



# OVER ATLANTEN

Gunnar Bloch-Petersen - Juli 2008

## Besætning:

Skipper, bådejer, sidst i 50'erne, 100% langturssejler efter solid karriere i erhvervslivet.

Styrmand (på mere end én måde), sidst i 40'erne, tæt relation til skipper, 100% langturs-sejler efter salg af egen forretning.

Matros (og forfatter til denne beretning), midt i 60'erne, gæst/gast (og som regel i vejen).

Ratmus, 2 år, autopilot (med helt egen "personlighed").

Båd: Malö 116 med påbygget agterdæk, 50 HK dieselmotor, integrerede instrumenter inkl. GPS, radar, vindmåler, log, ekkolod, samt VHF (ingen satellitkommunikation) og sol-paneler i hver side af cockpit.

Rute: Madeira – Tenerife, 2½ dag ultimo november. 1 uge i Santa Cruz til forberedelse og proviantering. Tenerife – Trinidad, 3 uger. Ankomst Chaguaramas lidt nord for Port of Spain lillejuleaftensdag.

Du lå der og så så sød ud, du lyseblå flyvefisk, på sofaen i salonen, sprællende med dine finner/vinger, og øjnene bedende om at blive ført tilbage til rette element (i dette tilfælde sikkert havet). Du havde fejlbedømt luftturen over båden, var ramt ind i en åbentstående luge og havnet i salonen. Selvfølgelig blev du varsomt taget op og sat ud igen, så du kunne genoptage din evige flugt fra guldmakreller, der var på evig flugt fra tunfisk, der var på evig flugt fra... hajer?

Vi kunne næsten hver morgen samle flere flyvefisk op fra dækket, men i modsætning til salon-flyvefisken alle døde. I øvrigt er flyvefisk svære at gøre spiselige, fulde af ben, og i mangel af food processor ombord kunne de heller ikke bruges til at lave fiskefrikadeller. Styrmand tillod allernådigst fiskeri ind imellem (når det passede ind i hendes omhyggelige madplanlægning), og det lykkedes også på en krog der slæbte efter båden at fange et par doradoer (meget velmagende, og hyppigt fortæret i middelhavslande), en guldmakrel (gullig og mere rund end vore egne makreller, men nogenlunde samme smag) samt mod slutningen af rejsen en mindre tunfisk. Her kom styrmandens gastronomiske kunnen igen til fuld udfoldelse, idet der var medbragt alt udstyr til at lave sushi inkl. rullemåtte, specielle sushi-ris, noritang, soya og wasabi.

Omhyggelig proviantering inkl. masser af drikkevand er naturligvis et must før sådan en længere sørejse. I det ret så lille køleskab lægges dybfrostvarer nederst, derefter produkter fra køledisken, funktionsknappen stilles på køl, og kun ved meget sjældne lejligheder (skippers fødselsdag, for eksempel) blev der produceret isterninger til drinks. Ved omhyggelig sortering og indpakning før stuvning i kistebænke og under dørk var det muligt at opbevare eksempelvis kartofler, løg, tomater, salat, citroner og æg (et godt råd – køb kun friske æg, aldrig kølede), så alt kunne holde næsten hele vejen.

Det viste sig dog, selv med de monterede solpaneler, at det var nødvendigt at køre motoren i tomgang en times tid eller så en gang i døgnet, selv om vi kun brugte radar og lanterner når der var skib i sigte (dette skete i alt 5 gange på 3 uger og blev kaldt en "event" (begivenhed) med tilkaldepligt af alle øvrige besætningsmedlemmer). Til gengæld var vi så overbeviste om, at motoren var funktionsduelig når vi engang skulle anduvede en havn på den anden side af Atlanten.

Hvad går tiden så med på sådan en længere sørejse? Man falder hurtigt ind i rytmen med 3 timer vagt, 6 timer fri (henholdsvis 2 og 4 timer ved hårdere vejr) og vænner sig til den konstante søgang i de 4 – 7 meter høje bølger. Passatvinden blev nået efter 2 døgn's sejlads fra Tenerife, sejlene surret, den lunere luft påskønnet, og så gik det vestover med 5 – 8 knob. Ratmus var ofte til stor hjælp, omend noget energiforbrugende, men protesterede højlydt, når noget større bølger med regelmæssige mellemrum passerede forbi. Så også for at få lidt adspredelse og måske bedre kunne holde sig vågen, specielt på nattevagter, var det håndstyring det meste af tiden.



Matrosen havde ufravigeligt udbedt sig agterkahytten i bagbords side (som indtil hans påmønstring var blevet brugt til opbevaring af alt muligt), og ved at proppe hynder og puder i siderne var der ingen problemer med at sove. Engang om natten under matrosens vagt lød der høje brøl ude foran i "trekanten". Det viste sig at skipper og styrmand under en særlig kraftig rulning var faldet hårdt ned fra dobbeltsengen med madras og sengebund landende på dem efterfølgende. Herefter valgte de at sove på dørken, men det lykkedes dem aldrig at kunne blive helt udhvilede. Moralen er at en langtursbåd bør indrettes som sådan med slingregrej, sidestøtter og så videre på alle køjepladser.

På trods af omhyggelig klargøring af båd og tagen forbehold for alle mulige problemer vil det normalt være umuligt at undgå situationer, der kræver hurtig indgriben af hele besætningen. For eksempel ønskede skipper på et tidspunkt med relativt lidt vind at sætte spiler i stedet for spilet genua, som vi hidtil havde sejlet med. Som sagt så gjort, tilsyne-ladende en rutinemæssig manøvre, men uheldigvis kom skipper til at slippe spilerfaldet før fastgørelse så spileren røg i vandet, og hvad værre var, faldet fulgte med. Vi fik bjerget den enorme spiler i nogenlunde hel stand, men der var nu kun et forsejlsfald tilbage, og gå i masten i den sø for at fikse spilerfaldet var yderst risikabelt. Det besluttedes at anvende det resterende fald til genuaen, og det holdt da også til hele resten af turen.

Med vagter og fritid indrettet som allerede nævnt oplever vagten alle tider af døgnet med solopgang og -nedgang. Om dagen var der undertiden lidt fugleliv samt små flokke af legesyge delfiner og flotte regnbuer. Om natten kunne vi konstant opleve morild, grønne lysende glimt i havet forårsaget af bådens møde med mikrober (furealger). Særlig nattehimmelen var fascinerende, ingen forstyrrende lys, så en del af tiden kunne gå med (amatøragtige) astronomiske observationer inkl. ens private fortolkning af stjernebilleders, individuelle stjerner og planeters betydning gennem årtusinder for navigation, mytologi, astrologi m.v.



Alle de almindeligt kendte stjernebilleder, Cassiopeia, Karlsvognen (en del af Store Bjørn), Orion, Løven, Tyren og Lyren (med den klare stjerne Vega) var let genkendelige og gav anledning til mange associationer med hensyn til film ("Mød mig på Cassiopeia"), Nordstjernens placering ud fra de 2 agterste stjerner i Karlsvognen, jægeren Orion med skuldre, knæ, det skæve bælte og sværdet, den rødlige stjerne i Tyren ved navn Aldebaran, etc. Både det sande og det falske Sydkors (det sidste årsag til mange skibsforsliser før i tiden) kunne ses mod slutningen af turen, selv om vi hele tiden befandt os på den nordlige halvkugle.

Også det at betragte månen (vendte til tider helt "forkert") og planeter (særlig den mest synlige, Venus), specielt gennem en natkikkert, var betagende ligesom de mange stjernes kud og satellitter. Samt det at tænke på, at lyset fra månen tager godt 1 sekund om at nå jorden; at hvis solen gik til grunde ville vi først vide det lidt over 8 minutter efter; at Sirius, hundestjernen og den mest lysstærke stjerne på himlen, ligger knap 9 lysår væk; at lyset fra den nærmeste stjerne, Alfa i Centauren, tager 4 år om at nå jorden; at vor egen galakses (Mælkevejen) nærmeste nabo, Andromedatågen, ligger 2 millioner lysår væk (her går det op for én, hvor små og ubetydelige vi er i dette kolossale univers).

Der er også god tid til at dvæle ved fortidens mange oplevelser til søs med grund-stødninger, knækkede vanter, ankre der ikke holder (en gang ved Ven vågnede matrosen op og så til sin skræk Oslobåden nærme sig stærkt...), og, mere positivt, dejlige ankerpladser, familielivet i havne med børn roende rundt i gummibåde, teltlejre overalt i landet med forældreundervisning af deres "optimistbørn", gastronomiske oplevelser m.v.

På en stille sejltur op og ned ad Øresund oplevede matrosen det pudsige, at en stærkt uniformeret person i en jolle med påhængsmotor sejlede tæt forbi og spurgte om han kunne låne en stjerneskruetrækker. Jo selvfølgelig, en sådan blev fundet i værktøjskassen og overbragt, hvorefter han sejlede lidt væk. Et kvarter efter kom han tilbage med skruetrækkeren med et mange tak for lån. Adspurgt om formålet svarede havnefogeden i Skovshoved Havn (som det viste sig at være), at han havde fået overgivet en urne med aske fra en afdød til udspreddning på sundet, men at urnen var forsynet med et låg, hvis åbning krævede det pågældende værktøj. Ak ja, i slige tilfælde er det dejligt at kunne assistere.

Med hensyn til sikkerhed var der kun 2 regler: Fald ikke overbord - bliv ikke syg. Vi brugte naturligvis livline om natten og ved arbejde på dæk, men var fuldt bevidste om, at en mand-over-bord situation med stor sandsynlighed ville medføre druknedøden. At få de fastsurrede sejl bjerget, vende båden og for motor kæmpe sig op mod bølger og vind ville givet tage så lang tid, at det ville blive vanskeligt at lokalisere den overbordfaldne. Pludselig opstået sygdom som akut blindtarmsbetændelse eller hjertetilfælde var vi alle klar over kunne blive fatalt. En redningsaktion midt på Atlanten ville være umulig at gennemføre, og vi havde ikke stor tiltro til at kunne tilkalde hjælp over VHF'en med dens rækkevidde på ca. 20 sømil og ringe sandsynlighed for, at der var et skib i nærheden. Det var



måske betryggende at vide, at af de mange tusinde sejlere der hvert år krydser Atlanten er det yderst sjældent at nogle kommer af dage, men alligevel.

Personlig hygiejne foregik på det forlængede agterdæk ved at hælde spande med havvand ned over hovedet og få hår og krop vasket ved hjælp af saltvandsshampoo og -sæbe (næppe nogen forskel fra ferskvandsdittoer). En enkelt gang ved lav fart (3 knob) forsøgte vi at hænge i et tov med knuder efter båden, men det viste sig at være noget af en kraftanstrengelse at holde sig fast, og eksperimentet blev ikke gentaget.

To historier i denne forbindelse dukkede op i erindringen, dels den hvor en mand i badebukser (hvorfor?) midt på oceanet sprang på hovedet ud fra en båd for at tage sig en dukkert, badebukserne gled ned da han ramte vandet, han prøvede at trække dem op men det tog så lang tid, at han ikke nåede hen til tovet der slæbte efter båden. Han blev aldrig fundet...

Den anden historie knytter sig til den maritime forklaring på udtrykket "Han/hun har ikke en kinamands chance for...". I de gamle sejlskibes tid med livlig handel mellem Europa og asiatiske lande krævede navigationen ofte en bestemmelse af skibets fart. Til den ende anvendtes et tov forsynet med knuder med en bestemt given afstand der slæbte efter båden. Ved at lade noget flyde ned langs tovet og tage tiden kunne hastigheden bestemmes. Men tovet havde tendens til at dykke, hvorfor et menigt besætningsmedlem (ofte en kineser) blev beordret ud i enden af tovet for at holde det oppe. Og, som det tørt blev bemærket: Metoden medførte et vist forbrug af kinamænd...

Hvad er så langtursejlere for en flok? Fra vore ophold på Madeira, på Tenerife og i Trinidad ved vi, at de spænder bredt, fra familier med børn der tager et sabbatår eller to for at opleve noget af verden, og hvor børnene undervises af forældrene og/eller ved kommunikation med en skole via satellit, til den franske pensionerede politimand, der efter et rodet familieliv med skilsmisse o.s.v. ville realisere sig selv og hele tiden talte om, at nu ville han absolut have succes (han sagde det så tit, at man kan have sine tvivl om det vil lykkes...). Hans sejlbåd var i øvrigt fuldt indrettet til langtursejlsads, kun 1 køje, et stort navigationsbord, og med alt tænkeligt elektronisk kommunikations- og navigationsudstyr. Han lærte os blandt andet at modtage vejrfaxer via en SSB-radio samt at udtrykke os halvt på "broken French" og halvt på "broken English".

Så er der den måske mere almindelige situation, hvor et (typisk amerikansk) ældre ægtepar har en båd liggende på en ø i Caribien og sejler rundt blandt øerne hver vinter, medens sommeren tilbringes i huset eller lejligheden i Florida. Spændende her også at høre flere personer i denne kategori tale om skibbrud, grundstødninger, cykloner, piratoverfald og meget andet...

I øvrigt har mange langtursejlere tendens til at støde på hinanden med ofte lange mellemrum og på forskellige kontinenter, og der opretholdes livlig forbindelse gennem e-mail og satellitkommunikation.

Det var noget af en kontrast igen at møde landjorden, at vænne sig til at skulle gå lige, møde nye mennesker, tænke videre frem til den meget hurtigere returrejse og familiens velbefindende (måske også vice versa...). Men først skulle Trinidad nydes, først ved om aftenen på anduvningsdagen at sidde med fødderne i vand ved stranden nydende musikken fra et større steel band under indtagelse af et par kraftige romdrinks, og derefter at opleve hvordan julen fejres blandt langtursejlere (fælles party med buffet for mange nationaliteter af mange religioner, en del taler og sange m.v.) og blandt lokalbefolkningen (det var endnu ikke karnevalstid, desværre, men der blev sandelig festet i gaderne i Port of Spain). I øvrigt, som en del af denne beretnings måske lidt for mange forbrugeroplysninger til læserne, kan det nævnes at Angostura, denne lidt bitre tilsætningsvæske til forskellige cocktails og til madlavning, fremstilles på Trinidad.

Skipper og styrmand befinder sig nu på Tahiti efter en begivenhedsrig rejse via Venezuela, Colombia, Panama-kanalen, Ecuador og Galapagos-øerne. Turen fortsætter til Fiji, New Zealand og Australien, hvor matrosen håber at se dem igen og måske blive inviteret med på en strækning tilbage mod de hjemlige farvande. I givet fald kan de læsere, der med stor tålmodighed er nået så langt som hertil (sikkert omkring 3, matrosens mor, kone og søn...), glæde sig til en "Fortsættelse følger".

