

”Efter knapt en times sejlads ud igennem Sardiniens Marinella-skærgård forvandles horisonten til en mur af sort, havet er grafitgråt med hidsige skumtoppe på bølgerne, og før jeg har kunnet nå at konstatere ’at nu kommer uvejret,’ rammer vi muren.”

Rhea blev søsat i 2017, bygget som en klassisk ketch. At det slanke skrog ligger godt i søen, fortæller billedet her vist alt om.



Rhea skærer sig igennem bølgerne og har det allerbedst, når vinden er på den anden side af 20 m/sek.



Med 1000 m² sejl gennem Middelhavet

En uges sejlads med den nye, klassisk byggede megayacht Rhea er en drøm for både sejlere og dem, der bare drømmer om at opleve eventyret, når vinden fylder sejlene, og der sidst på dagen kastes anker i en stille bugt. Hop med om bord fra Sardinien i syd til Côte d'Azur i nord.

”Vinden er frisk til hård fra nordvest, så det er en dårlig idé at gå til Bonifacio på vestkysten. I stedet går vi øst om Korsika og kaster anker i bunden af en stor, beskyttet bugt ud for Porto Vecchio.” Morgenbriefing ved den hollandske kaptajn Jan J. Westerbeek på agterdækket af Rhea, en 54 meter lang, klassisk ketch, der p.t. ligger for svaj i Marinella-bugten på fashionable Costa Smeralda i det nordøstlige Sardinien.

BÅDs udsendte er steget om bord sidst på eftermiddagen dagen i forvejen, og nu venter seks dages sejlads med dette pragteksemplar af en superyacht. Jeg er spændt – præcis som resten af de i alt 22 passagerer.

Kun to ting er helt sikre: At udgangspunktet er italienske Porto Marinella ved det Tyrrenske Hav, og at vi skal stige af i Antibes på den franske Middelhavskyst.

Hvilken rute vi ellers tager, hvilke bugter vi lægger ind i, hvor vi smider anker for natten, bestemmer vejret og kaptajnen efter diskussion med sine gæster. Præcis som ved enhver anden fornuftig sejlads.

Efter knapt en time med tiltagende vind ud igennem La Maddalena-skærgården er horisonten rykket tæt på, forvandlet til en mur af sort. Havet er grafitgråt med hidsige skumtoppe på bølgerne, og før jeg har kunnet nå at konstatere, ”at nu kommer uvejret,” rammer vi muren – eller den os. Vinden springer til nordøst, og på besked fra kaptajnen rebes mesan-sejlet. I forvejen er kun to af fem sejl oppe.

Vinden passerer 20 m/sek., men Rhea fortsætter kursen nordover. Med sit slanke skrog og 10 meter lange køl ligger hun godt i vandet og bare skærer sig igennem søen. Vi møder én mindre sejlbåd for rebet genua, en anden som har smidt sejlene og kæmper med de meterhøje bølger. Rhea fortsætter. Her er hun i sit rette element.

Da jeg senere spørger Jan Westerbeek, hvor meget vind Rhea egentlig kan tåle – med gæster om bord – lyder svaret: ”Hvis den er syv-otte beaufort (13-20 m/sek.) når vi ligger i havn, sejler jeg ikke ud. Men kommer vinden undervejs, ja så klarer vi sagtens dét.”



RHEA – FAKTA

Længde overalt	54 meter
Længde skrog	48 meter
Bådtype	Tomastet ketch
Sejlareal	990 m ²
Motor	Volvo 600 HP
Vægt	333 tons
Byggeår	2017
Plads til 28 gæster i 14 dobbeltkahytter	



Med stormende kuling allerede på første sejlads viser Rhea, at hun er fantastisk sødygtig.

ÆGTE SEJLADS

Nogle af passagererne – tyskere, schweizere, østriger, en canadier og altså en enkelt dansker – er selv sejlere, som har givet sig selv en forkælelsestur. Flere sejler ikke selv, har måske ikke engang været på en sejlbåd før. Men de har drømmen om at sejle, være tæt på naturen. Som det tyske par Johanna og Bernd Stoffregen fra Braunschweig øst for Hannover:

”Vi ville aldrig tage med et klassisk krydstogtskib med flere tusinde passagerer. Om bord på Rhea får vi både en ægte sejloplevelse, bliver del af en lille gruppe og oplever nye rejsemål.” Det er fjerde gang, parret er med Sailing-Classics i Middelhavet, så der er vægt bag ordene.

Første dags sejlads bliver en ilddåb for de helt nye sejlere. Under briefing har kaptajnen med vanligt glimt i øjet informeret om, at de skal kaste op i læsiden ... Alligevel har de færreste forestillet sig, at netop de skulle blive søsyge og krybe sammen i kahytten, selv om dét ikke er det smarteste.

Som sejler på mere hjemlige breddegrader bliver jeg oppe og fascineres over det præcise, rolige teamwork mellem den schweiziske styrmand Nicola Kienzle, der er på dækket

sammen med to dæksfolk, og kaptajnen, som passer roret agter. Ved første briefing har Jan Westerbeek også fortalt, at gæsterne er velkomne til at deltage i egentlige opgaver under sejladsen. Men under forhold som disse skal alting gå stærkt, være præcist. Her sørger jeg bare for ikke at stå i vejen.

Da klokken nærmer sig 12.30, giver kaptajnen besked om at tage mesansejlet ned, så vi ligger roligere i søen under frokosten. Præcis som alle andre måltider spiser vi i den overdækkede salon på agterdækket. Kokken byder på krydret kikærtesalat, serveret i dybe skåle på skridsikre duge – i høj grad en nødvendighed i dag. Der er et temmelig stort frafald blandt frokostgæsterne, og flere af dem, der trods alt er blevet på dæk, nøjes med et krus kogt vand med skiver af frisk ingefær. Besætningens kur mod søsyge.

Efter frokost hejses mesansejlet igen, vi falder lidt af og logger snart 8-10 knob. De i alt 990 kvadratmeter sejl er fordelt på klyver, fok, fisherman, stagsejl og mesansejl. Og netop den karakteristiske rigning med sejlene fordelt mellem to master gør det let at trimme båden. Det er immervæk lettere at håndtere fem mindre sejl end to store. Man spiser godt om bord.



Styrmand Nicola Kienzle forklarer en af dæksfolkene, hvordan forliget skal strammes yderligere.



Kaptajn Jan Westerbeek på sin (næsten) faste plads agter, hvorfra han med lige dele humor og autoritet styrer såvel besætning som gæster.

Portoferraio ligger godt beskyttet i en bred bugt på nordkysten af den italienske ø Elba. Skibet tv. i billedet hører til Club Méditerranée.



Ved aftenbriefingen giver kaptajnen os to muligheder: Det ligger fast, at vi skal sejle samme nat klokken 02. Enten kan vi gå ind i Bastia på Korsikas nordøstkyst eller fortsætte til den italienske ø Elba, som vi så vil ramme den følgende dags eftermiddag. Der er bred enighed om Elba.

Vinden er stik nord, havet stadig præget af gammel sø, hvorfor det bliver urolig, stærkt rullende motorsejlad fra nattens afsejling frem til næste dags formiddag. Ingen af gæsterne får sovet meget den nat.

14 timer og 85 sømil senere sejler vi ind i Portoferraio naturhavn på nordsiden af Elba. Ankeret ryger i med et plask, og der går ikke lang tid, før dinghy'erne sejler i fast rutefart ind til den gamle havn i byen, der nok er mest kendt, fordi det var her, Napoleon Bonaparte sad i eksil fra 1814 til 1815.



Gæsterne på Rhea bliver hurtigt fortrolige med dinghy'en. Her går et hold om bord sidste aften i Antibes.

KORSIKA – ELBA

Tilbage i strædet mellem Sardinien og Korsika lægger vinden sig. Men Rhea ruller i gammel sø, så kaptajnen sætter motor på. Snart viser Korsikas forrevne klippekyst sig foran til bagbord, og solen begynder at finde vej gennem sprækker i skyerne, da ankeret kastes i bugten ud for den gamle havn i Porto Vecchio.

Nu begynder et mønster, der hurtigt bliver en vane: Dinghy'ne hejses i vandet og sejler ind til havnen, og vi har et par timers ophold i land, før vi bliver hentet. Jeg går op ad bakken til byen, indånder stemningen mellem gamle huse i blide pastelfarver, spiser en pistacieis og sejler retur med dinghy'en 18.30 – lige tids nok til en aftensvømmetur før solen går ned bag bjergene. Et par timer senere følger tre retters middag bestående af ingefærkrydret gulerodssuppe, farseret svinefilet med græskarmos og som sødt punktum portionsbagt, blødende chokoladecake.



Alle måltider indtages i den udendørs, overdækkede agtersalon, hvor gæsterne hygger sig, mens kaptajn og styrmand holder udkig.

Rhea for anker ud for den italienske ø Capraia.

KURS MOD CAPRAIA

Efter god tid til at udforske Portoferraio sætter vi midt på næste dag kurs mod Capraia, en lille vulkansk ø i Den Toscana Skærgård 26 sømil nordvest for Elba. Det bliver en stille motorsejlad med driverliv på teakdækket for gæsternes vedkommende, mens dæksfolkene har travlt med at pudse spil, søgelænder og andet krom. Som altid efter hård sejlad med saltvand på dækket.

Capraia er en lille perle med hyggelig havn, gode muligheder for at snorkle, padle rundt i en af skibets kanoer eller strække benene under en gåtur. Her tilbringer vi nogle timer frem til 21.30, hvor middagen er ryddet af bordene, og det er begyndt at blæse op. Det passer styrmand Nicola Kienzle udmærket.

”Vi er snart trætte af at skulle gå for motor, men i aften skulle vi få op mod 15 m/sek. fra sydvest – altså fin halv vind.”

Kaptajnen har bebudet endnu en natsejlad, denne gang på 110 sømil til Moncao. Med rebet mesansejl, fuldt stagsejl og den store fok ude passerer vi fyrtårnet på Cap Corse, Korsikas nordligste punkt. Himmelen er dybsort, gennemhullet af lysende stjerner. Rhea stryger af sted i den medløbende sø og lover sine passagerer en forholdsvis rolig nats søvn.



Morgenmads-buffet'en på Rhea. Bemærk også tavlen med dagens program.



De sidste dage står den på motor og forsejl. Men hvad gør det, når solen skinner, og man kan dase på dækket?



Île Saint-Honorat er berømt for den vin og likør, der stadig produceres af munkene på øens kloster.

STILLE DAGE VED KYSTEN

"Vinden var oppe over 15 m/sek. i nat, så sprang den 90 grader, vi måtte skifte sejl, og siden forsvandt den. Nogle af Jer bemærkede måske også, at vi lå stille på et tidspunkt. Det var, da ingeniøren måtte rense motorens oliefilter. Sådan er det at sejle," forklarer Jan Westerbeek næste morgen. Han havde regnet med at ramme Moncao omkring klokken 10, i stedet bliver det ved 14-tiden.

"Vi lægger ikke ind som oprindelig tænkt. Der er boat-show i havnen, og bugten foran er allerede pakket med omkring 150 eksklusive yachts i den rigtigt dyre millionklasse. Så vi nøjes med at sejle forbi, kigge på alt halløjet og kaste anker ved Villefrance-sur-Mer længere mod vest," slutter kaptajnen.

De sidste dage rummer ikke de store udfordringer rent sejlæssigt. Der er næsten ingen vind, hvilket er ensbetydende med motorsejlad langs Côte d'Azur, ankring og natophold

uden rullende søgang (til stor glæde for første-gangssejlerne) og udforskning af kysten. Ikke mindst tvillingøerne Île Sainte-Marguerite og Île Saint-Honorat ud for Cannes er et sandt Middelhavsparadis med den tætbyggede kyststrækning som kontrastfyldt bagtæppe. Sammen med andre – noget mindre – lyst-yachts ligger vi for anker natten over i det smalle stræde mellem de to øer. Bader, forsøger at holde balancen på en SUP og tager på opdagelse på de to små øer.

Lørdag morgen stiger BÅDs udsendte for sidste gang om bord i dinghy'en. Denne gang uden for Port Vauban i Antibes, hvor sejladsen slutter efter 353 sømil med alt fra stormende kuling til ingen vind. Fra udfordrende natsejladser til stille dagture med udsigt over et spejlblankt Middelhav. Fra morgensvømmetur i azurvandet til sundowner på agterdækket. Kun de springende delfiner omkring boven har manglet. Måske næste gang ...

SAILING-CLASSICS

Tyskejede Sailing-Classics råder over tre klassisk byggede megayachts med hjemhavn i hollandske Rotterdam. De kombinerer sejlad med sejl med komforten på et krydstogt. Altså fine kahytter med bad, lækker mad og super service fra et altid opmærksomt crew. Om sommeren sejler Rhea, søsterskibet Chronos og lillesøster Kairos på 38 meter i Middelhavet, om vinteren i Caribien. Derfor er det også muligt – forår og efterår – at sejle med over Atlanten, hvis ens drømme går i retning af tre ugers distancesejlad uden landkending.

En uges sejlad i Middelhavet koster fra 1750 euro inkl. pension. Hertil kommer fly/transport til og fra destinationen. Info på sailing-classics.com eller direkte hos Berit Nielsen, dansk kontaktperson på tlf. 4013 2747.