

# SEJL OG MOTOR

1.

Tidsskrift for dansk sejl- og motorbådssport Nr. 7 - 15. JUNI 1969 31. ARGANG

KR. 3.65





Kort over »Heady«s rejse Færøerne rundt. — Indsat: de tre unge sejlere, der udgjorde bådens besætning.

## Færøerne rundt i en »Trediver«

Ved René Sobiecki

*Denne spændende sejlads er gennemført med heldigt resultat, fordi de unge mennesker har haft et glimrende kammeratskab, og fordi tilrettelæggelsen har været ualmindelig grundigt gennemført — såvel teknisk som praktisk.*

Red.

En lille notits på ni linier bekendtgjorde i en lørdagsavis, at tre unge lystsejlere var taget af sted mod Færøerne i en 30 m<sup>2</sup> spidsgatter. Vi stod nede i Skudehavnen og snakkede om, at det ikke var megen oplysning om en sådan tur; men enhver kan jo sige, at han vil gøre det og det, en anden ting er at fuldføre det, og de næste to måneder viste sig bestemt ikke at være kedelige i forløbet på at opfylde den lille notits i avisen.

Da det stod i avisen, at vi var sejlet, måtte vi jo hellere se at komme af sted, så en morgen kl. 8, efter en hel nats hårdt arbejde på at få de sidste ting færdige, begyndte vi at krydse op gennem Sundet i strålende solskinsvejr i det gode skib »Heady«, en knagende stærk (viste det sig senere) Berg-spidsgatter fra 1939 uden alt for meget dingel-dangel. Mandskabet bestod af min lillebror Frank, den, der skriver disse linier, og sidst, men ikke mindst bådens ejer og en fremragende skipper (viste det sig også senere), bådebygger Ove Friis.

Der var garanteret ikke én, der kunne se, at vi skulle op i Atlanten, da vi sad i cockpittet og spiste frokost ud for Skodsborg. Det eneste udvortes tegn var måske vores stolthed midtskibs: En oppustelig, gul redningsbåd, som Claus i Vordingborggade havde været så venlig at låne os. Men under dækket gemte der sig mange ting og sager, som man normalt ikke bruger, når man pjasker rundt i Sundet. Bl. a. et par drivankre, kraftige stormsejl, et arsenal af nødraketter, livliner, reservesejl og i hundredvis af andre ting til en sådan tur.

Der var vist mange, der ikke regnede med at se os igen; vi havde hørt meget for, men mest imod vor ferietur til den nordlige del af halvkuglen, men det, vi selv var mest betænkelig ved, var årstiden. Det ville blive oktober, når vi skulle hjem over Atlanterhavet og den nordlige del af Nordøen, og vi var godt klar over, at det ikke ville blive nogen søndagstur. Men vi vidste sådan nogenlunde, hvad vi gik ind til og regnede med, at vi nok skulle klare den. Ukrudt forgår jo ikke så let, og da slet ikke, når det bliver rigelig vandet. Og det blev vi!

Det blev en stille tur over Kattegat; vi var så trætte, at vi ikke kunne holde øjnene åbne, når vi havde roretørn; men det var heller ikke mange timers søvn, vi havde fået den sidste uge, og da vi nu endelig var kom-

met af sted og ud på søen, var der tid til at slappe af. Vi sov, hver gang vi kunne se vores snit til det. Vi havde næsten fået udsovet, da vi løb ind i Hals havn søndag aften for at gå rigtig til køjs med nattøj og det hele.

Næste morgen var vejret stadig skønt, og med vinden agten tværs stod vi ind gennem Limfjorden mod Ålborg. Et sted i fjorden står nogle over-eet mærker på land, der markerer en udsejlet distance på 1 sømil. Da vi lige havde fået en ny log monteret ombord, syntes vi, det kunne være sjovt at få den kontrolleret her. Lige midt mellem mærkerne gik loggen i stå – en stor klump tang havde netop valgt dette tidspunkt til at sætte sig fast i propellen. Da vi senere kom til Thyborøn, ud af Limfjordens lognedbrydende vand, satte vi »Heady« på grund på en sandbanke og dykkede ned og rensede propellen.

Over Kattegat havde vi haft problemer med vor radiopejler, som vi ellers rigtig skulle lære at kende, udregne deviationstabel o.s.v., inden det blev alvor i Nordsøen. Så vi sejlede ind i Ålborg lystbådehavn og ringede til S.P. Radio. En time efter sidder en tekniker i båden; han må dog tage radioen med sig på værkstedet, men over telefonen lover en flink mand at sende den til Thyborøn i overmorgen tip-top i stand. Og han holdt ord, men regning så vi aldrig noget til.

Kl. 15 forsvinder Ålborg agten for os. Vinden, en laber brise, er med os, så vi spiler genua'en i bagbord side. Da vi i vore forberedelser næsten kun har tænkt i hårdtvejrs-baner, har vi glemt vor lille spiler; vi håber at få den tilsendt i Thyborøn. Sejlsadsen under broerne i Limfjorden var en succes – ikke en eneste gang måtte vi vente eller starte motor, måske havde vi fundet fidsen. I stedet for det kedelige signal tog jeg min trompet, stillede mig op på fordækket og blæste en fanfare eller en lille frisk melodi. Brovagnerne blev altid i godt humør på denne måde.

Om natten ligger vi over i Løgstør havn, og næste morgen kl. 7 står vi ud. Vinden er stadig med os, og det tegner til at blive en rigtig sommerdag. Vi får tiden til at gå med at skrive, spille, tage solbad, se på marsvin, spise frokost ude i cockpittet med snaps til, læse o. s. v. Kort sagt: En dag vi sendte mange kærlige tanker, da vi lå og bankede i høj sø mellem Shetlandsøerne og Norge i oktober måned ca. 2000 sømil senere.

Vi når lige ind i Thyborøn havn ved mørkets frembrud, 3½ døgn efter at vi forlod Skudehavnen i København. »Heady« bliver fortøjet i inderhavnen ved siden af de store, søgående Nordsø-kuttere; den ligner en spurv, der har forvildet sig ind i en hønsegård, så man får næsten mindreværds-komplekser. En 24 fods sejlbad fylder ikke meget her.

Næste dag, onsdag den 28. august, var vi travlt beskæftiget hele dagen; vi skulle proviantere, spænde grejet fast ombord, skifte slæder på stormsejlet, de gamle gik lidt stramt, installere radio, nye blokke og sjækler, have vand ombord (50 l). Til sidst forærede en rar fisker os et dejligt consolkort over Nordsøen, så vi også kunne bruge consolfyrene Bushmills og Stavanger, foruden radiofyrene og vort gode kompas.

Det er alligevel med en knugende fornemmelse i mellemlugulvet, vi smider fortøjningerne los næste morgen ved 9-tiden. Vejrudsigten, som vi har fulgt flere dage, er tilsyneladende gunstig nu. Den siger Nordenvind 3–5, vor kurs er noget med 300°; vi kunne tænke os vinden lidt mere med os, men det går heller ikke at vente for længe, det kan jo skifte mange gange, inden vi når de

340 sømil over til målet denne gang, Kinnairds Head, en pynt i det nordøstlige Skotland.

Nordsøens lange dønninger mærkes straks, da vi stikker stævnen uden for havnemolerne; luften er trykkende, og der er næsten ingen vind. Vi sætter genua'en og driver stille ud på havet; loggen viser 3 knob. Vi har godt nok en benzinbeholdning, der rækker små 100 sømil ved økonomisk kørsel med vor lille 5 hestes »Marstaller«. Men på dette tidspunkt af turen er vi forståeligt nok i sparehjørnet.

16 sømil ud for Thyborøn-kanalen ligger en bøj; vi vil prøve en sidste gang at kontrollere kompasset og loggen ved at sigte efter den. Under sejlsadsen derud kommer tætte tågebanker rullende, sigtbarheden er under 50 m. På et tidspunkt, hvor alt er gråt omkring os, lyder et øredøvende brag. Vi fandt aldrig ud af, hvad det var. Loggen viser 16 sømil, og bøjen er ikke til at se; vi bliver nervøse for at være sejlet forbi, vi regnede ellers stærkt med vort kompas, så dette her er en dårlig start. Vi har i mellemtiden rigget bovspyd til og sat klyveren op, da vinden stadig er en flov nordlig brise. Pludselig dukker bøjen op i en tågebanke ret i stævn, og al ting ser straks lyst og venligt ud; loggen viser 1,5 sømil for meget, men det er muligvis indadgående strøm. Henimod aften frisker vinden, og søen bliver mere og mere urolig; vi må bjærge genuafokken og klyveren, og det hjælper straks – »Heady« ligger nogenlunde roligt i søen igen. Jeg kryber til køjs i læ køje med alt tøjet på og prøver at få et par timers søvn inden min rortørn.

Kl. 1 om natten bliver jeg purret af min urolige slummer på en ubehagelig måde. Ove fortæller mig, at vi må op og bjærge storsejlet og krydsfokken, så hurtigt som muligt, samt sætte stormsejlene. Det er bælgmørkt – ikke en stjerne eller et lys er at se. »Heady« vælter sig i søen; hun har det vist hårdt nu – lidt til, og hun kan ikke bære sejlene, så Ove har selvfølgelig ret. Vi må til vort ubehagelige job på fordækket straks. Vi troede, vi havde sat alt fast; alligevel rasler en halv snes ting rundt i skibet. Jeg trækker det våde olietøj på, Frank kæmper med rorpinden, og Ove lænsler. Bølgesprøjt plasker konstant ind i cockpittet. Frank ser ikke helt frisk ud, og jeg kan mærke, at min mave bestemt heller ikke har vænnet sig til Nordsøen.

Med »navlestrengen« (livlinen) gjort fast i riggen og med en stavlygte mellem tenderne kravler Ove og jeg ud til masten. Søen er ikke til at kende igen, den smider os rundt, så vi tit må klamre os fast med begge hænder, medens den vasker ind over fordækket. Frank går op i vinden, og vi får storen ned; da han skal falde af for fokken igen, rammer en sø os med et brag i styrbord side og kører båden en halv omgang rundt. Frank ligger og roder rundt i bunden af cockpittet. Samtidig fortæller Ove mig fortroligt, at det i hvert fald ikke blæser mere end 6 – det er bare søen her på Fiskerbankerne, vi ikke er vant til!

Vi er lige blevet færlige med at skifte sejl, da jeg hængende i riggen må rense mavesækken. Jeg er heldigvis straks frisk igen og klar til at tage min rortørn. Det hjalp vel nok at få mindre sejl på! »Heady« ligger støt i søen igen, og med vinden ind foran tværs får vi næsten ingen vand på dækket; loggen viser 6 knob, så det går fint fremad.

Kl. 10 fredag formiddag siger logbogen: Kurs 280°, loggen viser 106 sm. fra Thyborøn, vinden frisk brise, søen moderat, farten 5 knob, gråvejrs. Kort sagt: En slem

nat er overstået, og det ser meget godt ud igen. Der var øjeblikke i nat, hvor vi troede, det ville blive sådan helt til Skotland. Vi synes, vejret og vejrudsigten er lidt urolig endnu, så vi beholder stormsejlet på og skifter bare forsejl. Det går ikke så stærkt, men det er jo heller ingen kapsejlad, og sikkerheden er i højsædet i øjeblikket.

Henimod aften, da vi endelig har fået os taget sammen til at indtage vort første ordentlige måltid, dejlig varm gullasch og franske kartofler, får vi selskab.

En lille spurv lægger flaksende an til landing på dækket; den gør et par forgæves forsøg på at stå på sine små, tynde ben på det våde, urolige dæk. Den prøver at lette, men er så træt at den hurtigt får bjærget sig ombord igen og slår sig ned under redningsbåden. Lidt efter tager vi den ned i cockpittet til os og giver den lidt havregryn; den vil nu ikke spise noget, måske er den også søsyg. Hele aftenen tripper den rundt i cockpittet og kahytten. Da natten falder på, lægger Ove den ind på boghylden i et viskestykke. Om morgenen var vor lille fugl død. (Fortsættes)

## Til Hallands Väderö's venner

Fra svensk side overvejer man at forbyde lystsejlere adgang til Hallands Väderö af den for os beskæmmende grund, at sejlerne ikke overholder gældende bestemmelser på øen.

Husk derfor, at øen er fredlyst område, og at det er strengt forbudt: at beskadige vegetationen, bl. a. også at plukke blomster – at brænde bål, bl. a. også lejrål – at opslå telte og campere – at medbringe løse hunde – at henkaste affald, bl. a. tomme flasker.

Lad os være enige om, at det er for dårligt, hvis danske sejlere skal forårsage et landgang-forbud. *Ths.*

### METALFITTINGS

brystniper - omløbere - samleunioner - oliehaner - nåleventiler - kobberor - for olie, vand, gas og benzin.

#### HUULGAARD-KRISTENSEN'S EFTF.

Tullingsgade 3 - 1618 København V.  
Forlang venligst katalog-provinsordre afs. omg.  
(01) 31 57 63

## C. C. FUSSING

Sejlmager  
Yachtsejl

Kolding Telefon (055) 20 171

"Windmaster"  
Terylene



"Bainbridge"  
Dacron

# Carlsen Sejl

Larsensvej 5 . 2950 Vedbæk . Tlf. 89 24 23

## KEMROCK CHANNEL

10 ton eng. Motorsejler i gfasfiber er nu repræsenteret i Danmark

LGD. 32 FOD . BR. 10 FOD . DBG 4 FOD

2 kahytter m. 5 køjepladser - dinette - stort pantry m. vask - gasanlæg m. grillovn - toilet m. pumpe og håndvask - aluminiumsmast og -bom - rustfri stålrig - terylene sejl - kompl. m. elektriske installationer og lanterner - ankerspil - teleflexstyring etc., etc. - **Motor: Tornycroft Diesel 50 hk** - marchfart 8 knob.

Et helt igennem søgæende og stærktbygget fartøj m. stor indenbords plads og med en gedigen mahogni-aptering.

Pris sejklat: 125.000 kr. excl. moms ab Odense Havn. - Forlang uforb. prøvesejlads fra vor bro, Odense Havn.

Importer

## SKIBSHØGSBERG

A/S Boating Enterprises

Kanalvej 49 - 5000 Odense Havn - Tlf. (09) 12 06 70

Nu er det tid at tænke på

## DUNLOPILLO

Det er simpelt hen verdens bedste madras, såvel til private hjem som til køjer og hynder på »skibet«. Den ny DUNLOPILLO er anderledes og meget bedre. Spændstig naturlatex der ikke bliver træt, for der er nemlig 20 års garanti.

Den er selvventilerende med sine tusindvis af »pinholes« kelig om sommeren, lun om vinteren, altid ren og hygiejnisk, fri for støv. Knirker aldrig når De vender Dem.

Har De en dårlig ryg - så er svaret DUNLOPILLO. Den smyger sig formstøbt til Deres krop, hvordan De end ligger, med et ensartet tryk overalt. Med ny DUNLOPILLO føler De Dem afspændt, tryk, dyb søvn selv på søen, og De vågner som nyfødt hver morgen.

Ny DUNLOPILLO kan fås i alle størrelser, og vi skræddersyer gerne specielle kantede mål. Spørg Deres sejlsportsvenner, der fik sidste år. De roser den til skyerne. Ring eller skriv efter nærmere oplysninger, brochurer, priser, prøver.

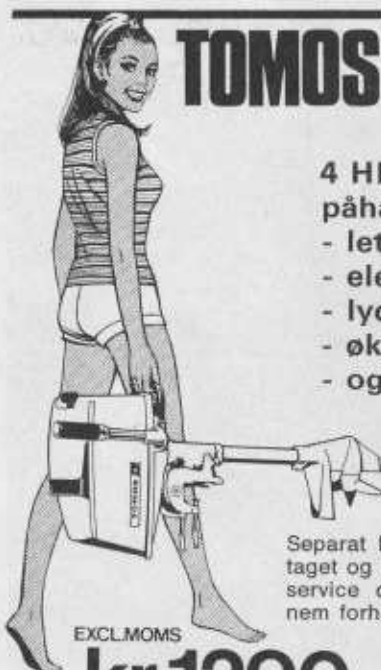
**DUNLOPILLO - Et Dunlop produkt.**

Dunlopillo salgsgentur  
Ryesgade 10, København N. (01) 35 77 17



**BLAZER-KNAPPER med monogram**  
Sølvknapper med eget monogram er en fiks kombi-  
nation til Deres blazer. Knapperne er i 2 størrelser til  
henholdsvis jakkeærme og jakkeforkant.

**HORSENS SØLV**  
GULDSMEDEN HAR DEM...



**TOMOS**

- 4 HK**  
**påhængsmotor**  
- let at håndtere  
- elegant design  
- lydsvag  
- økonomisk  
- og ikke mindst  
**billig...**

Separat benzintank, gas i hånd-  
taget og lysudtag m.m. Udbygget  
service og reservedelsnet gen-  
nem forhandlere overalt i landet.

EXCL.MOMS

**kr. 1290,-**

Forlang brochure  
og få nærmeste  
forhandler  
opgivet hos:

**MARINE AFD.**  
**AARHUS MOTOR**  
**COMPAGNI A/S**

Sølystgaarden, Egaa - Telefon (06) 22 08 33

## Færøerne rundt i en »Trediver«

Ved René Sobiecki

Fortsat fra nr. 8

Det blev ellers en rolig nat med to mand i køjerne konstant. På Oves tørn før midnat løjede vinden fuld-  
stændig af, men søen blev stående mange timer endnu;  
derfor startede han motoren og tøffede stille mod vest  
for at holde fart i båden.

Da stjernerne går ud én efter én ved dag gry, har jeg  
tørn ved rorpinden. Vi har kun én tørn hver om natten,  
og dette er det bedste tidspunkt, synes jeg, selv om  
Ove hele tiden med strålende øjne fortæller om en masse  
morild i vandet, når det er rigtig mørkt. Vinden er slået  
om i SW, styrke 3-4, men søen er høj igen og temmelig  
krap. »Heady« klarer sig fint med en puds sig sejlføring,  
stormsejl og genuafok. Logvisning 204 sm. fra Thybo-  
røn, 2. døgn i søen.

Efterhånden som lyset tager til over havet, dukker  
noget besynderligt op i kimmingen. Jeg betragtede det en  
time, også gennem kikkert, inden jeg fandt ud af, hvad  
det var. Et skib var det i hvert fald ikke - det måtte  
være et boretårn. Man skal have set dem fra en 24 fods  
båd midt i Nordsøen for at gøre sig et indtryk af deres  
kolossale størrelse. Kl. 10 skrev vi »boretårn tværs« i  
logbogen, ligeledes de næste 3 timer. Vi kunne ikke se,  
vi havde flyttet os, skønt vi sejlede 15 sm., og hele dagen  
så vi giganten tillige med en anden, der dukkede op langt  
ude om bagbord. En stor tanker, der passerede det nær-  
meste tårn, kom fuldstændig i skjul af boretårnets søjle-  
ben. Vi talte om, hvor godt det ville være, hvis vi kendte  
deres position. I øjeblikket havde vi nemlig kun vort  
kompas at stole på, da radiofyrene kun rækker ca. 100  
sømil.

Vejrudsigten kl. 9 lød for resten ikke godt for Fladen-  
grund: Opfriskende til 6-7, lokalt 8, S-SW. Vi håber,  
de overdriver.

Hen på eftermiddagen frisker vinden dog, og vi skif-  
ter straks til stormsejl igen. Det er en fornøjelse at sejle  
i dag. Solen skinner fra en skyfri himmel, søen lige  
præcis så krap, at »Heady« kommer op at ride på bølge-  
toppen hver gang. Selv om søen er hvid omkring os, får  
vi næsten ingen vand på dækket med vinden ind foran  
tværs bagbord, styrke 5-6. Loggen står og svinger mel-  
lem 6 og 8 knob, så det er noget, der giver sømil i dag.

Det blev en dejlig dag; for første gang på Nordsøen  
var vi skrupsultne, og det var ikke småting, vi satte til  
livs af bacon og æg, suppleret af rugbrød og masser af  
the. Men henimod aften løjer vinden, og da jeg har  
tørn efter mørkets frembrud, er der vindstille. Vi ligger  
og er rent til grin med vore stormsejl. Der er bare ikke  
nogen, der griner ombord. De næste 5 timer bliver et  
mareidit; nok har vinden lagt sig, men det har søen  
sandelig ikke. Den vælter båden rundt, denne er helt  
uden styring, og det er meget trættende at være om-  
bord. Hvile kan man ikke finde nogen steder, og ben-

zinen må vi jo gemme til senere, så motoren bliver ikke anvendt.

Omkring midnat bliver Frank og jeg vækket af et brøl fra Ove i cockpittet: Hajer, hajer! Vi tumler op i nattøj og bare tæer; det er bælgmørkt, og en svag brise lufter fra SW. En fantastisk stribe morild ses efter båden. Og så ser vi den! Styrbord for os dukker en stribe lynhurtigt op i overfladen, som en torpedo kommer morildens gnister mod os; vi tager uvilkårligt fat i cockpitkarmene og venter et bump i båden. Da hajen er lige på siden af os, dykker den under os, og med et brus kommer den op på bagbord side en meter fra os. Vi fornemmer lige en mørk ryg og en finne. Det blev en storstøt oplevelse. I næsten et kvarter legede den omkring båden så tæt, at vi kunne have klappet den på ryggen. Det må have været en sildehaj; den var alt for hurtig til at være f. eks. et marsvin. Den var vel et par meter lang. Men det flotteste var den 5 m lange morild-stribe, der fik den til at ligne en meteor.

- Det bliver en let rørtørn! siger Frank, da han purrede mig ved dagry. - Bare hold fingrene væk fra ror-pinden! Og ganske rigtigt: Med den alm. krydsfok og stormsejlet passer »Heady« sig selv. For øvrigt den eneste form for selvstyring vi kunne bruge - og kun når vinden var foran tværs.

Jeg sætter mig i bunden af cockpittet med noget at læse i, blot må man lige kigge op en gang imellem; det hænder jo, at vi af og til ser en fiskekutter. Men i alt passede »Heady« sig selv i 11 timer.

Efter ca. 300 sm. og 3 døgn i søen er der så småt nogen, der begynder at tale om land. Jeg er nu pessimist og mener, at loggen viser for meget; alligevel kan man ikke lade være at spejde ud i kimmingen på de daglige ture de 15 skridt rundt på dækket.

Det må være tid at bruge radiopejleren nu, så Ove og jeg går i gang med at pejle for første gang efter alle kunstens regler. Resultatet bliver, at vi siger til Frank, han skal holde 35° mere bagbord. Umiddelbart lyder det lidt mærkeligt, at vi skulle være kørt så meget sideværts, men vi stoler fuldt og fast på pejleren og vór evne til at bruge den, og en del afdrift har vi jo nok haft, selv om vi troede, vi havde korrigeret den, så vi kører ind på 240° og regner med at se land inden aften.

Hele eftermiddagen og aftenen går med at spejde efter land; nogle gange ser man land alle steder - og så er det bare øjnene, der driller. Skibe så vi ikke den dag, den eneste afveksling var sent på eftermiddagen, da Frank med en hyl og skrigen kaldte alle mand på dæk: 300 m uden om bagbord springer tre delfiner i overfladen. Det er et fantastisk syn at se de store dyr lege i vandet; trods deres længde, ca. 3 m, springer de højt op i luften og lander på vandet i alle mulige stillinger. Vi fotograferer løs, men er selvfølgelig for sent på den til at få de helt rigtige billeder.

Gad vide hvor mange timer, det er siden, vi begyndte at stirre efter land. Kl. 3 mandag morgen står jeg alene i cockpittet, medens »Heady« jikker af sted med en fart af 6 knob for en SW frisk brise. Loggen siger 394 sømil, og der skulle kun være 340; jeg står faktisk og gennemtænker mulighederne for at være sejlet forbi på grund af ubeskrivelige strømforhold, da et svagt lysskær viser sig et kort øjeblik ude i kimmingen. Det skulle vel ikke være...? Jeg stirrer på samme sted, til det sortner for øjnene, og mener jeg så det igen. Men man er blevet

# Helly-Hansen

## NAVIGARE



- den er bekvem at ha' på,
- ta' den på før De står til søs,
- den er orange,
- den kan ses - og De kan ses,
- den er smart
- den er varedeklareret
- den er

- også fra *Imak*

skuffet så mange gange, så jeg vil ikke kigge derud et helt kvarter.

Måske gik der ikke et kvarter, men nu er der regelmæssige lysskær på himlen ... et fyr! ... Land! ... Men jeg råber det ikke, hvor meget jeg end må lægge bånd på mig selv. En halv time efter kan jeg ikke holde mig længere; jeg vækker Ove og spørger, om vi skal sejle helt op på land. Reaktionen er ikke den ventede; han spørger, hvor langt der er, og sover så videre.

Der skulle imidlertid gå mange timer, inden vi så land. De blink, fyret udsendte, fandtes simpelt hen ikke. Ove granskede febrilsk vore nye kort, helt fra Orkney-øerne til Themsens, men intet sted kunne vi placere lyssignalerne, og det er sådan set sin sag at løbe ind på en fremmed kyst i mørke, når man ikke aner, hvor man er. Aldrig har vi længtes efter daggry og lyset som den morgen. Stor var vor forbavselse, da vi  $\frac{1}{2}$  sm. fra fyret så, at der slet ikke er noget land. Fyrtårnet står midt i havet! Ove kaster sig over kortene igen og finder, at det må være Bell Rock, 45 sm. syd for Aberdeen. Vi sætter kursen mod NW – dér mener jeg, der var et lysskær på himlen lige før daggry, som godt kunne stamme fra en by. Imidlertid begynder det at regne, og sigtbarheden er kun en halv sømil; af og til møder vi små fiskerbåde, der ligger og trækker krabbebure op fra bunden. Kl. 7.30 bliver vi enige om at gå op på siden af en båd og spørge, hvor vi er. I det samme dukker der ud af regntykningen huse, skorstene og fabrikker – der er ikke langt til land!

Vi spørger nu fiskerne, hvad byen hedder. De råber noget uforståeligt, men bag på båden står der Arbroath, og det er nok for os; der er en havn 1 mil længere mod nord, fortæller de os også.



Arbroath havn efter turen over Nordsøen.

Så efter præcis 4 døgn i søen og 434 sm. løber vi ind mellem de 10 m høje moler i havnen, der ligner en labyrint; godt vi har vor motor. Ikke en vind rører sig herinde bag molerne. Folk vinker os fremad i havnen, og til sidst lukker selve havnefogden os ind i dokhavnen. Flinkke mennesker hele vejen igennem. Og vi er ikke mere sømænd, end vi er glade for at komme i land igen. Hele dagen kommer folk spadserende ned til havnen for at tale med os; lystbåde er tilsyneladende en sjældenhed her.

Efter en god dag i land begynder vi næste morgen at sejle nordpå op langs den skotske kyst for at bjærge de sømil hjem, vi ramte forkert; jeg havde på grund af dette sagt mange grimme ting til vor radiopejler, men måtte tage det hele i mig igen og stikke en undskyldning, da jeg ved at gå det hele igennem opdagede, at det faktisk var os, der kludrede i det. Men hvad – det er jo menneskeligt at fejle, og det gentog sig aldrig senere – den fejltagelse i hvert fald.

Om aftenen sejler vi ind i Aberdeen havn. Lodsen råber i en stor højttaler oppe fra sit tårn, hvor vi skal fortøje og beder os sende en mand op til ham. Vi måtte betale 12 sh. i havnepenge. For øvrigt det eneste sted – foruden Hals havn – hvor vi måtte betale havnepenge på hele turen. En flink tolder ordner vore papirer med det samme, og så er vi ellers klar til at gå ud og kigge på en rigtig skotsk storby.

Tidevandet i havnen steg og faldt 4–5 meter. Det med at lægge båden i for korte fortøjninger laver man kun én gang. Vi måtte næste morgen skære vore knob op. Vi manglede benzin, så vi besluttede at sejle længere ind i havnen for at finde en tank. Tågen lå som et tykt tæppe omkring os, vandet var sort og slimet, alt i havnen meget snavset, skorstenene røg om kap i hundredvis, og den ene rustne trawler lå ved siden af den anden med deres stinkende last, kort sagt: Et ubeskriveligt trist syn. Det eneste lyspunkt var en stor, lyseblå Esbjergkutter, der lå inderst i havnen. Vi lagde os over på siden af den. Skipperen stod ved rælingen og tog imod os. Det første han spurgte om var: – Har I fået morgenmad? Ikke længe efter sad vi sammen med besætningen, 3 mand, og hyggede os med morgenkaffe og øl samt masser af dansk rugbrød. De lå her med maskinskade, så de havde tid nok; vi snakkede med de pragtfulde jyder i 3 timer, og lærte ikke så lidt mere om Nordsøen.

Omkring middag ville vi prøve at tage af sted. Tågen var blevet endnu tættere, vi kunne dårligt finde ud af havnen, man kunne ikke se fra den ene kaj til den anden. Vi passede på som smede for ikke at blive sejlet ned. Alligevel fik vi en slem forskrækkelse, da en rusten stævn dukker op i ærtesuppen, mindre end 6 m bagbord for os. Ikke en vind rørte sig, så vi gav motoren gas og fulgte lige efter trawleren, til vi kom fri af havnemolerne. Vi kunne ikke se dem, kun høre tågehornene; så tog vi en kurs langs med kysten så tæt på, at vi kunne undgå at blive sejlet ned.

De næste dage gik med at sejle langs den skotske kyst mod byen Inverness, hvor Caledonia-kanalen, som skulle bringe os tværs igennem Skotlands højland, begynder. Fredag den 6. september kl. 18 stod vi gennem det frygtede stræde ved Fort George, Inverness Firth. Vi havde hørt mange grusomme historier om strømmen her, og på vore engelske kort var der ligefrem tegnet strømhvirvler og strømsøer. Vi tøffede igennem en smuk aften; ikke en vind rørte sig, heldet var vist med os, for

det var, lige som om strømmen vendte; den gik højt 3 knob, da vi passerede. Midt i strædet stoppede vi motoren, for vi kom ind i en flok marsvin. Aldrig har vi beundret de sindige dyr på så nært hold; en overgang kunne vi tælle næsten 20 rygfiner omkring båden – en storslået oplevelse.

Da vi fortøjede i havnen, kunne vi ikke finde kanalen, og Ove var ikke rolig, før en skotte højtidelig havde forsikret os om, at vi bare var sejlet forkert, og kanalen lå længere mod øst.

Næste morgen, lørdag, glædede vi os til at komme ind i Caledonia-kanalen, fri for det trættende tidevand, op og ned hver 6. time. Her i havnen var forskellen ca. 5 m. Kl. 8 lå vi foran den første enorme sluseport. Et godt råd til andre, der har lyst til at prøve i småbåde: Lig aldrig sådan et sted, når tidevandet er på vej op! Det udstrømmende vand fra sluseporten, der ikke var helt tæt, dannede sammen med tidevandet nogle strømhvirvler, der tog båden og kørte den rundt i cirkler; motoren var intet værd, og vi kunne ikke få noget fastgjort i de



Sluse i Caledonia-kanalen.

høje, slimede bolværker. Jeg skal love for, Ove fik gang i bådshagen, da vort cockpit kom i ubehagelig nærhed af det lille vandfald fra sluseporten, »Heady« kunne blive fyldt med vand på 5 minutter. Heldigvis kommer slusemesteren og en tolder til syne højt oppe over os; vi kaster en line op, og de får os trukket ud af heksekedelen. Da tidevandet er et par meter højere oppe, bliver vi lukket ind i den første sluse. 2 timer efter har vi lagt 7 sluser og 2 svingbroer bag os. Ikke en eneste gang måtte vi vente på, at en bro eller en sluse skulle åbnes. Og skønt sluserne er temmelig store – de tager skibe op til 150 fods længde – var vi altid alene i slusen.

Det var en bagende varm dag, og kun en floy brise viftede fra nord, men vi satte alle sejl og drev som en stor papirhat ned ad kanalens blanke vand, medens det smukke skotske landskab gled forbi os på begge sider.

Om aftenen når vi efter endnu et par sluser ind i den berømte bjergsø Loch Ness. Søen er kun ca. 1 sm. bred, men til gengæld 20 lang. Bjergene rejser sig smukt lige fra søens bredder og gør, at man kun kan have vinden lige med sig, eller som vi selvfølgelig havde den – lige imod. Vi krydsede ned gennem søen, medens vi spejdede ned i søens kulsorte vand for om muligt at få øje på det berygtede søuhyr. Frank havde endda vor 500 g pilk ude med en kraftig line på, men det var åbenbart ikke



Forfalden »pier« i Loch Ness.

uhyrets spisetid dengang. Senere lagde vi til ved en faldefærdig »pier« for natten. Hverken skibe eller mennesker så vi noget af – alt, hvad vi så på vor tur ned gennem Skotlands højland, vidnede om et yderst sparsomt turistbesøg. Vor hovmester Frank overraskede for resten den aften med et pragtfuldt måltid mad, nogle enorme skotske bøffer.

Næste dag var det søndag, og så er sluserne lukkede, men vi kunne ikke tænke os et bedre sted at spille en dag. Efter et par timers sejlads gik vi så i land igen for at bruge lidt tid på vor anden store fritidsinteresse, bjergbestigning. Skotlands højland er ikke så forfærdelig højt (omkring Loch Ness fra 200 til 500 meter), men af en sjælden skønhed. Landet minder en hel del om Lappland, blot finder man overalt her i højlandet de gamle borgruiner, der i deres tavse sprog fortæller, at Skotland har haft en alt andet end kedelig fortid.

Oppe fra toppen af et bjerg skuer vi ud over en del af højlandet, og herfra kan man rigtig se, hvor smukt Loch Ness ligger, som et langt sort bånd nede i dalen. Hvis uhyret bare ville dukke op nu, så havde vi alle muligheder for at se det. Men det er der vist andre end os, der tror. På bjergskrånningen så vi flere steder unge mennesker, der sad på en stol ved siden af nogle store kameraer, mens de kiggede ud over søen dagen lang gennem deres kikkerter.

Der er 4 sømil til Fort Augustus, der er søens sydligste ende. Dem sejler vi samme aften for at komme igennem de næste 4 sluser tidligt næste morgen.

Loch Ness er vist en af Skotlands dybeste søer, over 700 fod mange steder. Så tænk vor forbavselse, da vi kommer sejlende for motor, med en fart af 6 knob. Søkortet siger, der er 585 fod vand under os, og så pludselig rejser stævnen sig en meter og står stille, medens vi vælter rundt i cockpitet. Min første tanke var forståeligt nok: *Uhyret!* Men det var et undersøisk klippeskær over 50 meter fra land; heldigvis tog »Heady« lussingen på jernkølen. Tænk, hvis det havde været klædningen! Så var vi ikke kommet ret meget længere på den tur!

Vi brugte endnu 2 dage gennem kanalen og de mange smukke søer; når vi var trætte af at sidde i båden, gik vi bare i land og løb ved siden af »Heady« på den gamle træksti. Vi mødte vist kun 2-3 både på hele den 60 sømil lange tur.

fortsættes

**Udlejning af lystfartøjer**  
**danish boat charter**  
 Skovbrynet 94, 2800 Lyngby  
 Telefon (01) 88 07 20



# Færøerne rundt i en „Trediver“

Ved René Sobiecki

Fortsat fra nr. 9

Efter at have passeret den sidste af de ca. 25 sluser og en masse svingbroer bliver vi igen lukket ud i tidevandet og strømmen. Først må vi dog betale kanalpenge, 9 pund i alt. En skotte, vi senere mødte i en sejlbad ude på vestsiden, ville vist hellere sejle hele vejen udenom end betale; det forstod vi i hvert fald på ham. Men når man tænker på, at der måske var 30 mand i arbejde for at få os igennem, er betalingen nok ganske rimelig. For øvrigt havde vi ikke mange udgifter på båden de to måneder.

Loch Linnhe og Sound of Mull er navnet på de lange, smalle farvande, vi måtte igennem for at komme ud til selve Skotlands vestkyst. Vi havde nogle pragtfulde sommerdage og næsten vindstille. Landet omkring os blev mere og mere interessant. Om aftenen løb vi tit ind i en lille »bay« og smed kroger; så pustede vi gummibåden op og roede i land og så på gamle borge. Dem var der nok af. Selve landet er meget øde i det vestlige Skotland, men det besidder en barsk skønhed, som nok er et besøg værd.

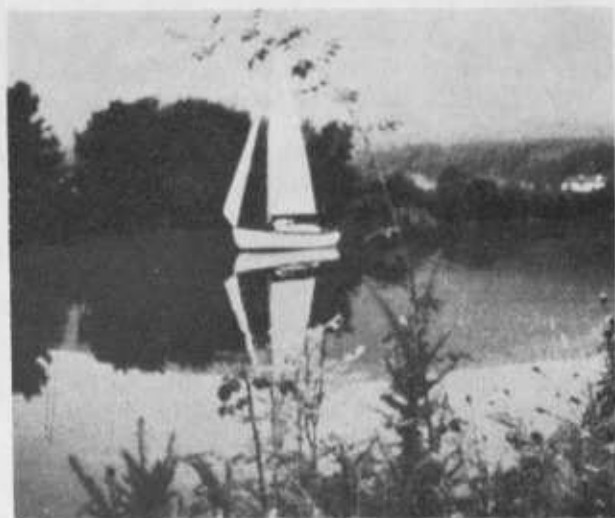
Turen nordpå op mellem øerne på vestkysten er en hel beretning for sig selv, som jeg her må gøre meget kortfattet. Vi oplevede stormvejr, tordenvejr og vindstille under de fremmedartede forhold. Men de bedste minder tror jeg, vi har fra vort selskab med skotterne. Det er dejlige mennesker, og man kunne være i timevis sammen med dem i de små landsbyer på øerne.

Fra lørdag den 14. til tirsdag den 17. ligger vi i Stornoway havn på øen Lewis og venter på godt vejr til at stikke til Færøerne i - 200 sømil over Atlanten herfra. Det var ikke sjovt bare at ligge og vente; hver dag bragte os længere hen på året, og vi skulle jo også hjem. I de dage stod vinden i nord. At begynde at krydse til Færøerne var ikke nogen sjov tanke.

Ventetiden fik vi til at gå på bedst mulig måde. Grejet fik en overhaling, og vi reparerede vor motor. Vi havde haft lidt vrøvl med koblingen. Engang da vi sad og syslede i båden, dukkede en sælhund op og kiggede på os, ca. 10 meter fra båden. Vi var helt vilde med den. Folkene oppe på kajen gad ikke kigge på den; det viste sig, at den kom hver dag for at tigge fisk, når bådene kom ind.

Præcis kl. 12.20 tirsdag den 17. september kører vindposen i toppen af masten 180° rundt og bliver dovent stående i sydøst. Vi sad og så det ske. Efter 7 sekunders rådslagning er vi klar til at vove forsøget. Vi befinder os i en rolig periode i øjeblikket. Højtryk i vejret og næsten vindstille overalt. Så derfor tager vi 5 liter benzin ekstra ombord, så har vi til i alt ca. 20 timers sejlads på motor.

Vi haler storsejlet op, starter motoren, vinker farvel til skotterne og tøffer langsomt ud af Stornoway. Solen skinner godt nok, men det er ikke rigtig varmt. Der er lovet skiftende vinde i vejmeldingen, men Tiumpan Head Fyr tværs 2 timer senere er vinden selvfølgelig gået lige i tuden igen. Det er dog næsten havblik, så vi lader stør'en stå og kører videre på motor. Vejret er lunefuldt. Det, vi havde regnet med derhjemme fra, var en frisk vestenvind til Færøerne; derfor var dette et godt udgangspunkt, da vestlige vinde er fremherskende i september og oktober. Det, vi mindst havde regnet med, var vindstille her omkring Hebriderne... Men fakta var, at vi tøffede ud på Atlantens lange dønninger med en fart af 4 knob og med fuldstændig slappe sejl.



»Heady« i Caledonia-kanalen.

I aftenskurvingen forsvinder Skotland bag os, og vi er alene på havet. Ove har en forkærlighed for at sætte vor kurs lige på ting i havet; i reglen er det om natten, vi nærmer os genstanden, og da der jo er en risiko for, at vi virkelig skal ramme, sidder han altid ved rospinden og stirrer intenst ud i mørket, når tidspunktet nærmer sig.

50 sømil nord for Lewis ligger nogle små klippeøer midt i havet; den ene, North Rona, der er 107 m høj, styrer vi lige mod - for at få et bedre udgangspunkt til Færøerne. Det var en mørk nat, og der var hverken fyr eller mennesker på øen.

Faren for grundstødning optog Ove stærkt mellem midnat og daggry. Vi lå og sov nede i køjerne, da han pludselig brøler: *Hval!* Frank og jeg tumler op med søvn i øjnene og stirrer vildt ud i mørket mod det punkt, hvor Ove peger... Jo, der ligger godt nok en stor, sort kolos i overfladen ca. en halv sømil herfra. Ove siger, at han har hørt den pruste, og den ligner godt nok en hval - magen til den vi så en uge tidligere nede ved Skotland. Vi ved ikke rigtigt, hvad vi skal foretage os videre, så vi går til køjs igen.

Om morgenen spørger jeg Ove, hvad der blev af hvalen. Han peger i tavshed bagover skulderen. Nå - ja, den barske klippeø Rona kan jo godt med en livlig fantasi og en del timers rortørn minde lidt om en sovende hval!

Onsdag den 18. september kl. 17, uddrag af logbogen: Kursen stik nord, misvisningen ca. 12°, havblik, skyet,

absolut intet andet end vand at se, så langt øjet rækker. Ingen skibe i dag, 111 sømil fra Stornoway.

Kl. 18: Stopper motoren efter ca. 15 timers kørsel. Kun 7-8 liter benzin tilbage.

Da motoren tav, sænkede der sig en knugende stilhed over os og havet, og først da tror jeg, vi rigtigt blev klar over, hvor alene vi var. Ude på Nordsøen betød det meget at se en fiskekutter en gang imellem. Her så vi intet! Vi satte en masse sejl, men ikke en vind rørte sig; den eneste bevægelse var de lange dønninger, der hævede og sænkede os time efter time. Natten kom, og intet skete; vor tårn gik med at læse og fiske. Men der var 1245 meter til bunden, så vi fangede intet.

Sent torsdag formiddag begynder viseren i loggen at bevæge sig ganske lidt efter 16 timers stilstand. Hvor svagt det lille pust fra syd end var, fik det os til at råbe af glæde. Vi satte straks flere sejl, for det var en plat lænser. Bare det at vi sejlede igen gjorde, at vi fik en vidunderlig dag på Atlanten, jeg aldrig vil glemme: Ikke en sky på himlen, solen varmede, så vi lå i badetøj.

En gang imellem løjede vinden helt igen, men sjældent mere end et par timer. Kl. 18 skete der noget glædeligt. Råbet lød: Skib i sigte! Og langt ude i kimingen kunne vi skimte en trawler; den var langt agten for os, men pludselig ændrede den kurs og holdt lige ned på os.

Det blev et møde på havet, som vi danske lystsejlere ikke er forvænt med. Da de kom op på siden af os, stod mandskabet og vinkede, medens de fotograferede løs; dampfløjten lød helt overanstrengt på det gamle skib. Jeg fik fat i trompeten og blæste en fanfare, til jeg troede, mine lunger ville sprænges. Da de lagde roret om og gik tilbage på deres oprindelige kurs, var vi alle en oplevelse rigere.

Vinden var imidlertid slået om i øst, og da det så ud til, at den ville blive dér, riggede vi klyveren til; det gav os en fart på 4 knob, og kunne vi holde den fart, ville vi nå Færøerne den følgende morgen.

Vi brugte radiopejleren flittigt; man skulle tro, vor selvtillid var knækket efter brøleren i Nordsøen. Men her kunne vi simpelt hen ikke tillade os at ramme forkert - så ville vi jo i værste fald havne ude i Ishavet! Mange havde også fortalt os, at hvis den sædvanlige tåge hang over øerne, så kunne man kun se dem, når man var ca. 40 sømil derfra. En anden ting, der også gjorde at jeg var ekstra omhyggelig med pejlingen, var den, at vi under hele den vindstille periode må have ligget i Golfstrømmen, så noget sideværts var vi jo nok drevet.

Hele natten holdt vi storsejlet og genuen på, og selv om søen var lidt urolig, gik det fint fremad. Lige før daggry havde Ove tårn. Ved 7-tiden purrede han os og spurgte, om vi havde lyst til at se Færøerne. Ja, mon ikke! Og det var et skønt syn at se Syderø ligge der i morgendisens, ret i stævn.

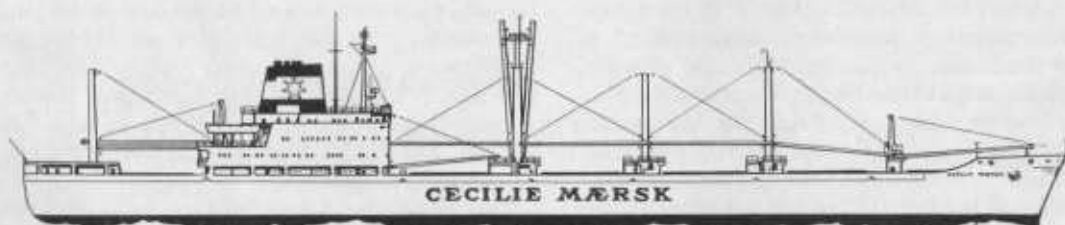


Sandø, Færøerne.

Ove klagede over, at pejlingen havde bragt ham ind i den røde lysvinkel i stedet for den hvide på Akraberg fyr. Og sådan lavede vi sjov med hinanden hele dagen. Stemningen var høj ombord, nu da målet var inden for rækkevidde. Vi fik dog snart andet at tænke på, for op på formiddagen friskede vinden til kuling, og der rejste sig en høj sø ca. 6 sømil fra land. Vi måtte op og skifte til stormsejl, medens bølgerne konstant sprøjtede ind over os. Mellem Store Dimon og Sandø tog strømmen kraftig fat i os og førte os hurtigt ind mod land; da vi syntes, klipperne kom lidt tæt på, måtte vi starte motoren og sætte genuafokken i stedet for stormfokken for at komme ud af strømmen. Vinden var også løjet lidt, så vi besluttede at sætte storsejlet igen; det så jo lidt flottere ud, når vi løb ind i Thorshavn, end vort trofaste, men unægtelig lidt beskidte stormsejl.

Kl. 19.25 dansk tid stod vi ind i Thorshavn for en spids bidevind med genuen og stor'en sat. Livet i havnen gik næsten i stå: Det så ud, som om alle stod og så på os. Vi kunne have skreget af glæde! Man skal have prøvet at sejle ca. 1400 sømil og så nå målet efter næsten en måneds forløb for at vide, hvordan det føles!

Vel vidende at alle så på os, løb vi helt ind i den inderste bådehavn, før alle sejlene faldt ned på dækket med et smeld i den stille havn. Vi måtte besvare mange spørgsmål og trykke mange i hånden, inden vi en time efter var blandt vore venner i Thorshavn under dejlige jordbundne forhold.



**A. P. MØLLER** THE BLUE LINERS - MAERSK LINERS

Efter nogle dejlige dage i Thorshavn ville det være sjovt at se lidt på øerne, inden vi rejste hjem igen, for vi agtede virkelig at sejle hjem omkring 1. oktober, skønt mange fiskere spåede nogle grusomme skæbner for os, og der var ingen ende på de hårrejsende historier, vi hørte om havet på denne årstid. Til slut rådede de os til at få båden ned i lasten på »Tjaldur« og tage med dette skib hjem.

Men der var også mange gamle skippere, der selv havde sejlet med de gamle »dødsejlere« (fiskerbåde, der kun fører sejl) for et halvt århundrede siden, og disse søfolk var os til stor hjælp med deres råd og vejledning.



»Heady« hviler ud i Thorshavn.

Således havde vi fået at vide, at den dag, vi skulle til Klaksvig, var kl. halv fem om morgenen det bedste tidspunkt for afsejling – så ville strømmen være med os igennem alle fjordene.

Havde heldet være med os hidtil, var dette dog ikke tilfældet den dag; det blev en styg dag.

Det var svært nok at stå op og komme ned i en fugtig og kold båd, når man ligger i en dejlig varm stue, medens vinden tuder om hjørnerne udenfor. Men det lykkedes, og det var stadig mørkt, da vi riggede stormsejl til og ville hive ankeret op.

Og hermed begyndte vore problemer. Ankeret sad urokkeligt fast i en stor jernkæde, som lå på 4 m vand og blev benyttet til jollefortøjning. I 2 timer baksede vi med ankeret uden at komme et skridt videre; men vi måtte have det op! Atter en gang viste Ove sig som en

Fortsættes side 486



Den norske juniorbåd –

## KILLINGEN

er med på Dansk Sejlunions juniorstævne 3., 4. og 5. juli

### En sødygtig glasfiberbåd

Pris: D.kr. 11.000 incl. moms – leveret Frederikshavn, Århus eller København

Demonstration og prøvetur kan arrangeres ved henvendelse til:

#### Poul G. Mortensen

Brandorffsvej 11, Kolding  
Tlf. (05) 52 17 27

eller

#### Michael Ingerslev Jensen

Frederiksborgvej 113 A, Roskilde  
Tlf. (03) 35 69 52

#### SLEMMESTAD FIBERGLASS FABRIKK

Afd. af A/S NORCEM  
3470 Stemmestad, Norge - Tlf. Oslo 78 17 60

MUSIKALSK RENDEZ-VOUS MED  
**PETER ERLING**  
OG HANS RAFFINEREDE  
THOMAS CELEBRITY ORGEL-UDSTYR  
**(01) 12 12 14**

Atter viser Ove sig som en rigtig skipper, han anser det som sit personlige privilegium at tage de mest ubehagelige job til sig selv. Pludselig stillede han i badebukser og følte prøvende ned i vandet; det var rasende koldt, og den mulighed at dykke ned og hente ankeret havde ingen indtil nu turdet nævne. Fiskerne, der den tidlige morgen var på havnen, troede vist ikke deres egne øjne, da de så Ove svømme rundt om båden; nu havde de et bevis på, at vi var tossede, for badning her og på denne årstid er vist utænkelig.

3 min. senere var vi på vej ud af havnen - 2½ time forsinket. Ove sad rystende af kulde nede i kabyssen og drak skoldhed te efter heltegerningen, som bragte vort anker ombord igen.

Det blæste frisk fra øst, og da vinden var temmelig spids, holdt vi motoren i gang for at hjælpe de trofaste stormsejl. Ude mellem Nolsø og Østnæs kom vi ud i et 2 sm. bredt mareridt, som ingen af os nogensinde glemmer . . . Det havde i flere dage blæst kraftigt fra øst, så de store dønninger fra Atlanten havde vi lige imod os. Samtidig var strømmen på sit højeste på vej ud af strædet; der hvor de to kræfter mødtes, stod en forfærdelig sø, og som med en usynlig hånd blev vi styret lige hen imod det . . . Søerne rejste sig højere end vor mastetop, men endnu værre var det, at der var ikke meget mere end 4 båd-længder imellem bølgetoppene.

*(fortsættes i næste nummer)*

# Færøerne rundt i en „Trediver“

Ved René Sobiecki

Fortsat fra nr. 10

I begyndelsen kunne vi ikke gøre andet end at klamre os fast og stirre med en blanding af rædsel og ærefrygt på de enorme søer, der kom væltende imod os. Ove kæmpede med at holde stævnen op mod søerne, sejlene blafrede. Der var kun vind på toppene, og motoren kunne vi have udskiftet med en flødepisker, virkningen havde været den samme. Den eneste fremdrift, vi havde, var strømmen, der kørte os udad med en fart af 6 knob lige imod dønningerne, der blev højere og højere. Når vi kom op på bølgetoppen, fik vi den øverste meter vand ind over os, fra for til agter, så skrap var søen, at den ingen bæreevne havde deroppe. Så tippede »Heady« over og begyndte at falde ned ad bølgen, der var stejl som en tagryg. Vore maver kunne slet ikke følge med; det var endnu værre end at køre i rutchebane. I bølge-



Indsejlingen til Klaksvig.

dalen faldt båden så tungt, at vandet stod ind over tørrelisten i begge sider. Med et suk rejste »Heady« sig igen og nåede lige at få stævnen op, før den næste sø var over os; øet var som at sejle i bjerge – blot er det den eneste bjergbestigning, jeg er blevet søsyg på! Vi var bange for, at en sø skulle fylde cockpittet, så vi lukkede ned til kahytten og begyndte at sætte vor specialsyede, vandtætte presenning op i cockpittet; den virker i øvrigt ligesom et badekar, hvis man ikke er hurtig med pøsen!

Det hele tog knapt en halv time, så var vi fri af strømmen uden for øerne, og søen blev igen normal. En ting måtte vi alle atter erkende: En spidsgatter er en god søbåd, måske den bedste i denne størrelse!

Vi havde snart Mjøvænæs tværs og stod op gennem fjorden for en lænsér. Med genuaen spilet og motoren i gang stod loggen på 8 knob, men en skildpadde kunne have fulgt med os ved at gå på land, strømmen var ca. 7 knob imod. De timer, vi blev forsinket om morgenen, måtte vi bøde for nu. Vi turde ikke gå helt ind under fjeldet, hvor strømmen er knapt så stærk og mange gange lige modsat, da vi ikke kendte kystlinien.

Heldigvis er der noget, der hedder tidevand, så strømmen skiftede da også senere, og vi nåede Klaksvig hen



Klaksvig havn.

på eftermiddagen. Vi vakte lidt opsigt, da vi fortøjede på siden af en stor fiskekutter; men det er måske også første gang, en dansk spidsgatter har anløbet denne smukke havn.

Dagen efter sejler vi igen nordpå gennem Djupene, nord om Østerø og forbi den berømte klippeformation »Risen og Kællingen«. Det var en storslået tur, men vi kom også ud for lidt af hvert, bl. a. små hvirvelvinde, hvor vi måtte bjerge alle vore sejl. Desuden fjeldkast, der kom ned ad fjeldet med kolossale vindstyrker. En gang »med et sådant pust« »Heady« ned, så vi fik dækket under vand; vi førte kun en stormfok på ca. 1,5 m<sup>2</sup>.

Da forstod vi for første gang, hvorfor man slet ikke ser sejlbåde heroppe; vindforholdene er langt fra ideelle, selv om der er nok af vind. Vi havde stormvarsel i tre dage på den lille tur mellem øerne.

Ved mørkets frembrud nåede vi ind i sundene mellem Strømø og Østerø og skulle til at lægge til ved bygden Ejde. På det tidspunkt blæste det mellem styrke 6 og 7 fra sydøst, der er ingen dækmoler for den side, så søen stod halvanden meter høj inde ved kajen. Alle fiskerbådene var trukket på land. Nu var gode råd dyre, en time ved den kaj og vi ville blive slået til pindebrænde. På den anden side kendte vi ingen anden havn, der kunne bruges, og ankeret turde vi ikke stole på. Det blæste stadig mere og mere. Samtidig var det ved at blive mørkt, og der var absolut intet lys, vi kunne sejle efter.

En gammel færing kom os til hjælp. I sutsko og hjemmetrøje sprang han over i båden og tilbød at lodse os ned til et sted, hvor vi kunne komme i læ. Han overtog rotpinden, og vi kunne slappe lidt af igen. Men ikke ret længe, for vi måtte bjerge stormsejlene. Vinden var lige imod, og sundet var for smalt at krydse i. Motoren fik fuld gas, men 5 hestekræfter er ikke meget imod et stormvejr; tit stod vi helt stille og kæmpede for at holde stævnen lige imod vinden. Det mindste, vi afveg, resulterede i, at vinden tog båden og blæste os en omgang rundt – og så lå vi igen dér, hvor vi var for en halv time siden. Heldigvis var der ingen sø mellem fjeldene, da vi kom længere sydpå. Frank holdt på, at den var blæst flad, og vi så også flere gange nogle særlige kraftige fjeldkast, der tog overfladen af vandet og blæste det opad som haglbyger; det var umuligt at holde ansigtet vendt mod vinden.

Det tog tre timer at sejle de 4 sømil. Den gamle færing sejlede tit så tæt på fjeldet, for at få lidt læ, at



»Risen og Kallingen«.

vi kunne have spyttet i land; han må have kendt farvandet fantastisk godt, for der var bælgmørkt overalt. Da vi endelig fik fortøjet bag en 10 m lang stenmole, lå »Heady« med anselig slagside, kun på grund af vindens tryk på masten.

Næste dag var det til en afveksling fint og solrigt vejr, så vi blev i omegnen og havde en vidunderlig dag. Om aftenen meldte den færøske radio igen storm fra sydøst, så vi kom i en fart ned til vor læmole igen; det var vist også det eneste sted, man kunne finde læ her omkring, når vinden stod i det hjørne.

Omkring middag næste dag løjede stormen lidt af. Da var vi også begyndt at spørge os selv, om vi mon nogen sinde kom her fra Færøerne igen. Men mellem de høje fjelde opnår vinden højere hastigheder og føles meget kraftigere end ude på havet. Og det trøstede vi os tit med.

Inden vi nåede til Thorshavn igen, måtte vi igennem Sundelaget. »Den Færøske Lods« sagde på side 90, at strømmen kunne løbe op til 12 knob, og at der kun var et par meter dybt i det smalle farvand. Så det var sikkert klogt at få en kendt mand ombord, og da alle færinger vist er flinke mennesker, når man beder om hjælp, løste vi også let dette problem. Vi regnede ud ved hjælp af almanakken, hvornår strømmen ville skifte, og sejlede så igennem lige på det tidspunkt og var i Thorshavn igen fredag den 27. september efter en yderst lærerig sejltur under de fremmedartede forhold.

Vejret var alt andet end godt – alt for meget stormvejr. Vinden stod lige nøjagtig i sydøst, og den vej skulle vi jo desværre. En gammel skipper opmuntrede os med at sige, at sådan var det altid lige omkring jævndøgn, men at der så ville komme et par dage med godt vejr, før efteråret for alvor begyndte. Og vinden måtte jo også slå om i vest engang!

Aldrig har vi interesseret os så meget for barometeret, vejrmeddelinger og vindretninger, som i de dage inden vi forlod Thorshavn. For når vi tog af sted, måtte vi være så sikre på vejret, som det var menneskeligt muligt; på den anden side måtte vi heller ikke tøve, når det var der, for vi ville nok ikke få ret mange chancer. Der hvilede et stort pres på skipperen i de dage. Ove skulle jo træffe afgørelsen i sidste ende.

Vi havde hele tiden sagt, at 1. oktober måtte være dagen at vende næsen hjemad, og den tirsdag skinnede solen fra en skyfri himmel; men det var koldt, den første sne så vi på fjeldene den morgen. Det var om at komme hjemad nu; desværre stod vinden i sydøst endnu.

Kl. 9.30 den formiddag stod »Heady« alligevel ud af Thorshavn for sidste gang. Sydersø var målet den dag; så var vi da lidt nærmere Shetlandsøerne. Efter en dejlig tur ned langs øerne lagde vi til i Våg havn ved mørkets frembrud. Middagsmaden var reddet; vi fangede tre store torsk på turen den dag. Aftenen og den næste dag

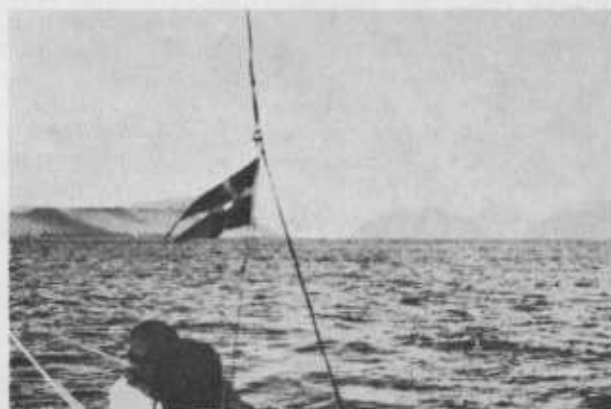
tilbragte vi sammen med vore venner hos bageren – pragtfulde, gæstfrie mennesker.

Våg var vel nok den bygd, hvor vi vakte mest opsigt. Om morgenen, da vi kiggede ud af køjernerne, var der sort af mennesker, der stod på kajen og diskuterede vore problemer. Alle var flinke og hjælpsomme, men der var ingen, der misundte os vor hjemtur, lod det til. Fiskeren i båden ved siden af os sagde, at det eneste sted, han ville turde sejle i vores båd, var på Furesøen en søndag eftermiddag. Og han mente det alvorligt.

Onsdag den 2. oktober kl. 18 sidder vi tavse nede i båden sammen med bagerens svigerfar, en gammel fiskeskipper, og lytter spændt til vejrmeddelingen. Vinden er pludselig gået over i vest, styrke 5, og barometeret er steget lidt. Hvis nu bare vejrmeddelingen var gunstig!

Det var den, selv om de lovede rigeligt med vind. Der var ingen tid at spille, vi sagde farvel til vennerne, riggede vore veltjente stormsejl til og pløjede ud af havnen et kvarter senere. På kajen stod mange mennesker og vinkede farvel; man brugte bilhorn og forlygterne flittigt, og jeg svarede med en fanfare på trompeten. Alle vidste, at nu var vi taget af sted...

Det bliver mørkt, inden »Heady« er ude af Vågfjord og dypper stævnen i Atlanterhavets høje søer igen. Alle ting tyder på, det bliver en frisk sejlads; det er hundekoldt, så vi har en masse tøj på. Hvor var det dejligt at komme på havet igen, vi er alle lettede over, at beslutningen er taget. Nu er der kun én vej frem, og der er 180° på kompasset... hjemad.



Farvell Thorshavn d. 1. oktober.

Henad natten frisker vinden til stiv kuling, men med vinden ind agten tværs og godt med slæk på skøderne rider »Heady« på søerne som en svane.

Af og til kommer en sø rullende ind over agterdækket og vasker ned i cockpittet; men der er sjældent meget vand i dem. Vi er stadig kun én mand oppe ad gangen om natten; der er ligefrem ved at gå sport i at klare det hele 4-5 timer alene sådan en nat. Dog kunne vi altid få lynhurtig assistance fra kahytten. Vi sov kun sjældent de første par døgn på havet.

Rortørnen den nat var en storslået oplevelse for os alle. Først månen og alle de kendte stjerner – og senere så jeg for første gang i mit liv nordlys. De blafrende, lysende gardiner på himlen den kolde oktobernat mellem Færøerne og Shetlandsøerne er et syn, jeg aldrig glemmer.

Hele torsdagen holdt vi stormsejlene på, selv om vinden løjede lidt; vejret var skyet, og bygerne sørgede for,



Færøsk havneparti.

at vi hele tiden havde noget at se til. Henad aften spejdede vi ivrigt efter den over 400 m høje ø Foula, der er den vestligste af Shetlandsøerne. Det var et øde farvand, ikke ét skib så vi på hele turen over; man kunne godt føle sig lidt ensom uden radiosender eller nogen anden mulighed for at komme i forbindelse med andre. Godt var det, vi havde vor gode S.P.-radiomodtager; den lyttede vi meget til.

Kl. 22 dukker der en skygge op på havet ret i stævn: Øen i sigte! Ganske godt klarer! 171 sømil udelukkende på vort kompas og det på trods af, at der var kommet en revne i det, så spritten begyndte at løbe ud; jeg blev altid beskyldt for at drikke det på de kolde nattevagter.

Samtidig er der sket en grim vinddrejning om i Øst, så vi må til at sejle spids bidevind; det satte en stopper for alle muligheder for at gå forbi Shetlandsøerne og direkte til Norge. Nu måtte vi se at komme til Lerwick i en fart, medens søen endnu var rolig.

Solen stod op bag Shetlandsøerne og farvede himlen blodrød; først nu var det muligt at skimte konturerne af kystlinien. Langt ude om bagbord kunne jeg skimte den lille ø Fair Isle midt imellem Shetland og Orkneyøerne. De bedste minutter på hele dagen oplevede jeg alene ved rorpinden den morgen, jeg listede ned i kahytten og hentede mit fotografiapparat uden at vække de andre to, der lå og fik deres velfortjente søvn.

Ved ni-tiden måtte jeg have hjælp fra frivagten. Vinden legede kispus med os; det var ikke til at sige, hvor den kom fra mere end to minutter ad gangen. Kun et par sømil fra os rejste den 283 m høje klippe, Fitfull Head, sig og markerede noget af det sydligste af øerne. To timer efter stiftede vi bekendtskab med den frygtede strøm, som vi har hørt og læst så meget om. Der blæste en frisk brise fra øst, og vi havde sat noget mere forsejl; alligevel var det, som om en usynlig hånd holdt vor båd tilbage, vi kom simpelt hen ingen vegne. Inde ved de barske klipper kunne vi se, hvordan strømmen arbejdede med vandet. At krydse mod strømmen kun med sejl var umuligt i øjeblikket; vi startede motoren for første gang siden Færøerne, men det gav kun lidt på hvert krydsben.

(Fortsættes)

## Ledige bådpladser

Sølager Bådklub, St. Carlsmindevej 162, Sølager, ca. 3 km øst for Lynæs, tilbyder et begrænset antal ledige bådpladser på land eller ved bådebro. Medlemskontingent fra 200 kr. årlig. Telefonisk henvendelse på søndage (03) 33 81 96, øvrige dage (01) 14 30 28, bedst kl. 8-9.

## Nu også en VEGA håndbog

Larsson Trade AB, Kristinehamn, der producerer den moderne havkrydser VEGA (dansk forhandler: Dansk Bådeservice A/S, Skovshoved Havn), har udsendt det første oplag af VEGA håndbogen. Per Brohäll, bådens konstruktør, har foretaget det grundlæggende arbejde med at finde frem til, hvad bogen skulle indeholde.

Firmaet sender bogen til alle VEGA-ejere - nu over 500 i tallet - og håber, at de ved at studere den vil få endnu mere ud af deres båd.

"Windmaster"  
Terylene



"Bainbridge"  
Dacron

# Carlsen Sejl

Larsensvej 5 . 2950 Vedbæk . Tlf. 89 24 23



us **Keds** Sejlersko  
- den står fast

- den med  
„sugesålen“



Fås hos Deres forhandler af sejlerudstyr  
(Tlf. (01) 15 93 00 anviser gerne nærmeste forhandler)

## OK-jollen



komplet med sejl  
kr. 4.800,00 + moms  
ab værft

**HENRIKSENS JOLLEVÆRFT**  
Bredballe pr. 7100 Vejle  
(05) 85 53 21

## „SAILOR“ S.P. RADIO



Salg, installation og service:

**BLANKENSTEINERS EFTF.**  
Esplanaden 48-1263 København K  
Tlf. (01) 11 28 15

# Færøerne rundt i en „Trediver“

Ved René Sobiecki

Fortsat fra nr. 11

Jeg tørnede derefter ind for at få en lille lur, og i næsten fire timer kæmpede Ove og Frank med strømmen, inden de kom fri af den, helt inde under land på den østlige side af sydspidsen. Fem sømil på seks timer.

Jeg bliver brutalt vækket af en urolig slummer ved, at en sø brækker ned i cockpitet og skyller ind i kabinen. Der kommer gang i læsepumpen agterude. Jeg står op i en fart, det er alligevel umuligt at hvile under disse forhold. Vindstyrken er steget støt for hver time; midt på eftermiddagen havde vi en stiv kuling imod os, og den tiltog yderligere.

Søen rejste sig hurtigt og var meget høj og urolig en sømil fra land. Det var absolut ikke sjovt at sejle skrap bidevind i denne pålandsvind. Alt var pjaskvåd i løbet af kort tid, og toppen af søerne fik vi hele tiden ind over os. Vi havde en mand fast på læsepumpen.

Endelig dukkede indsejlingen til Lerwick op i læ af den skærmende ø Bressay. En grå og kedelig by, men i vore øjne så den pragtfuld ud – den var ensbetydende med tørt tøj samt mad og hvile.

Kl. 8.15 præcis, 48 timer fra Syderø, anløber vi Lerwick havn på Shetlandsøerne. Godt klarer »Heady«! Det var 264 sømil.

Knap to dage lå »Heady« i havnen, medens en stiv, østlig kuling peb i riggen. Tiden gik langsomt; vi så på byen, hvad der ret hurtigt var overstået, og sludrede med folkene på et par danske trawlere, der lå i havnen. En skipper fra Skagen gav os ikke mange chancer for at komme hjem i år, og hvis vi endelig skulle, rådede han os til at følge den skotske og engelske kyst helt ned til Kanalen o. s. v. Den slags tog hårdt på vor snart tyndslidte selvsikkerhed. Søndag formiddag kom en kvindelig journalist ned i båden og interviewede os til Shetlands Times.

Kl. 13 samme dag var vejret gunstigt. Vi tøvede ikke et minut, og snart forsvinder Shetlandsøerne agten for os.

En frisk brise lufter fra nordøst, vor kurs er 110°, så vi håber på den lovede vinddrejning mod nord. For en sikkerheds skyld holder vi stormsejlet på og skifter kun med større eller mindre forsejl.

Jeg ved ikke rigtigt hvorfor, men vi havde alle en fornemmelse af, at det ikke ville gå let på denne sejlads over den nordlige Nordsø, skønt vi dengang ikke talte om det. Men det gav sig udslag i, at vi alle nærrede en næsten overdreven interesse for sikkerheden ombord, og vort olietøj tog vi kun yderst sjældent af.

Vore bange anelser blev bestyrkede sent på aftenen. Himlen havde trukket sig sammen og så meget urolig ud. Vindstyrken var steget til stiv kuling, men heldigvis også drejet lidt mod nord, så vi havde halvvind. Stormfokken havde vi for længst sat, og vi tænkte så småt på at rebe »stormeren«, for den ene byge efter den anden, skiftevis med hagl, regn og slud, var hård ved grejet.

Søen var slem, når bygerne fejede hen over havet. Ove brugte udtrykket en »grov« sø i logbogen, og det var vist meget betegnende, for jeg skal love for, vi fik den at føle med alle søerne tværs i bagbord side.

Vi lærte »Heady« at kende fra en helt ny side den nat – for sikke nogle ture hun tog i søen. Der var kun to steder, man kunne opholde sig ombord: I køjerne med slingrekøjesejlet rigget til eller ved rorpinden i spænd mellem cockpitkarmene.

Det var nu, Ove fik sin løn. Han havde ofret en masse tid og penge på at trimme riggen, så den var så stiv som mulig og uden et eneste svagt punkt. Det kom os til gode nu; det var en fryd at se, hvor godt masten stod. Selv om »Heady« krængede så meget på en halvvind, at bommens yderste ende kørte gennem vandet, når en sø rullede ind over os, for så pludselig at blive rettet op og vælte over til den anden side, når vi faldt ned af søen igen, gav mastetoppen sig tilsyneladende ikke en tomme.

Det var ikke kedeligt at have rortørn den nat; man vidste aldrig, hvad den næste byge ville bringe – en gang regnede små, klare isstykker ned over os; pludselig slog vinden om, og vi sejlede næsten plat læns. »Heady« opførte sig som en løbsk hest, loggen stod og kunne ikke komme længere ved 10 knob; det var kun en byge, men inden man fik den redet af, var man våd af sved af at arbejde med rorpinden i den urolige sø.

Vi var stadig kun én mand oppe af gangen, men når det skete, at en sø brækkede tværs ind over os i hele bådens længde, var frivagten ved læsepumpen, inden vandet var løbet af dækket. Vi aftalte, at hvis der ikke var brug for hjælp, skulle rorgængerens fløjte, hver gang en sø var særlig hård ved os; men det var frygteligt at ligge nede i køjerne og høre på det.

Der er sagt meget for og vist aldrig noget imod det at have en fast tørn ombord på langture. Vi havde *aldrig* et fast klokkeslet, hvor vi skulle afløse hinanden. Vor regel lød: Kald på den næste, når du ikke har lyst mere! En rortørn kunne så variere fra 1 til 13 timer; det gav tit frivagten virkelig tid til at sove ud i stedet for at vække ham, når han lige var faldet i søvn. Systemet virkede perfekt, og det blev aldrig misbrugt – så godt var kammeratskabet ombord heldigvis.

Helt til næste dag ved middagstid holdt bygerne os i ånde konstant; det var anstrengende, men det var noget, der gav sømil. Så løjede vinden til styrke 3, og solen begyndte så småt også at komme frem. Søen havde også lagt sig lidt, og alt så rart og dejligt ud, lige til vi hørte vejrmedlingen: Tiltagende vind omkring NØ, styrke 7, lokalt 8 for Vikingbanke.

– Det er her, venner! siger Ove og begynder at finde alt stormgrejet frem. Det vandtætte cockpit blev skruet fast, livlinerne lagt frem, drivankeret gjort klar o. s. v. Til slut fik vi noget varm mad, medens der endnu var muligheder for at lave det. Vi var alle helt sikre på, at nu kom det. Dette var vor sidste sejlads over de store farvande, og vi kunne vel ikke blive ved at være heldige; det i nat var kun en forsmag på det, der ville komme. Vi turde ikke tage stormsejlene af, så i stedet startede vi motoren, hver gang vinden løjede af. Jo hurtigere vi kom ind under land, jo bedre.

Vejret blev imidlertid bedre og bedre, vi følte os rent til grin, som vi sad dér i strålende solskinsvejr mellem alt hårdtvejrs-udstyret.

Kl. 18 passerede loggen 2000 sømil fra København; vi fejrede det med en slurk skotsk whisky. Om aftenen



kom fuldmånen frem, og der var så småt nogen ombord, der fablede om, at nu måtte vi snart kunne se det kraftige fyr på øen Utsira, der ligger ca. 12 sømil fra Norges kyst. Ved midnat lød råbet: Fyr i sigte – en streg om bagbord! Ganske godt klarer i betragtning af at vi kun havde brugt vort defekte kompas til navigeringen; med søen tværs hele tiden måtte vi regne med en hel del afdrift.

Før dagry blev det pludselig vindstille. Benzin havde vi ikke mere af, så vi måtte pænt vente de få sømil fra øen, til der kom lidt vind, og vi kunne komme ind til den lille havn syd på øen.

Kl. 8 tirsdag den 8. oktober fik vi så norsk grund under fødderne; det var næsten som at komme hjem igen. Vi telegraferede til vore forældre, at nu kunne de godt slappe af, for nu var det værste overstået (troede vi). Vi kunne notere vor hidtil hurtigste tur; loggen sagde 249 sømil på 43 timer.

Det var pragtfuldt vejr, så efter en travetur rundt på den smukke klippeø og efter at have fået et ordentligt måltid mad kastede vi fortøjningerne igen og sejlede mod syd, ned langs den norske skærgårdskyst.

Det var dejligt at sejle langs land igen; vi lå over i mange små hyggelige fiskerhavne, og en tur igennem Egersund var også en oplevelse. Alt gik i det hele taget godt, og vi sejlede hver dag lige til lørdag den 12. oktober, hvor vi lå et par sømil ud for Lista fyr. Her fik vi os en lille lærestreg.

Der havde været stormvarsel for Jærens Rev et par dage, men det var ligesom det ikke blev til noget, så vi sejlede alligevel; vi kunne jo altid hurtigt komme i havn, mente vi . . . Og nu opstod problemet pludselig: Vi skulle i havn hurtigst muligt, for nu var stormen der, lige over os!

Nogle høje søer kom rullende ind fra havet, godt hjulpet af den kraftige pålandsvind, og da grunden ud for Lista er meget lav, var søen noget nær en heksekedel ude ved pynten. Vi vidste, der skulle være en havn ca. en sømil syd for fyret, vi kunne bare ikke se hverken indsejling eller havn for den høje brænding, der lå som et frådende hvidt bælte mellem os og land.

Det er sikkert ikke svært at se vort problem. Når vi fik taget os sammen til at gå igennem brændingen, måtte vi være absolut sikre på, at indsejlingen lå lige på den anden side – ellers . . . Vi opdagede molehovederne i sidste øjeblik, de var nemlig begravet i vand. Da vinden var lige i nakken ind, måtte jeg op og sidde på bommen, medens vi væltede igennem brændingen; det så faretruende ud deroppe fra. De andre sagde bagefter, at jeg så helt bleg ud, men de turde heller ikke se sig tilbage.

Det sidste skib, der kom i ly bag den skærmende indermole, hed »Heady«. I to døgn var det umuligt at komme ind eller ud af havnen, medens stormen rasede, og søerne hamrede imod molerne.

Tirsdag den 15. oktober kl. 7 morgen forlader vi Lista havn; 21 timer senere er vi i Kristiansand, forsinket af en stærk modgående strøm. Vi havde faktisk kun én tanke i hovedet, og det var at komme hjem i en fart; nu var det snart blevet en kølig fornøjelse at bo i en sejlbad uden varme af nogen art.

Vejrmeldingen ved middagstid var ikke alle tiders: Der lovedes storm ude i Nordspen, for Skagerrak lovedes sydlig vind 5–6, byger. Men vi tog af sted alligevel, Ska-

gerrak regnede vi ikke rigtig for noget efter at have klarer Atlanten og Nordspen. Og der begik vi en fejl.

Vinden friskede, efterhånden som eftermiddagen gik; stormsejlene kom frem. Frank havde 20 ubehagelige minutter ude på fordækket, hvor krydsfokken havde trukket en karabinhage skæv, så den sad fast. Med vinden ind foran tværs og i høj sø var der alt andet end tørt derude, hvor han lå og arbejdede med et par knibtænger for at få stormfokken op. Jeg kunne se på ham, at han savnede et søgelænder.

Vejrmeldingen kl. 18 ramte os som et piskesmæld i ansigtet: Stormvarsel for Skagerrak, styrke 7–9; men det værste var næsten, at vi kun fik højst 5 minutter, før det var over os med alt, hvad stormen havde i sig.

Det var nogle stygge minutter, der fulgte; alt gik pludselig »i fisk«. Hvor var livlinerne, håndsvinget til rebebeslaget, redningsvestene? Selvfølgelig lå alt på sin plads; men så gik lyset ud i kahytten, ingen petroleum på lampen mere. Hvor var nu tragten, lommelygterne og petroleumen? Alt nede i kahytten væltede rundt på dørken; det var som at være om bord i en pilleaske, da Ove begyndte at hive sejlet ned. Samtidig dundrede han på skottet: Jeg skulle komme op og hjælpe med til at rebe! Som om jeg ikke havde nok at lave i det rod, der pludselig var opstået! Vi fik rebet stormsejlet syv omgange, medens det endnu var muligt at opholde sig på dækket.

Vi vendte om; der var mellem 25 og 30 sømil til Norge og over det dobbelte til Skagen. Ove fik svinget »Heady« rundt mellem to søer, der kom rullende højt over vore hoveder. Vinden var også drejet om i vest, så vi fik nu hele Nordspen med stormcenter og det hele lige i hovedet. Det var nogle enorme søer, der kom derude fra. Vi kunne slet ikke gå imod Kristiansand igen, men måtte falde af på en kurs, der sagde stik Nord, tættere kunne vi ikke gå hverken søen eller vinden.

Med de få m<sup>2</sup> sejl skød vi alligevel en fart af 8 knob. Vinden var slem, men søerne blev værre og værre, og det var så mørkt, at vi ikke kunne se dem, før de var lige over os. Da vi sejlede på tværs af søen, krængede båden unaturlig meget, når en sø hævede os en halv snes meter op; tit væltede vandet ind over de 7 tommer høje cockpitarme, og som om det ikke var nok at få vand indenbords i den ene side, så fik vi da også, når vi nåede op, hele den skummende bølgetop ind over bagbord side, så det vaskede op i sejlet; læsepumpen glødede, vi måtte simpelt hen forhøje bagbord side. Vi fik snart alt for meget vand i cockpitet. Fribordet er egentlig ikke ret højt i en spidsgatter, finder man ud af i sådanne situationer, men ved at sætte os ved siden af hinanden, forhøjede vi cockpitarmene med vor ryg, og det var i hvert fald ikke venskabelige skulderklap, vi fik af søerne.

I fem timer holdt vi den gående sådan – de værste timer på hele turen; men aldrig har vi set så meget morild i vandet som netop den nat. Det var imponerende at se alle de skummende toppe, der var selvlysende i morilden.

Endelig kom vi i læ af kysten, og hvis vi troede, at vore problemer var overstået, tog vi bitterligt fejl. Det var ikke sjovt at sejle ind imod en bælgmørk skærgårdskyst, når man faktisk ikke aner, hvor man er. Vore kort over denne del af Norge var nogle Decca-kort over Skagerrak med de vigtigste kystfyr, men totalt uegnet til at



Læs - på vej hjemad.

sejle i skærgården med. At »liste« ind var meget svært i dette vejr - men ind skulle vi.

Et par sømil bagbord havde vi et fyr, som vi kunne placere på kortet. Et eller andet sted foran os imellem klipperne skulle byen Lillesand ligge; der var intet andet at se end de mørke klipper overalt omkring os. Ove lå ude i stævnen og lyste 10 m frem med en lommelygte; vi var rystende angst for at løbe på et skær. Efter kortet at dømmes sejlede vi nærmest i et oversvømmet stenbrud, så mange undersøiske skær var der. Pludselig dukkede et rødt blink op imellem klipperne. Var det mon et vinkelys? Det var et skud i blinde. Først sejlede vi til den ene side; det lyste stadig rødt. Ove lå ude i stævnen og dirigerede os uden om skærene; vi prøvede den anden side, og efter en evighed blev fyret derinde hvidt. Nu styrede vi lige på det - og håbede det bedste. Der var ikke mange meter ind til fyret på klippen, da vi opdagede indsejlingen til byen - den lå mellem to høje klippestykker og var højst 20 m bred. Bagved lå en lille, stille fjord, og byens lys glimtede os i møde; vi kunne have skreget af glæde...

Da vi næste dag prøver at nå Skagen igen og sejler langsomt ud af havnen forbi alle klippeskærene, fattede ingen af os, hvordan vi var kommet helskindet derind i går nat; selv ved dagslys var det ingen spøg at luske rundt imellem grundene, mange af dem lå kun et par tommer under overfladen. Inden vi forlod Lillesand igen, havde vi alt under dæk oppe til tørring på kajen; aldrig havde vort grej, tøj og vi selv været så våde som netop den nat. Det var en kold fornøjelse i oktober måned.

Det så imidlertid ud til, at det skulle lykkes os at slippe hjem til Danmark denne gang. Efter 3 timers sejlsprang vinden om i NØ, styrke 4. Med stormsejl og genua skød vi en fart af 6-7 knob den rigtige vej, hjemad. Det var en pragtfuld sejlsprang over Skagerrak den nat; månen og stjernerne, som vi efterhånden kendte så godt, lyste det meste af natten. Den livlige trafik af skibe, jo nærmere vi kom Skagen, fik os også til at føle os hjemme igen...

Ved daggry fredag den 18. dukker Skagen Rev Fyrskib op ret i stævn; nu var vi faktisk hjemme. De blide

lave, danske kyster gled snart forbi os på styrbord side; stemningen var høj ombord den morgen.

I Søby havn får vi første gang dansk grund under fødderne, udelukkende for at få fat i noget rugbrød og komlæk. Det var noget af det, vi savnede allermest på turen.

Da vi en time senere igen står ud af havnen i en temmelig frisk vind, spørger en fisker højrøstet: - Hvor skal I hen?

- Til København! svarede jeg tilbage.

- I den pram? Det klarer I aldrig! råbte han.

Det var lidt af en fornærmelse imod gode, gamle »Heady«, der så trofast havde klaret alle strabadserne i to måneder, uden at så meget som en sjækel sprang eller et skøde knækkede. Derfor lo vi bare af ham.

Turen over Kattegat og ned igennem Sundet var den rene ferietur. I det fine solskinsvejr dækkede vi op i cockpittet og spiste, hvad vi havde tilbage af mad. Der var både noget fra Skotland, Færøerne og Shetlandsøerne. Chokoladen fra nødprovianten blev spist, og til sidst drak vi det sidste af den skotske whisky; vi syntes, vi havde fortjent den. Stemningen var alt andet end trykket ombord. En Nordisk Krydser passerede os ud for Hven; vi kendte ikke mandskabet, men de råbte: - Velkommen hjem! Det var noget, der varmede mere end whisky'en.

Kl. 19.08 lørdag den 19. oktober, efter otte uger på farten, sejlede vi igen ind i Skudehavnen. Loggen siger: 2634 sømil. Vi havde nok alle en mærkelig klump i halsen, da vi forstøjede »Heady« for sidste gang ved broen. - Tak, gamle tøs, du klarede den - der var aldrig et ondt ord mellem os fire.

Findes der noget bedre end at tage på en spændende rejse? F. eks. Færøerne rundt i en spidsgatter? Det skulle da lige være at komme hjem igen!

Forstå mig ret - det var en pragtfuld tur!

## FLIPPER TIL 100-ÅRIG KLUB

Da sejlklubben Vikingen, Nykøbing F, i sidste måned fejrede sit 100-års jubilæum, modtog klubben blandt andet en Flipper-jolle som gave. Klubben fik først på selve jubilæumsdagen meddelelse om jollen. Konstruktøren, Peer Bruun, tog selv ned og afleverede den til klubbens formand, Thal Jensen. Den nye jolle vakte stor glæde i klubben, og juniorleder Bodin siger til »Sejl og Motor«: - Hidtil har vi i klubben kun haft optimistjoller, men håber med Flipper-jollen at kunne udbygge juniorarbejdet til også at omfatte unge fra 16-20 år. Endvidere påtænker vi til vinter at bygge en serie Flipper-joller på selvbyggerbasis. vdk.

## Alt i både og bådmotorer

- samt søforsikring

Sejl- og motorbåde modtages i kommission.  
Kun velholdte både.

Tlf. (01) 10 45 73, træffes bedst mellem kl. 16-18.

GUNNAR HOLM JENSEN'S YACHTBUREAU  
Birkedommervej 14 - 2400 Kbh. NV