling vi fik af Pino og hans danske kone Helen, var helt ekstraordinær. I flere dage blev vi "båret rundt", vi blev inviteret hjem til dem, vi blev kørt på ture ind i det calabriske bagland, hvor vi besøgte byer, vi ellers aldrig havde kunnet nå. På en af disse ture spiste vi på et lokalt pizzasted (og i Italien er pizza en kunst, hvor man kører langt for at finde den perfekte). Desværre serverede de ikke vin, men kun vand og øl. Men det var intet problem for Pino, han for ud på gaden og antastede den første og den bedste forbigående og spurgte, om han ikke kunne købe noget vin af ham, hvorefter han stolt vendte tilbage med en 5 liters dunk af lokal aftapning.

Fra Crotone er der 170 sømil til Lefkas og de græske ioniske øer, der af mange betragtes som et af de absolut bedste cruisingområder i Middelhavet. Overfarten præsenterer, med den rette vejrmelding, ingen problemer, og alligevel var det her, vi for første gang i fem år var ved at komme galt afsted. Efter ni timers slædesejlads, slog vinden uvarslet og på kort tid, så vi fik rent kryds i ganske frisk luft. Med et

reb i storsejlet fortsatte vi imidlertid fortrøstningsfuldt. Pludselig hørte vi en mærkelig lyd, og masten begyndte at pumpe ukontrolleret. Vores babystag var sprængt. Nu var "gode dyr rådne", som man siger, og der skulle reageres. Genuaen blev bjerget, storsejlet fik endnu et reb, og vi faldt af til en agten for tværs, der kunne bringe os til Santa Maria de Leuca, der ligger på det yderste af Italiens stillehæl. Efter ankomst kl. 3 om natten og noget lettede, fik vi lidt søvn, hvorefter skaden kunne beses og vurderes. Lokalt fandtes ingen rigger, men heldigvis havde vores rigger Søren Lindstrøm fra Seldén Mast udstyret os med et par Norseman terminaler, og det tog blot et par timer at montere en af disse på det knækkede stag og kompensere for længdetabet med et stykke af ankerkæden. Jo det er vigtigt at have reservedelslageret i orden, når man sejler på langtur.

Efter reparationen fortsatte den afbrudte rejse dagen efter mod Lefkas i Grækenland, hvor vi ankom først på formiddagen, fik sat det græske gæsteflag, og fik den komplicerede indklarerings overstået. Men oplevelserne der, det er en helt anden historie.



Vi vises rundt på den gamle konserverfabrik.



En tun på 7,7 kg, fanget i Messinastrædet af en tydeligt begejstret fisker.



Men oven over alting stråler moder sol, på vej mod Crotone.



Sciaccia, en dejlig uprætentiøs by på Siciliens sydkyst.