



Tak til Styrbork Birthe foretog turen til Sørlandet i deres båd »Saga« sammen med sin skipper Gunnar. Vi har fået beretningen om deres tur fra »Styrbork« - medlemsblad for Bork Bådelaug.

Grillen tændt på fjeldet i naturbassen

## Fra en skipperkones saga

Vi har i mange år gerne villet til Norges Sørland, men først nu har vi en båd, der passer til så lang en tur. Jeg indrømmer gerne, at jeg havde mange sommerfugle i maven, inden vi sejlede ud fra Skagen, og jeg havde såmænd også rejsefeber, da vi skulle hjem igen, beretter Birthe. Hendes og Gunnars beretning er god at blive klog af.

»I kan sagtens - I skolelærere med jeres lange ferier«. Sådan lyder det engang imellem, når vi kommer hjem fra vores årlige sejlerferie. Vi køber nu ikke helt udsagnet, men det er rigtigt, at vi hvert år er af sted i fire uger. Det sker nu også for andre end skolelærere, skal vi hilse og sige, og det er ikke pensionister, vi har i tankerne..! Her kunne vi så passende komme med et par vitser, men det skal vi skåne læseren for.

Altså, hvis man kan skrabe fire uger sammen, kan man komme langt omkring på vores breddegrader. Det er første forudsætning. Anden for-

udsætning: Man skal rigtig godt kunne lide at sejle langt. Ellers forslår fire uger på ingen måde.

Man kan sige det på en anden måde: Man skal også kunne lide det sure. Eller som den mandlige part af denne artikels forfattere (skipperen) plejer at sige: Det er sjældent, at vejret er til nøgne damer på fordækket.

Til gengæld venter der store oplevelser. Intet kan slå en natsejlad ned over Kattegat, hjem over Skagerrak, vestover fra Rügen til Sønderborg eller sågar fra Thyborøn til Hvide Sande. Oplevelsen er aldrig den samme. Her kom-

mer udtrykket »At sejle er at leve!« til sin ret.

Man kan også blive en smule bange i mørket, indtil man finder ud af, at en underlig lyd er »snøften« fra et marsvin, der vender op for at ånde. Udtrykket »I mørke er alle katte grå« får en ny dimension om natten på det åbne hav, og vi forstår udmærket myterne om Den flyvende hollænder, Klabaütermanden og andre skrøner fra sømandslivet.

### Der skal være to om bord

Tredje forudsætning: Der skal være to om bord, der kan sejle og navigere. Skipperen på »Saga« er i den heldige situati-

on, at skipperkone kan begge dele. Og så er det en selvfølge, at lange sejladser planlægges ordentligt m.h.t. vejrmeddelelser, ruteplanlægning, proviant og vand, brændstof o.s.v.

Når vi sejler langt har vi faste 3-timersvagter fra kl. 21.00 til 9.00, og man skal ligge sig i køjen på frivagterne. Det er ikke altid, at man slumrer ind med det samme og slet ikke på frivagten fra 21.00 til midnat. Men derefter skal der som regel bankes noget for at få afløsning. Naturligvis kan der ske fravigelser fra normen; Søsyge, rebning eller andet kan gøre, at frivagten purres for at give en hånd med.

Alle sejlere ved, at fleksibilitet er nøgleordet ved al lystsejlad. Det nytter ikke, at man stædigt holder fast i sin langtidspanlægning for ferien. Der skal altid være en plan B. I år havde vi planlagt at gå klar af Lyngvig Fyr og derefter holde ret nord til Norges sydspids. Men ak, den labre sydvestlige vind, der havde blæst en uges tid op til Sct. Hans, drejede langsomt til nordvest for at ende i nord. Altså kunne vi ligeså godt tage »motorvejen« gennem Limfjorden og få læst nogle af de bøger, der havde kaldt på os hen over vinteren og så ellers lade være med at ærgre os over, at vi satte tre-fire dage til. Trods alt var det ikke livet om at gøre at nå til Norge.

Fordelene ved de lange sejladser er, at de gør det muligt, at vi kan tage den med ro, når vi når frem til destinationen. Efter ankomsten til Langør begyndte ferien for alvor, og nu kunne vi tage den med ro: Kontakte lokale folk for at få tips om seværdigheder, indhente oplysninger om gode ankerpladser, havne o.s.v.

#### Om at navigere

Engang var det sådan, at vores hjælpemidler til navigationen var kompasset, armbandsuret, log og egne observationer. Det gik sådan set meget godt, men det indebar til tider mindre overraskelser især m.h.t. strømmens påvirkning. Det er meget godt at have lært at konstruere strømtrekanter, men hvad hjælper det, når man ikke kan få oplysninger om strømmens retning og fart?

Så kom AP-navigatoren og derefter GPS'en til. Mit hjerte, hvad vil du mere? Ok, vi har da set kortplottere på Fredericia Boat Show, men rynket noget på næsen. Nu bliver det da vist lidt for nemt og sofistikeret... og - hvad med glæden ved at sejle... og - nu kan båden da vist snart selv finde vej hjem som gamle Smut.

Men tilstået: Vi anskaffede én. Og det er det bedste køb til nu. Vi havde fået at vide, at den norske skærgård er noget

mere besværligt at besejle end f.eks. den svenske fra Marstrand og nordover, hvor vi har været adskillige gange.

Men med en kortplotter er der ingen problemer. Vi sejlede steder, hvor vi ikke ville vove os ind uden plotter. Zoom ind og ind og ind ..... og så er der en tynd rød linie. Peg på linien og der står »Anbefalet rute«. Herefter drejer det sig om at følge linien, og man kommer nogle gange næsten kun en spytklat fra et skær.

Under turen fik vi hjælp af plotteren på en lidt anden måde. Vi var blevet anbefalet et ankersted langt ude i Skagerrak - nemlig ved fyret Svenner. Vejret var pragtfuldt, og for motor tøffede vi derud, fandt ind mellem klipperne, hev hækankeret ud og fik line i land. I forvejen lå der 7-8 andre sejlbåde og motorsejlere. Op med bordet og op med proppen i den vel afkølede hvidvin.

#### Om vejrmeldinger

Vejrmeldingerne var fine, men ude over Skagerrak var der godt nok lidt sort. Det var ikke noget nyt. De drev videre mod øst og Sverige - troede vi. Et par store regndråber - og skipper varskoede skipperkonen: Ned med vinen og bordet.

Det blev værre end forudset. I løbet af et fingerknips havde vi 15-17 m/sek. ret ind på siden, blev trykket ind mod naboen, som vi ellers lå en meter fra, og blev så småt sat på klippen. Prøvede at rette på tingene med fendere o.s.v. Men kræfterne var for stærke. Kun ét at gøre: Vi skal ud på åbent vand! Så bakker vi! Stød fra! Op med ankeret, pas på ankertov og skrue. Her kommer forløsningen: Der var ikke en anbefalet rute, men kortplotteren efterlader et spor. Langsomt, som man naturligt går op mod vinden, kunne vi sejle derfra igen ved at følge vores eget spor uden at skulle bekymre os om klipper og skær, og i løbet af ganske kort tid drejede vi af for vinden og gik udramatisk tilbage til havnen, hvortil vi ankom efter

tre kvarter. Hurra for kortplotteren!

Og ja, vi havde også en dejlig tur til Norge! Mange skønne oplevelser i Sørlandet og Oslo (de sammenklappelige cykler er guld værd). Amundsen og »Frahm«, Holmenkollen, van-

dreture i fjeldet, havnelivet o.s.v. Det kunne vi fortælle mere om, men alting skal have en ende, og der skal være plads til andet i bladet. Men det er ikke sidste gang, vi sætter kursen mod nord. ⚓

### Ud og hjem lige langt - men dog forskelligt

De to ture blev meget forskellige. Jeg har kigget i logbogen, og i det følgende kan I læse, hvad jeg har skrevet.

**Udturen:** 30. juni. Afgang fra Skagen kl. 5.00, ankomst Lyngør 19.30, lavishing 79. Solen skinnede fra en skyfri himmel, havet var fladt som et bræt, og vi fik læst bøger og gættet kryds og tværs; Blev forbrændte. 30 mil fra kysten fik vi øje på de norske klipper. Ingen mobil-dækning.

**Hjemturen:** 16. juli. Kontakter Vejrtjeneste Center Karup om morgenen. Vores plan er at afsejle først på aftenen. De siger ingen regn, 3 - 8 m/sek. fra vest og 10 m/sek. ved Skagen. Vi fremrykker afrejsetidspunktet et halvt døgn. 9.30 Afgang Åsgårdsstrand. 9.40 Regn.

10.05 Sejl sat - ny regnbyge. 10.07 Fundet varmt tøj til skipper og varmeapparatet tændt.

10.35 Motor stoppet, skipper iklædt regndress og redningsvest - noget meget sort er lige i hækken på os. 11.00 Slæbejolle forladt os. 1110 Slæbejolle bjerget i forrygende regnvej.

12.05 Hollænderbåken tværs, der er 84 mil til Skagen.

12.20 Frokost: Rejesalat, leverpostej, spegepølse, ost og kaffe. Skipper spørger 1. gang, om vi har en »komme i land øl« på køl! Sort bagude, lidt lysere forude. Ingen regn.

13.05 Færder tværs - motor startet, da farten er faldet til under 4 knob.

13.05 Skipper afløst, han tjekker oliestand i gearkasse. Motor er stoppet!

13.40 Skipper på plads med regntøj, sorte skyer nærmer sig faretruende 15.00 Vagtskifte, nu er konen også iført regntøj. Bygerne er den sidste hilsen fra de norske fjelde.

18.00 Vagtskifte, sø med hvide skumtoppe, vinden er frisket, vi tager et reb i storen.

20.45 Vagtskifte, konens søsyge må kureres med rortjans.

22.00 Solen går ned.

24.00 Vagtskifte, motor startet - ingen vind, men store bølger/dønninger. 00.20 Månen ned. 15 mil fra Skagen er krydstogtskib opankret.

03.00 Vagtskifte afløst, konen er usikker på egne navigationsevner, bl.a. kan vi se et hav af lys.

04.41 Solen står op.

05.35 Ankomst Skagen, logvisning 104 mil.

Søen blev roligere, da vi kom i læ af Grenen, solopgangen var smuk, blot var det hele skæmmet af en masse ankerliggende tankskibe udenfor Skagen (det var bl.a. disses ankerlys, der forvirrede konen). Hvorfor mon de ligger der? Det glemte vi at spørge om. Efter en opmærksomhedskrævende og anstrengende tur gjorde et varmt bad, en kold øl og noget mad i en fredfyldt havn godt. Endnu engang havde vi haft en god oplevelse med vores båd. De blide ture er gode, men det er de hårde ture, som vi husker og gerne fortæller om gerne i timevis.