

Sten's Dagbog 2000

Millenium projekt

**- eller generalprøve på en meningsfyldt
pensionisttilværelse**

År 2000 projekt, eller generalprøve på en meningsfyldt pensionisttilværelse?

1. Turen til England

(1-5/6): Kalkbrænderihavnen-Kiel

At skulle være væk fra det hele i tre måneder kræver i sig selv en ikke ubetydelig forberedelse både materielmæssigt, arbejdsmæssig og mentalt. Den sidste uge er især hektisk, for her skal man så følge med i vejrmeldingerne og svare på det spørgsmål som hele tiden bliver stillet: Hvornår er det I tager afsted? Alt lykkedes imidlertid og vi havde en fin aften onsdag (31/5) med madklubben i klubhuset. Tidligt i seng og så afsted i god ro og orden kl. 09.00. Vind i SSW, der senere drejede mod S og SE så med maskinens hjælp kunne vi gå en fin bue ind forbi Stevns og på den rummende vind til sidst holde Møn op så Klintholm kunne anløbes kl. 19.45.

Klintholm har ikke noget godt ry blandt danske sejlere bl.a. på grund af de mange tyske lystbåde. De gange vi har været der, har det imidlertid altid været uden for højsæsonen og vi har altid fundet os godt tilpas. Havnefogden var os også venligt stemt, for da hun spurgte hvor lang Blåmusling var og jeg sagde at jeg syntes den så lille ud blandt de mange store tyske både svarede hun 'ja og så er vandet meget koldt', hvorefter hun bestemte at vi var under 10m (og vi er 10.70!). Næste dag var der lovet (og det kom til at passe) kuling fra sydvest, så vi bestemte os til at ligge over. Trods alt havde vi god tid og vi var, som Rie udtrykte sig, 'uden for HT-området'.

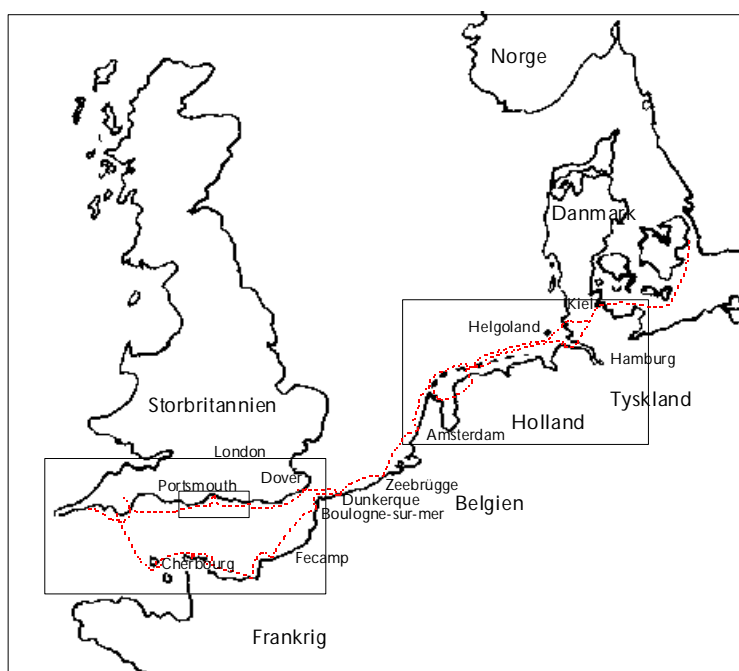
Overliggerdagen var helt fin især fordi vi mødte Roger og Kristin fra 'Badger'. Meget søde mennesker fra Dartmouth i Sydengland, som inviterede os på middag. Bekendtskabet startede med lidt snak på kajen og endte med indtil flere øl sammen. Ud over en lang række gode råd vedr Sydengland (og den modsatte vej om bl.a. Christiansø) resulterede den også i at vi sikrede os det kort over Vestlige Østersø som vi havde glemt at få med. Yderligere blev vi udstyret med Strømkort (tidal atlas) over hhv. Kanalen og The Solent. Til gengæld fik Badger vores Komma havnelods.

I Klintholm ringede Karsten og Moody fra 'Nicoya'. Vi plejer og møde dem i Kr.Himmelfartsferien, men havde pga. vores tur aflyst i år. Nicoya lå imidlertid nu i Orth på Fehmarn og vi aftalte at mødes næste dag om aftenen i BKYC i Kiel. Ganske vidst er omkring 100 sm., men meteorologerne havde lovet vind fra NW så hvis vi stod tidligt op gik det vel. Altså afgang kl. 03.40 og frisk sejlsad til Gedser som rundedes kl. 08.40. Desværre ville vinden ikke helt i NW det var snarere WNW, så for at holde farten i den nu flovende vind tog vi maskinen til hjælp. Det blev en lang dag for maskine og i lang tid i 1½ knobs modstrøm noget jeg må

erkende overraskede mig her 'midt' i Østersøen. Endelig i mørke nåede vi Kiel kl. 23.00 efter godt 19 timers sejlsad. Varm velkomst med øl, Irish coffee mm. så vi var meget, meget trætte da vi kom på køjen hen på de små timer. BKYC (British Kiel Yacht Club) er en spøjs affære. Et lille stykke England, der er mere engelsk en England selv. En sejlkлуб (med sejlørskole, der råder over 6 Najad 336), som er en reminiscens af de engelske besættelsestropper. Tyske statsborgere ingen adgang (vi måtte vise pas!), til gengæld mødte vi en dansk flyveofficer, der arbejdede i NATO i Nordrhein-Westfalen og som havde fast plads i klubben.

Næste formiddag fik vi besøg af Bernd og Jutta fra Schleswig (bekendte fra arbejdslivet). De kørte os en fin tur rundt i Kiel, som sandt og sige ikke er verdens mest interessante by. Den blev voldsomt udbombet under sidste verdenskrig, bl.a. fordi den var en af Det tredje Riges vigtigste flådehavne og værftsbyer. Sammen med Jutta flyttede vi også Blåmusling over til Holtenau for at gøre klar til turen gennem Kielerkanalen den næste dag. Her købte vi også tyske kort over turen fra Brunsbüttel og vestpå, ligesom vi besøgte de store sluseanlæg.

Charlotte fra 'Aurora' har engang beskrevet Kielerkanalen som 'den grønne kanal' og det er meget præcist, for stort set det eneste man kan se under sejlsaden er de grønne diger, der stort set overalt flankerer kanalen og på hvilket der sidder små tavse, koncentrerede mænd med grønne paraply/sol'er og hver med to til tre lange medestænger. Kanalen et i øvrigt et helt igennem imponerende stykke ingeniørkunst der åbnede for trafik i 1895. Dens primære formål var at forbedre forbindelsen mellem Nordsøen med Østersøen. Den er dimensioneret sådan at selv det daværende kejserriges største krigsskibe kunne flyttes mellem de to farvande, beskyttet og uset. Ud over de to sluseanlæg i henholdsvis Holtenau og Brunsbüttel er der

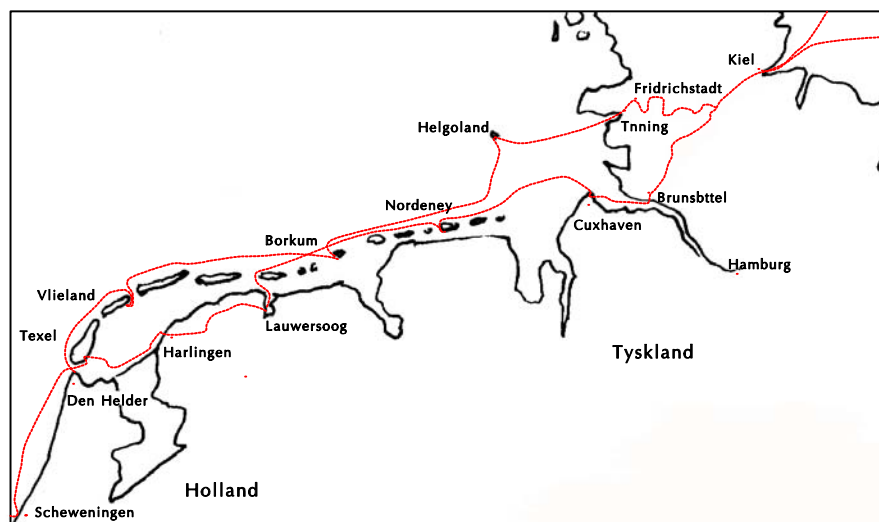


ingen hindringer for sejladsen alle broer har en fri gennemsejlingshøjde på 30 m. Mest spændende er den gamle nittede jernbane- og færgebros ved Rendsborg. Under den høje jernbanebro, hvortil togene kører af to enorme cirkelformede ramper, hænger en gondol der som en anden svævebane, kan transprottere biler og passagerer over kanalen, bare et par meter over vandoverfladen. Så vidt mig bekendt er det det eneste (bevarede) eksempel på denne brotype. Det sidste par mil før Brunsbüttel sejles mellem store industriområder og vi ankom til Brunsbüttel kl 19.00, efter 54 sm. og 9½ time.

(6-8/6): Brunsbüttel-Cuxhaven

Op tidligt. Turen fra Brunsbüttel til Cuxhaven på bare 17 sm. er vores første i tidevandspåvirket farvand, og den skulle i hvert fald foregå i medstrøm. På den anden side

kyrde det afmærkede løb (det skal gøres vinkelret på sejlretningen). De sidste mil lige på bb side af løbet (og altså nu med grønne tøndes om sb) fik vi virkelig en forsmag på hvad det betyder når strømmen løber 3 knob mod bare 5-6 m/s, og her altså i relativt beskyttet farvand. Kl. 9.00 efter bare 2½ times sejlads (og altså som nævnt 17 sm) kunne vi så anløbe Cuxhaven. Her skulle man virkelig tage sig i agt for strømmen: lige på tværs af havnehullet og styringen skulle kompenseres med 30-35°! Havnen (marinaen) er temmelig uinteressant, det mest spændende var egentlig at det var første gang vi oplevede en marina med flydebroer styret af mange meter høje stålsøjler, der skal kompensere for de ca 3½ m tidevand. Der er en hyggelig gammel havn inde bagerst i trafikhavnen, men her skal man under en bro og gennem en sluse og vi havde jo ikke tænkt os at slå permanent lejre her.



Cuxhaven by derimod er på mange måder en spændende nordtysk by, hvor den tætte forbindelse til Elbemundingen er tydelig. Det er havne- og kystrelaterede aktiviteter, der dominerer herunder små hoteller og pensioner. Her er et stort radarovervågningstårn, der indgår i Elbe VTC (Vessel Traffic Control), her er diverse færger (til Brunsbüttel), turistbåde, der lover at man kan se sæler (Seehundefart) samt (sprit)ruter til Helgoland. Mest markant er dog den store semafor, der fortæller de udsejlede fra Elben, hvilken en

ville vi ikke alt for tidligt op så vi mente at afgang en times tid efter HW, der var kl. 5.40 ville være passende. Morgenen var grå og meget diset og vi følte os meget små da vi helt alene lå i den store sluse og blev løftet små tre meter op og lukket ud i et blågråt konturløst dis, hvor vi stort set intet kunne se. Vinden var N 3-5 m/s og vi fik hurtigt sat sejl og sat kursen mod den første store røde tøndes, der med bare en sm. afstand, som nr. 58a af de røde tøndes markerer styrbords side af Elberenden, og som ligger kun en kvart mil uden for Brunsbüttel. Vi havde hørt adskillige truende historier om tyske myndigheders indgriben over for lystfartøjer, der ikke holdt sig inden for det afmærkede løb (bøder på stedet), og vi havde ikke brug for problemer af denne art. Sigbarheden var på knapt en mil, dvs vi kunne næsten se fra tøndes til tøndes, og med god fart gik det mod W. Snart passeredes vi på bb side af en af 'Küstenwachtes' grønne patruljebåde (Rie troede det var Greenpeace), jo de holdt skam øje med os. Og hvor det gik! Efterhånden som vi vænnede os til situationen og sigbarheden bedredes begyndte vi næsten at nyde turen 6.5 knob gennem vandet og ind imellem op til 10 knob over grunden, hu-vej hvor det gik. Omtrent 3 sm før Cuxhaven drejer løbet mod NW og da vinden samtidigt var drejet NNW besluttede vi os til at bjerge sejl, starte maskinen og

vind retning (kompassrose) og - styrke (en fane pr. 2 trin på Baufort skalaen) man kan forvente ved hhv. Helgoland og Borkum. Denne sidste skulle i to dage stå på NW 6 Baufort svarende til 12-14 m/s.

(9/6): Cuxhaven-Nordene

Allerede gårsdagens oplevelser med strømmen havde med al ønskelig tydelighed gjort det klart i hvor høj grad man skal regne med stømmen. Fra Cuxhaven er der små 20 sømil mod NW ud til Scharnhörn, hvor kursen kan lægges sydover. Risikoen for en ubehagelig vind-modstrøm situation med krap sø, er derfor overhængende. Med vinde fra nordvest af bare hårdtvindsstyrke, er man stort set fanget. Dertil kommer at den nærmeste (måske) anløbbare havn mod syd er ca 65 mil væk. Her er altså alle muligheder for at få havnekuller. Heldigvis havde meteorologerne i deres 5 døgns prognoser lovet vinde, der skulle dreje mod SE, men ventetiden med W til NW 10-12 var ikke rar. Hver gang højvandet nærmede sig (afgang finder optimalt sted ca 1 time efter HW, da strømmen vender 1t 20 min efter HW) må man overveje: er det nu eller skal vi vente i yderligere 12 timer? Heldigvis lå HW i disse dage tidligt om morgenen, hvilket giver en lang dag til sejladsen, men for hver dag der går kommer HW en lille time senere og dagen bliver altså tilsvarende kortere.

Da dagen endelig oprandt og vinden rent faktisk som lovet var drejet i SE 8-13, ja så lød det mere som 13 end som 8 og jeg var parat til at finde en rationel forklaring (undskyldning) for at se tiden an (hvilket reelt ville betyde at vente et døgn). Heldigvis så Rie strengt på mig og huskede mig på at vi skulle med vinden, ikke imod den.

Og hvilken sejlads. Allerede indefra havnen havde vi sat to reb (som Rie siger: det er nemt at rebe ud, hvis vi synes at dét er en god ide). I første omgang startede vi imidlertid blot med genuaen alene, næsten plat læns og ingen strøm, der så efterhånden blev til medstrøm der stadig øgede. Solen skinnede, himlen var høj og blå, vandet næsten fladt og vi fløj afsted mod NW ud i det ukendte, ud i Tyske Bugt (selv navnet er lidt truende). De næste timer blev flot sejlads. De første 18 sm og Scharnhörn nås på bare 3 timer. Her sætter vi storsejlet og skærer op til SW. Vinden er ESE 11-13 m/s og vi flyver afsted. De næste timer passerer Weser- og Jademundingerne og med den enorme mængde af bøjer og trafik er vi glade for, at det er højlys dag og god sigt.

Målet for dagens sejlads er Nordeney en af de tyske østfrisiske øer, der med deres sære navne strækker sig som en række barriereøer med konturløse klitlandskaber fra Wangerooge og Spiekeroog, Langeoog og Baltrum i øst til Juist og Borkum i vest. Midt i ligger så Nordeney bl.a. andet kendt fra Eriskine Childers berømte spion- og sejlerroman *The Riddle of the Sands*, fra begyndelsen af forrige århundrede, men også fra en af Karen Blixens berømte 'fantastiske fortællinger': *Syndfloden over Nordeney*. Selv om Nordeney er det bedste bud på en havn på denne strækning er de forskellige sejladsbeskrivelser samstemmende: her skal man tænke sig om. Nordeney kan være livsfarlig at anløbe under ugunstige forhold. I en tysk farvandsbeskrivelse fra 80'erne (*Dr. Karlheinz Neumann: Die Nordseeküste: Elbe bis Isselmeer*) nævnes det, at sandene og renderne (der er to indsejlinger hvor den ene, Dovetief, principielt kan besejles ved alle stadier af tidevandet) hele tiden flytter sig og at afmærkningen flyttes i overensstemmelse hermed. Somme tider, efter stærk storm, kan renderne helt sande til og havnen kan slet ikke besejles udefra og afmærkningen inddrages så i overensstemmelse hermed. Vores 'bibel' *The Macmillan Reeds Nautical Almanac 2000* har følgende kommentarer: 'Indsejling sker gennem Doevetief, som er vel afmærket, men barren kan være farlig i pålandsvind med medløbende sø, hvor denne bryder, især under ebbe. Anløb om natten er farlig'.

Vi er imidlertid ved godt mod; med den fart vi skyder regner vi med at nå anduvningsbøjen inden kl. 19.00. Ganske vidst er det ebbe, og altså modgående strøm, men på den anden side er der fralandsvind og vi har fuld tillid til vores maskine. Vinden er langsomt aftaget og da vi kl 18.45 når frem er den drejet til S og aftaget til kun 3-5 m/s. Det bliver en vidunderlig oplevelse at anduve efter 64 sm. sejlads. Rejekuttere, der sætter deres karakteristiske store net på begge sider af båden, aftensol over den hvide klitrække og en enkelt sæl der stikker hovedet op af det næsten spejlblanke vand blot hundrede meter fra

Blåmusling. Men strømmen er imod og de sidste 5 sm tager 1½ time og loggen viser 8 sm så dagens samlede resultat bliver 72 sm. Men så er vi der også. Fast fortøjet i havnen kl. 20.30.

(10/6): Nordeney-Lauwersoog

Desværre virker vores dyrt anskaffede Navtex modtager ikke efter hensigten. Vi har indtil videre kun modtaget sporadiske vejrmeldinger. Slet ingen mens vi lå i Cuxhaven, men en enkelt (fra en norsk sender), mens vi var på havet i går. Heldigvis går DMI's vejrmeldinger fra DR's MB og LB sendere stadig fint ind. Varslerne for Fiskerbankerne (nord for os), Tyske Bugt (vores distrikt) samt Humber og Thames (syd for os) er naturligvis af stor interesse, men især femdøgnsprognooserne for Nordsøen indgår som en vigtig del af planlægningen. Det gode sejlvejr og den favorable vindretning fra i går vil ikke vare ved. En front nærmer sig sydfra med torden. Vinden loves først svag fra S men senere tiltagende og drejende til SW endvidere loves det at det disede vejr vil klare op. Hvad værre er, det ser ud til at vi nu igen kommer ind i en periode med kraftig vinde. der loves 10-15 m/s fra SW, og vi er stadig ikke rundt om hjørnet ved Den Helder. Vi beslutter os derfor til at sejle videre med det samme, men da der er mere end 110 mil til Den Helder beslutter vi os til at 'snyde'.

Kun små 45 sm sydvest for os ligger Lauwersoog. Passerer vi Borkum videre mod vest fortsætter kæden af øer. De Vestfrisiske øer er en del af Nederlandene (som vi normalt kalder Holland, men Holland er kun en del af Nederlandene og her er der altså tale om Friesland) fortsætter med Schiermonnikoog, Ameland og Terschelling inden ørækken bøjer af mod syd og afsluttes af Ameland og Texel. Mellem Schiermonnikoog og Ameland er det muligt at komme ind i vadehavet, bag ørækken og gennem en sluse at komme ind i Lauwersmeer. Herfra er det så muligt (uden at rigge masten af), at sejle i beskyttet farvand helt igennem Holland til Vliesingen. Det har vi nu ikke planlagt, men kun en godt 40 sm. kanaltur fra Lauwersmeer til Harlingen kun ca. 35 mil fra Den Helder. Det er vel ikke det værste man kan tænke sig, når alternativet er 100 sm på kryds i hård vind uden reelle muligheder for at søge læ undervejs?

Så skal der altså planlægges igen. Lad mig, også for at overbevise mig selv om at jeg har forstået, hvad det hele går ud på, prøve at forklare omhyggeligt, hvilke faktorer, der indgår (men hvis det er kedeligt så spring det næste par afsnit over): For at komme ud fra Nordeney den korteste mulige vej beslutter vi os til at prøve det løb, der hedder Schluchter. Det løber NE-SW (i modsætning til Dovetiefs NW-SE-lige retning), og der kan dermed spares ca. 5 sm. hvis man skal sydvestpå, hvilket vi skal. Hagen er, at Schluchter har væsentligt mindre vand over barren end Dovetief, og løbet må derfor må passeres ved, eller tæt ved højvande. Samtidigt skal turen gerne tilrettelægges, så man bedst muligt udnytter den tidevandsbestemte strøm, der løber langs kysten. Endelig er det bedst at ankomme til Westgat, der er indsejlingen til Lauwersoog, således at vi kan sejle ind og helst have

strømmen med os, dvs det bør være nogle timer før højvande ved Lauwersoog. Nu er det klart, at under normale omstændigheder kan man ikke opfylde alle disse krav på en gang; men må gå på kompromis; men i dette tilfælde ser det dog ud til at lykkes at få alt til at gå op i en højere enhed:

Højvande (HW) ved Nordeney er den første faktor, der skal overvejes. Her anvendes 'Biblen'. Da Nordeney er en såkaldt sekundær havn, hvor der ikke er egen tidevandstabel, må der regnes. Referencehavnen er Helgoland og HW her, indtræffer $\frac{1}{2}$ time før ved Nordeney (forskydningen afhænger i øvrigt af, hvornår på døgnet vi er, men variationen er lille, så det glemmer vi). HW ved Helgoland om morgenen den 10/6 indtræffer kl. 05.40 CET (Central European Time også kaldet mellem-europæisk tid), hertil tillægges 1 time for sommertid og fratrækkes altså $\frac{1}{2}$ time for tidsforskellen til Helgoland. Dvs. HW ved Nordeney er kl. 05.40 + 1 - $\frac{1}{2}$ = 06.10. Blåmusling stikker 1.70 m. Forskellen mellem HW og LW er +2.4m og +0.2m i forhold til kortnul (i dette tilfælde er højdevariationen mellem Nordeney og Helgoland uden betydning, men det er langt fra altid tilfældet). Som en tommelfingerregel regner man med at vandstanden falder med ca. $\frac{1}{12}$ i løbet af den første time og yderligere $\frac{2}{12}$ i den anden time efter højvande. I vores tilfælde er vandet altså faldet med ca 20 cm kl. 07.10 og yderligere 40 cm kl. 08.10. Der er altså på dette tidspunkt stadig 1.80 m ekstra vand over kortnul. Selv en time senere, fire timer efter HW dvs kl. 9.10, hvor vandet er faldet yderligere $\frac{3}{12}$ eller ialt 1.20 m er der stadig 1.20 m over kortværdien, som på det tyske detailkort, hvor den omtalte afmærkede rende (der altså flyttes efter dybderne) siger hhv. 1.3 og 0.8 m. Vi er altid meget forsigtige og beslutter os til under ingen omstændigheder at starte senere end to timer efter HW altså kl. 08.10. I værste fald har vi så stadig mellem 3.30 og 2.60 m; alt sammen under forudsætning af rolige vindforhold og behersket sø.

Tidevandskortene på vores oversigtskort (*Imray, C26 Ijmuiden to Die Elbe*) viser at strømmen langs kysten begynder at vende omkring 1 time før HW ved Dover. Herefter vil vi principielt have strømmen med os mod vest de næste 6 timer og derefter yderligere ca. 1 times lægt vand før strømmen igen begynder at løbe mod nord. Den 10. er det HW ved Dover kl. 05.30 UTC (Universal Time Coordinated bedre kendt som Greenwich Mean Time), hertil lægges en time til CET og yderligere en time for sommertid, altså bedste starttidspunkt 05.30 +2 - 1 (for strømmens kæntring i forh. til Dover) dvs tidligst kl. 06.30.

Sidste overvejelse er strømmen ind gennem Westgatt. Her er det (heldigvis) ikke nødvendigt med overvejelser vedr. vandstanden, under normale forhold er der tilstrækkeligt selv ved LW, men der advares dog stadigt mod brækkende søer på barren under kraftig pålandsvind. I øvrigt advares kraftigt mod strøm på tværs af renden i den ydre del af indsejling gennem Westgatt.

Så er der lidt uenighed mellem autoriteterne: 'Biblen' siger at strømmen i Westgatt bliver østgående fra + 5.30

efter HW ved Helgoland og at den vender mod os igen 30 minutter før HW ved Helgoland. Den tyske: *Revierführer NORDSEE. Deutsche Segler Verband (DSV), Kreuzer Abteilung*, mener derimod at dette sker allerede hhv. +4.10 og - 2.15 i forh til HW ved Helgoland. I alle tilfælde er aftenhøjvandet ved Helgoland den 10/6 kl 18.00 +1 (sommertid igen) dvs. kl. 19.00. De to autoriteter mener altså strømmen vender imod os hhv.18.30 ('Biblen') og 16.45 (DSV). Da selve indsejlingen gennem Westgatt er ca. 10 sm. lang (altså 2 ca to timers sejlads) bør vi ikke være ved anduvningsbøjen senere end hhv.16.30 resp. 14.45.

Den samlede afstand fra Nordeney til anduvningsbøjen ved Westgatt er ca. 45 sm eller ca. 9 timers sejlads. Ved afgang kl. 06.30 fra Nordeney kan vi derfor nå Westgatt anduvning kl. 15.30 det skulle give os medstrøm på vej ind selv hvis 'Biblen' tager fejl og DSV har ret. Konklusionen bliver altså afgang: kl. 06.30.

For at begynde med resultatet af de navigatoriske overvejelser nåede vi anduvningsbøjen i god tid til at få medstrøm ind igennem Westgatt. Der var endog kraftig, tværgående strøm i den yderste del af den afmærkede rende, rent faktisk måtte der i begyndelsen styres hele 30° højere end kompaskursen og jeg var faktisk (jeg indrømmer det kun modvilligt og vil aldrig gentage det) meget (ubehageligt meget) tæt på at sejle en stor rød grim hollandsk bøje ned. Jeg er ikke helt sikker på at det var gået mest ud over bøjen. Vi nåede slusen ved Lauwersmeer kl. 16.00 i medstrøm, men på det tidspunkt var de lokale sejlere begyndt at komme ud af slusen (i forventning om at strømmen var umiddelbart ved at vende?) så om 'Biblen' eller DSV har ret står stadig lidt hen i det uvisse.

Selv slusede vi efter kort tid ned på Lauwersmeer og i den korte ventetid blev vi underholdt af en lokal sæl (inde i forbassinet til slusen).

(11-13/6): Lauwersoog-Harlingen

Lauwersmeer er et af den store række kystsikrings- og landvindings arbejder Holland er så berømt for. Mest kendt er selvfølgelig Deltaverkerne i Sydholland. Disse kontrollerer Rhinens udmunding i Nordsøen og er opført efter en stor stormflod i midten af 1950'erne, og Isselmeer, den store indsø midt i Holland, der påbegyndtes allerede i 1930'erne. Ideen var her at afsnøre store estuarier (fjordagtige flodudmundinger med tidevandspåvirkninger), for derigennem at kunne kontrollere tidevandet og sikre lavtliggende områder mod stormflodspåvirkninger, samtidigt med at der skabtes muligheder for store landvindingsarbejder. Lauwersmeer er et sådant eksempel i mini-format. Diget, der med en 13 km lukker af ud til vadehavet, blev bygget så sent som i 1969.

Det er interessant at konstatere, hvordan vores (altså 'samfundets') opfattelse af naturen har ændret sig i tidens løb. I begyndelsen og midten af de 20. århundrede (altså det århundrede vi lige har afsluttet) var det helt klart

nytteværdien: indvinding af nyt land og beskyttelse af produktionsjord, der var den primære drivkraft bag de store projekter. Senere i 70'erne og 80'erne var det den stigende velstand og fritidssamfundets krav til rekreative områder, der var dominerende og nu er det vel nærmest 'ornitopaternes' (det er et dejligt udtryk jeg har lånt) kritikløse 'tilbage til naturen' og 'alt skal være som det var' (hvornår for resten?) filosofi, der synes at være den dominerende tankegang. Tilsvarende udviklingstræk findes i Danmark og jeg kan ikke lade være at tænke på, at hvis det nuværende, næsten ureflekterede, specialistfunderede natursyn havde været dominerende altid, så havde vi vel levet som i forrige århundrede endnu. Ikke at vi ikke skal værne om naturværdierne, men det forekommer mig at man bør være på vagt over for enhver form for 'fundamentalisme'. Så er det sådan set ligegyldigt om den er funderet i religion, livsstil eller natursyn.

Hvorom alting er, så er Lauwersmeer et dybt fascinerende stykke natur (kunstigt javel, men dog en del af den natur som også menneskene er endel af). De områder der før 1969 jævnlige blev oversvømmet ligger nu hen som engarealer med adgangsforbud for mennesker og tilflugtssted for utrolige fuglemængder. Hele den dybere del af det tidligere tidevandsområde er nu et utroligt attraktivt rekreativt sejladsområde med adskillige lystbådehavne. Dr. Neumann, der har besejlet området før 1969, skriver dog at han gerne tænker tilbage på tiden før. Helt nede i den sydligste del af Lauwersmeer ca. 5 sm. fra slusen sejler man ind af en smal rende, der udgøres af den tidligere priel (tidevandsrende) mod Dokkumer Nieuwe Sluis, hvor vores egentlige kanalfart skal begynde. Inden da overnatter vi i en lille hyggelig havn lige uden for slusen. Det er en vidunderlig aften, hvor toppede lappedykkere pludselig har taget over som en af de dominerende 'vandfugle' på stedet, vistnok et udtryk for at vi nu er i et ferskvandsområde. Det er en utroligt flot fugl med en fabelagtig dykkeevne. Vi ser en komme op med sin middagsmad, en lille ål som den faktisk har nogle problemer med at holde fast på og fortære.



Kanalsejlads

Næste morgen er det pinsedag og slusen åbner først kl. 09.00, vi har altså god tid; kl. 9.00 præcis skifter det røde lys før slusen til 'rødt over grønt', hvilket betyder at der vil blive lukket op for os, og kort tid efter er sluseportene åbne, der skiftes til et fast grønt lys og vi sejler ind for at blive sluset ca. en meter op. Kanalen er meget smuk og

med store kurver, der fint passer til det omgivende landskab. Vi passerer nu overflødiggjorte (pga. aflukningen af Lauwersmeer)diger og ser den ene karakteristiske frisiske gård efter den anden. Det er store enkeltliggende bygninger ofte byggede på mindre forhøjninger i det ellers flade landskab. De er kvadratiske i deres grundplan og hvor et stort høløft på første sal (et hauberg), har gjort det muligt, under stormflod i tidligere tider, at kunne søge tilflugt. Mange af disse gårde, der generelt er utroligt velholdte, har stadig deres stråtag, men vi ser også en del steder hvor der, som en slags ny gavl til gårdens ene side er bygget en ny 'parcelhusfor side'. Det ser ret spøjst ud.

Mens vi sejler fanges vores hækbølge af hammeren på den lave befæstede kanalkant, og vi forfølges af en lyd af brydende vand, der hele tiden får mig til at tro at vi er ved at blive indhentet af en anden båd., men vi er faktisk alene kun omgivet af de allestedsnærværende lappedykkere, præstekraver og små (for mig ubestemmelige) rovfugle; men jeg er heller ikke 'ornitopat'.

Da vi når den første bro overraskes vi af et skilt, der på hollandsk (tror vi nok), antyder at der skal betales bropenge: 1.50 Hfl. Vi har ingen småpenge, og må fortvivlet vinke med en 100 gylden seddel (ca. 350 kr), da damen, der har åbnet broen (i en slags fiskestang) sænker en rødmalet træsko ned til os for at modtage afgiften. Der er imidlertid ikke grund til panik, vi stopper midt i den åbne bro og får korrekt tilbage på vores store seddel. Kl. 10.30 når vi Dokkum en mindre frisisk provinsby, hvor man sejler ad den gamle voldgrav lige uden for de bevarede volde lige syd om byen. Vi fortsætter gennem det smukke solbeskinnede landskab og passerer bro efter bro til vi lige før kl.13, når den første bro ved Leuwarden, der næst efter Groningen, er den største by i Friesland. Her indhenter vi to store svenske 47 fods både ('Carib' fra Göteborg og 'Tinto' fra Malmö), som forlod Cuxhaven samtidigt med os, og som vi sidst så på Nordeney. Det er lidt overraskende, da vi ved at Tinto stikker 2.10 m og kanalen angiveligt kun har 1.80; men nu er han altså her, sikkert også med en fint sandslebet køl.

Ved Leuwarden sejler man tværs igennem byen og det er måske i virkeligheden den bedste måde at opleve en hollandsk by på. Efter Leeuwarden skifter kanalen helt karakter. Vi er nu på den store *van Harinxma-kanal*, der forbinder Harlingen ved vadehavet med Groningen og videre til Delftziel. Det er nu næsten en motorvej vi besejler, stor er kanalen i hvert fald skønt trafikken knapt nok er som på den ny nordjyske motorvej. I modsætning til strækket mellem Dokkum nieuwe sluis og Leeuwarden, passer kanalens forløb og proportioner slet ikke med landskabet, den dominerer simpelthen totalt. Det bidrager heller ikke til oplevelsen at vinden piver lige imod os fra W, hen over det helt flade landskab. Vi når lige Franeker inden brovakterne holder pause (søn- og helligdage mellem 16 og 17.30 og beslutter os til at overnatte her.

Franeke er en lille typisk nederlandsk by med pæne huse ned mod de små kanaler. Som vores Dr. Neumann konstaterer er det 'Nett, nett, nett!'. Vi går en tur og finder et fint sted, hvor vi kan nyde en øl på en terrasse helt ud mod kanalen. På vejen tilbage spiser vi kinesisk (det bør der ikke skrives hjem om) og finder derefter et sted, hvor vi kan se DK's første kamp ved fodbold EM. Resultatet af denne begivenhed bør der heller ikke skrives om, gad vide om vi skal se mere EM i år?

Vi sover længe mandag og kommer først op ved halv-otte tiden. Rie får et akut anfald af 'motionitis' og vil absolut ud at løbe, og det på trods af at der givetvis ikke er nogen, der ser hendes heltegerning og som kan rapportere om den derhjemme. Alle forretninger er lukkede da det er 2. pinsedag, så vi må nøjes med det sidste af brødet fra Cuxhaven; men ristet er da også spiseligt. Kl. 10 fortsætter vi så af den store kanal mod Harlingen. I Harlingen lægger vi os i en lille havn umiddelbart inden for slusen. Herr. Dr. Neumann siger ganske vidst at der kun er 1.5 meter vand. Han har sikkert ret, for ekkolodet siger 1.40m, men den øverste halve meter af bunden er rent tyndt mudder så vi kommer ind til en bro, hvor vi ligger fint (og helt stille). En lille klub med få gæster, hvor de fleste kender hinanden. Helt nyt klubhus og noget der synes meget typisk: Havnepengene er ikke voldsomt høje ca. 100 kr for Blåmuslings 10.75 m, men der skal betales for alle ydelser 1 gylden for 200l vand, 1 gylden yderligere for 2kw strøm. Jeg tror som end ikke det er de ekstra penge der er afgørende, det kunne man jo bare lægge på havnepengene og de der automater de bruger må koste en mindre bondegård; nej jeg tror snarere at der er tale om en blanding af (overdreven?) retfærdighedstrang kombineret med et helt reelt ønske om at bremse overforbrug af ressourcer som energi og vand.

Det er et vidunderligt sted her i den gamle fæstningskanal, helt fredeligt. Det første vi hører da vi har fortøjet er klokkespil. Fra vores tid i Belgien genoplever vi pludselig lyden, der er så typisk for flamske og nederlandske byer: Flere gange om dagen går klokken igang med sit job, og spiller en salme på sit noget specielle instrument. Jeg har altid undret mig over hvor og hvornår han øver sig, han kan jo ikke sådan pakke instrumentet sammen? Bare mens jeg sidder her og skriver er det igen den lyd der trænger ned til os i Blåmusling. Kun 5 minutters gang op til Harlingens centrum, der i dag er erobret af et motorcyklerlejlighed. Vi får at vide at det er besøget i Harlingen, på den årlige rundtur til 11 frisiske byer, vi oplever. Der utallige (og jeg mener rigtigt mange, ja i tusindvis) af motorcykler i alle størrelser. Mange er stoppet for at spise, andre er stadig på vej ind eller ud af byen. Ved en åben bro venter de første 25-30 Harley Davidsons på at komme over, mens en stor hollandsk vadehavsbåd entrer havnen. Få minutter senere bliver vi passeret af en kortge på mellem 50 og 100 Velo Solex'er!

Når man sådan tilbringer et par dage med at gå rundt i et andet land uden at søge deciderede turistmål op, kan man ikke andet end reflektere over hvad man ser. Som

jeg allerede har antydnet er det er først falder i øjnene i Holland, hvor velordnet al ting er. Fine små velholdte huse i proportioner, hvor nyt indpasser det gamle. Alle vinduer og døre er nymalede der er fint udførte dørskilte, som tydeligt bekendtgør at her bor familien 'de Jong' eller 'van Steen'. De kalkede trappesten og udsatte potteplanter signalerer at man også tager sig af det ydre og her er der (tilsyneladende) ingen, der øver hærværk eller stjæler. Man må også undre sig over at de store gadevendte vinduer, bagved hvilke dagligstuerne findes, ikke har gardiner. Man kan se lige ind, for her foregår der ikke noget der ikke tåler dagens lys. Også gaderne er nydelige: brolagt med klinker på højkant i to farver og lagt i et buet forløb, der smukt passer til gaden som hvælver svagt på midten.

Maden og forretningerne er et kapitel for sig. Det hele synes så cellofanpakket og velordnet at det kun kan beskrives som kedeligt. Oceaner af fabriksfremstillede halvfabrikater. Aldrig har vi brugt så megen tid og købt så lidt som i det supermarked vi efter nogen søgen fandt frem til.

Det nydelige og velordnede ydre tolkes ofte som et udtryk for et stærkt kalvinistiske, næsten puritansk og nydelsesfor nægtende, samfund. Men der rummes også plads til ting der går ud over de sædvanlige borgerlige normer vi vi er vant til hjemme. På en af de velordnede gader stødte vi på et såkaldt 'koffiehus', og navnet: 'Hofnar' fik mig pludselig til at huske at man i Holland legalt kan gå på koffiehus og købe og ryge cannabis. Vi kunne ikke nærer os for at se om det virkelig var en sådan lastens hule, der kunne trives midt i velordnede den frisiske idyl. Det var det tydeligvis, selv om det eneste ydre tegn på at det var her den hollandske ungdom blev fanget af de euforiserende stoffer, var et beskedent skilt der bekendtgjorde at der ikk var adgang for unge under 18 år.

Jeg er begyndt at nyde og opleve. Jeg håber at jeg ikke mere skulle tyrannisere mig selv med det jeg tror vi kunne have nået hvis bare vi havde planlagt anderledes. Vi troede først vi skulle have set Holland på tilbagevejen, men det er vel ok at nyde det her og nu, og det vi når det når vi. Hvorfor pine sig selv mod præstationsmål som man selv sætter, og af hensyn til hvem? Skal dette nydes så skal det nydes....., gad vide om vi ikke tager en dag til her i morgen? På den anden side har vi allerede regnet på højvandet, og passagen over en mindre sandbanke med kun 1.50m vand lige syd for Harlingen på vej mod den Helder eller Isselmeer, hvem ved?

(14-17/6): Harlingen-Zeebrügge

Fra Harlingen, hvis beskyttede havn ligger helt inde på den Vestfrisiske kyst med et stor vadehav udenfor, er der én stor rute ud til den åbne Nordsø, der kan besejles på alle stadier af tidevandet. Den løber i nordvestlig retning og når det åbne vand mellem Vlieland og Terschelling. Længere sydpå mellem Ameland og Texel findes også et gat (som ikke kan besejles) og så endelig, helt mod syd en indsejling mellem Den Helder og Texel. For at nå Den Helder, Hollands nemmest besejlbare åbentvandshavn

og vigtigste flådebase, må man imidlertid, hvis man kommer fra Harlingen, følge et løb i sydlig retning, hvor største dybde ved lavvande kun er 1.5 m, for herefter at dreje mod vest og et stykke sejle parallelt med det store Afslutsdijk, der adskiller Isselmeer fra vadehavet, og derefter senere dreje mod nordvest i en stor bue op mod Texel for endelig at styre sydvest til Den Helder.

Afgang omkring højvande og udslusning i det salte vadehav. Meget dårlig sigt på 1-1½ sm, men dog tilstrækkelig til at vi kunne se fra bølge til bølge. Meget svag vind fra SSW. Efter kort tid mødte vi skibe, der også med højvandet kom i en hel kortegede nordpå, sikkert sluset ud fra Isselmeer sammen, og nu på vej mod Harlingen og kanalerne. Vi overvejede selv at gå via indlandsfarvandet til Amsterdam og IJmuiden, men enedes om, at selv om der stadig blev talt om hårde vinde i Nordsøen lidt endnu, måtte det være tid til at lægge sig i stilling til et par effektive hug videre, og Den Helder synes at være det traditionelle sted for dette. Efterhånden som løbet drejede mod NW og vinden tog til udviklede det sig til en helt fin sejlads, noget vi ikke har haft for meget af. Opklaring og god medstrøm gjorde sit til at vi hurtigt kunne se Den Helder og det tiltalte os bestemt ikke. På den anden side (dvs på Texel, umiddelbart til sb.og bare 5 sm fra Den Helder) ligger imidlertid Oudeschild en lille havn som 'biblen' taler varmt for. Altså hurtigt planændring, trods alt var tanken om indeblæsning på Texel mere attraktiv end så mange andre steder.

Meget fik vi nu ikke set til øen for vejrguderne var med os denne gang. Udsigten om aftenen havde bedret sig og lovede NW 5-10 senere aftagende og skiftende. Altså afsted ud over bakkerne og så hurtigt som muligt. Turen fra Texel sydover giver inden for en enkelt dags sejlads kun to muligheder for anløb af havne: Til IJmuiden ud for Amsterdam er der godt 20 sm., og fortsætter man videre er næste mulighed Scheweningen, der vel nærmest kan betragtes som Den Haag's havneby. Vælger man som vi Den Haag, bliver sejlturen godt 60 sm. Turen var rimeligt begivenhedsløs (bortset fra at vi passerede et par produktionsplatforme for naturgas); man ser ikke megen variation i den flade kystlinie og det er egentlig af størst interesse at følge med i strømmen. Starten var tilrettelagt efter at komme af sted så tidligt som muligt, men dog således at vi ikke skulle generes for meget af modstrøm det første stykke ud gennem Schulpengat for herefter at få mest mulig glæde af medstrømmen ned langs kysten (i perioder op til 1½ knob). På så langt et stræk når strømmen dog at vende og efterhånden forvandles de ca. 5.5 knob gennem vandet fra 7 knob over grunden (og stor optimisme) til bare 4 (og dyb depression)!

Scheveningen anduvedes ved 18.30 tiden efter en fin dag med megen god sejlads. Vejrmeldingen lovede også fortsat fint vejr (men nu med vind lige i underkanten) så vi besluttede os til hurtig skafning og tidlig afgang næste morgen. Den Haag må vente til en anden gang. Det største sejladsmæssige problem på turen videre fra Scheveningen mod syd er passagen af Maasmond og dermed indsejlingen til Rotterdams havn og Europort, der

simpelthen verdens største havn. Med udsejlingen fra Texel har vi bevæget os ud over Herr. Dr. Neumanns gebet og vender os nu mod Brian Navins ekspertise (*Brian Navin: North Sea Passage Pilot*).

Som det sikkert allerede nu er klart har Blåmusling et endog særdeles veludstyret bibliotek (faktisk var et af vinterens forberedende projekter at skaffe ekstra hyldeplads i kahytten), også hvad angår Pilots. Netop til Brian Navins bog knytter dig sig en lille historie. For to år siden mødte vi i Rødby en engelsk Moody 33 og kom i snak med ejeren og hans kone. Det var umiddelbart før vi skiftede Blåmuslings motor ud, og vi opdagede at Moody's motor var en Perkins og identisk med den vi netop var ved at udrangere. Så vi forærede vores reservedelslager af pakninger, termostater mv. væk. Som trak for hjælpen fik vi den ovennævnte North Sea Passage Pilot forærede med en dedikation, der lyder: *'2 June 1998 Welcome to England (in advance) to Rosemarie and Sten from Brian (Navin, for ham var det) and Barbara'*.

Med denne lille historie tilbage til Maasmond, hvor vi altså har studeret Brian Navin, der indskærper at man skal undgå den trafikseperering, der ligger lige udenfor Scheveningen og Maasmond og samtidigt skal man holde sig så tæt vest til en linie mellem to veldefinerede bøjer som muligt. Endelig indskærpes det at man - inden man krydser - skal kontakte Maasmond VTC og få tilladelse til dette. Alt gik nu helt fint meget lidt vind (maskine) og god sigt, men kors hvor er der mange store jernskibe på en gang: Ud og ind af havnene og langs kysten, dels i trafiksepereringen dels i 'Inshore traffic zone'.

Det tager næsten 10 timer at passere deltaet; men det er selvfølgelig også udløbet af hele tre af Europas store floder: Rhinen, Maas og Schelde (der her har to hovedløb: Osterschelde og Westerschelde). Hele dette delta er idag kontrolleret og opdelt af diger, enorme barrierer og sluser (Deltaverkerne), der blev opbygget som et resultat af en stormflod i begyndelsen af 1950. Det er et enormt sejladsområde i sig selv, og er et af de steder vi muligvis vil se nærmere på under hjemturen i august. Umiddelbart syd for Westerschelde ligger så Zeebrügge, der var dagens mål og som vi nåede kl 18.00.

Med anløbet af Zeebrügge er vi nu kommet til Belgien et lille ofte overset land. De fleste har næppe været der (jo, en enkelt dag i Bruxelles måske), men været i Belgien for at opleve Belgien: nej vel? Vi har selv boet i Belgien i to år (1990-91) og er dybt betagede af det modsætningsfyldte land. En stat, der udgøres af to nationer, der taler hvert deres sprog: Walloniet (fransk) og Flandern (Nederlandsk). Groft sagt er det eneste de to nationer har til fælles hovedstaden Bruxelles samt det at de ikke er synderligt begejstrede for franskmænd resp. hollændere. Historisk set er staten Belgien et politisk internationalt kompromis opstået som et engelske ønske i 1830 og som et resultat af napoleonskrigene (der jo netop sluttede ved Waterloo syd for Bruxelles), hvor især England

ønskede sig en venligtsindet neutral 'trædesten' på fastlandet.

Zebrügge i sig selv er bestemt ikke interessant, men havnen er fin og afspejler på mange måder, det vi finder mest karakteristisk ved Belgien og internt refererer til som 'det belgiske rod'. Med 'belgisk rod' mener vi at hvad nabolandet i nord Holland har af velordnet nethed og næsten strenghed, det kompenserer Belgien for i livsglæde og mangel på samfundsmæssig struktur. Vi har simpelthen bevæget os ind i den del af Europa, hvor grænsen mellem nordeuropæisk og latinsk livsform ligger (og det er den sidste der dominerer, også i den flamsktalende del af landet). Havnen, der er Belgiens næst vigtigste efter Antwerpen, er en vigtig færge- og containerhavn, en stor fiskerihavn samt flådehavn, og i sig selv ikke særlig interessant. Men især lystbådehavnen, der ligger i et bassin helt inde i den inderste del af havnen, demonstreres det charmerende 'belgiske rod'. Bassinet er meget stort og udstyret helt moderne med flydebroer, der kan følge de ca. 4 m tidevand. For den ene ende af bassinet ligger et gammelt fyrskib og en gammel u-båd (begge kan besøges). Rundt om bassinet er en syndig blanding af fiskeeksportører, bådeplads, forfaldne industribygninger (i en af hvilke, der var indrettet fine toilet-, bade- og vaskefaciliteter), parkeringspladser, forretninger og endelig 6-7 små barer og restauranter - mange af dem med udeservering - midt i rodet. Og så endelig, ved indsejlingen til hele herligheden og med udsigt til fiskerihavnen, det mest vidunderlige lille klubhus med restaurant.



Zebrügge

Lige siden om morgenen havde jeg fablet om ankomsten til Belgien og glædet mig til at få en god belgisk øl og en middag i et klubhus, hvis eksistens jeg kun kendte fra Brian Navins bog. Med de forventninger vi havde bør man blive skuffet, men det blev vi ikke. Efter anløb og fortøjning fik vi vores øl og senere vores middag i RBSC's (Royal Belgian Sailing Club) klubhus 'Alberta'. Ikke meget royalt flimrer her, hyggelige mennesker og fremragende billig mad: 2 øl, Croquette au crevette grise (rejekroketter, en belgisk specialitet), steak bernaïse avec frites (de er bare verdensmestre i pommes frites i Belgien) og en flaske god rød Loire vin (Chinon). Alt sammen for bare 370.- Dkr. for to personer, hva'ba'!

Vi havde på forhånd bestemt os for at blive mindst en dag i Zebrügge, hvis vi kunne få kontakt til nogle af vores venner i Belgien, især hvis det kunne mage sig, så de evt

kunne besøge os. Det kunne det heldigvis og vi fik hurtigt arrangeret at Betty (der er irsk og som jeg arbejdede sammen med under tiden i Bruxelles) og hendes mand Didier (der er fransk), skulle komme og besøge os den følgende dag om aftenen. Endelig lykkedes det at få Timo (finsk og gift med, min belgiske tidligere fransklærer, Anne, der desværre ikke kunne komme) til at love at komme søndag morgen, for så at sejle med os til Nieuwport. Godt tilfredse med vores arrangementer kunne vi slappe af, købe ind, vaske (os selv og skjorter), fylde tankene op med vand og diesel (der er meget billig i Belgien ca 2.50 kr/l), læse bøger samt bare nyde at vejret var fint. For første gang på turen følte vi os helt afslappede og i feriehumeur. Nu var vi rigtigt væk hjemmefra.

For også at slutte med det kulinariske (de er altså gode til det der med mad i Belgien og så er det til og med billigt når man som her ikke er på et turiststed): Til frokost, på en af restauranterne på kajen, en super fiskesuppe med rulle, ost og crouton'er, tre øl og et glas hvidvin til ialt 170.- Dkr. (incl. tre små starters som ikke var bestilt separat, men bare kom mens vi ventede). Og til middag i klubhuset med Betty og Didier: Raie (rokkevinge) aux beurre noire, 1 fl Pouilly Fume; 650.- Dkr for 4 personer!

For andre, der evt skulle komme denne vej, kan vi kun anbefale stedet som udgangspunkt for et par dages ophold. Brügge er bare ½ time væk, Gent ca. 50 min (to af Europas smukkeste byer) og Bruxelles knapt 1½ time. Dertil kommer at der fra Zebrügge og hele vejen langs kysten til den franske grænse (det er kun ca. 35 sm eller knapt 70 km) kører en sporvogn, så det er nemt at nå rundt med kollektiv trafik.

(18-19/6): Zeebrügge- Dover

Tidligt om morgenen ankom så Timo for at sejle med os til Nieuwport, ca 20 sm. mod SW. Solen skinnede og det tegnede til at blive til en overordentlig varm dag indenlands. Omvendt var der fin vind 5-7 m/s fra SSW så vi næsten kunne holde op ned langs kysten. Det tegnede til en rigtig god dag.

Mens Rie hentede Timo ved stationen, opdagede jeg at en Belgisk Nicholson 35 'Alk' var anløbet i løbet af natten. Båden var næsten lige gammel med Blåmusling og jeg fik en fin snak med ejeren, der kun havde haft den i et års tid. Som nævnt er Timo finsk men gift med en belgier. Siden vi forlod Bruxelles i 1991 har vi faktisk været kun sammen med ham en gang (vist 1993), hvor han og Anne 'stod på' Tusindfryd på Åland, og sejlede med os der i nogle dage og så videre til Stockholm. Det var meget fint at se ham igen, han er en utroligt sød fyr og dertil en overordentlig god sejler. Da han var virkelig 'havgal' overtog han med det samme roret, og gav det ikke fra sig igen. Ikke tidligere på vores tur havde vi set så mange sejlbåde omkring os, men det var jo også en meget fin sommersøndag. Da vi omkring kl 12.30 gjorde klar til at vende for at tage de sidste 1½ sm ind til Nieuwport, kom jeg til at nævne, at det jo egentligt havde været fint om vi havde kunnet fortsætte videre til Dunkerque. Det lod Timo sig ikke sige to gange og i

stedet for at vende blev der faldet 10° af på kursen. Ganske langsomt tiltog vinden og rummede yderligere, så vi fik fremragende sejlsad videre mod WSW. Den Belgiske og Nordfranske kyst er karakteriseret af en række lange kystparallelle sandrevler, som sikkert kan være overordentligt ubehagelige i grimt vejr, men her var det som at køre på skinner og ind imellem skifte spor. I bagende sol nåede vi Dunkerque (opr. flamsk: duin (klit) kerke (kirke)) kl. 17.30.

Havnen er den nordligste del af den gamle industrihavn og ser ikke specielt interessant ud ved første øjekast. Den gamle marina er imidlertid meget rar, og ligger ganske tæt på bycentret. Mest spændende for os var det dog, at vi under indsejlingen spottede 'Fata Morgana' en fransk Nicholson 32 som vores gamle båd. Vi er stadig medlemmer af Nicholson 32 klubben og ejeren af Fata Morgana (som jeg har kommunikeret med på e-mail) bød os hjerteligt velkommen, hjalp os tilrette og inviterede os på øl i klubhuset. Han hjalp også Timo med at finde den bedste forbindelse hjem til Bruxelles.

Vejrudsigten for næste dag lovede vinde mellem S og SW, men skulle derefter dreje mere mod vest og tiltage, så vi blev enige om at fortsætte tidligt næste morgen. Turen sydpå er som Brian Navin udtrykker det: som at sejle i frankrigs baggård. De første 7-8 sømil sejler man langs et af Europas få tilbageværende virkelige sværindustriområder med kilometervis af tung metal- og petrokemisk industri samt et kernekraftværk. På et tidspunkt sejlede vi gennem en tynd orange dis af røg, der sveg i næsen. Det kan ikke være sundt at leve her. Ud over de store miljøpåvirkninger har området også i årevis været kriseram og har været præget af stor arbejdsløshed. I den omstrukturering, der langsomt finder sted, har det ikke været ualmindeligt at flere tusinde mennesker er blevet arbejdsløse fra den ene dag til den anden og det er da også et af de områder i Europa, der modtager støtte fra EU's regionale fonde. Der er dog tale om småbeløb i forhold til den landbrugsstøtte, der udbetales. Det kan vel egentligt godt vække til eftertanke at den europæiske 'landbrugsjunta', der trods alt repræsenterer et mindretal i forhold til industriarbejderne, har den store magt de faktisk har?



White cliffs of Dover

Desværre drejede vinden langsomt men støt mere mod SW og vi besluttede at tage jerngenuaen til hjælp (igen). Kl. ca. 12.00 havde vi Calais tværs. For at krydse trafiksepareringen i en kurs der 'er så tæt på vinkelret som

muligt' sådan som det kræves, må man fortsætte yderligere 2-3 mil syd for Calais inden kursen ændres mod WNW. Faktisk nævner Brian Navin eksplicit, at der er kørt sager og faldet dom (med store bøder til følge) mod lystsejlere, der ikke har respekteret dette. Kanalkrydsningen i sig selv var helt begivenhedsløs, og det største problem var faktisk færger og Hoovercrafts mellem Calais og Dover, der ustandseligt passerede os i begge retninger og på begge sider. Kl. ca. 15.30 var trafiksepareringen passeret, og vi kunne igen ændre kurs til WSW direkte mod Dover. Strømmen var nu vendt og tordnede med 2 knob mod nord.

Ganske vidst er der 5 sm. endnu, strømsætningen er op mod 30° og farten over grunden er bare små tre knob; men vi kan se 'the white cliffs of Dover' og havnefyrene: Vi er, efter 650 sm og 19 dage, fremme ved afslutningen af turens første del.

2. Den engelske sydkyst

(19-25/6): Dover-Gosport

Kl 16.00 anduvs så Dover. Som vores ny sejlsad-vejleder Mark Fishwick (*Mark Fishwick: South Coast Cruising*) meget anbefaler, kontakter vi 'Port Control' på VHF Ch 74 og meddeler vores tilstedeværelse, ligesom vi anmoder om tilladelse til at anløbe. Vi får besked om at melde os igen, når vi er 10 minutter fra indsejlingen. Mens færgerne vælter ud og ind af den østlige indsejling, sejler vi videre mod den vestlige og får så tilladelsen til at anløbe: med strenge instrukser om at lytte på Ch 74 samt at holde til os til bb langs Admiralty Pier, da der er en Hoovercraft på vej ud. Ind i den indre havn; her vælger vi at løbe ind i Granville dock (der kun er lukket +/- 2½ t LW, og som er åben nu) og skifter til Ch 80 for at få anvist en plads. Efter lidt palaver om skibets størrelse sker dette (meget venligt og høfligt) med en bemærkning om at 'we would appreciate madam if you had contacted the marina office before you entered the dock'. Jo høflige er de, men de kan også være giftige og jeg syntes nu det var en rigeligt en urimelig og unødvendig bemærkning strengt taget havde vi fået instrukser om at lytte på CH74. Holdningen passer imidlertid meget godt med vores førstehåndsindtryk af Dover marina. Her er høje gitterhegn, video overvågning, kodelåse, og skiltning om hvad man må (og især ikke må) overalt. Nå ja, vi er her og nu vil vi hurtigst muligt op og se på byen og have lidt mad. Heller ikke her er førstehåndsindtrykket særligt favorabelt. Alle butikker er lukkede og de mennesker, der er på gaden ser mest ud som om det er dem, der ikke har andre steder og være. Udvalget af spisesteder sådan som vi oplever det, er heller ikke umiddelbart attraktivt: En Fish and chips 'stand', et par indere og nogle kebab houses samt kæde 'restauranter' som Whimpy, McDonald, Happy Chef osv. alle med en utiltalende lugt af friturefedt. Vi bevæger os ned mod havnefronten og her er ganske dejligt, smukke hvide victorianske huse ligger langs en promenade ned mod den enorme yderhavn der adskiller færgetrafikken i øst og Hoovercrafts og lystbåde i vest. Bag det hele næsten

som en romantisk kulisse ligger så 'the white cliffs' kronet med Dover Castle. På promenaden finder vi også, i et af de førnævnte store huse, RCPYC's klubhus (Royal Cinque Ports Yacht Club).

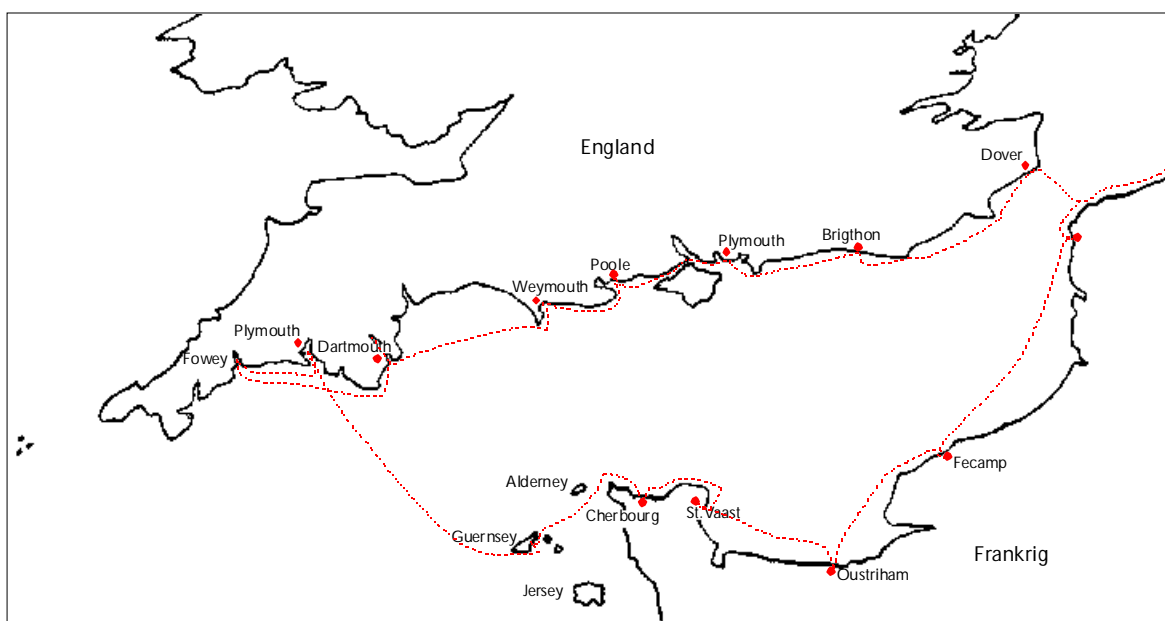
Det er jo et noget mystisk navn 'Cinque Ports' de fem havne, og så på fransk? Forklaringen er, at helt tilbage i 1200 tallet, fik fem daværende havnebyer: Sandwich, Hastings, Romney, Hythe og Dover bevilliget særlige rettigheder og skattefrihed, mod til gengæld at stille skibe til rådighed for rigets forsvar. De kom således til at være den første start på engelsk flådemagt. Havnene var imidlertid fra starten udsat for voldsom tilsanding og tilvækst på kysten og mistede snart deres oprindelige betydning (bortset fra Dover selvfølgelig). Historiske traditioner er imidlertid noget englænderne elsker at bevare og mindes, og RCPYC er en af de sejlklubber, hvis medlemmer som et særligt privilegie, må flage med The Blue Enseign (i modsætning til det almindelige handelsflag The Red Enseign, der også bruges som gæsteflag).

Med bæven træder vi ind i RCPYC's fornemme foyer og videre gennem en dør med mønstret matslebet glas, hvoraf det fremgår at det er 'Prince of Wales Bar, Admittance members only and visiting yachtsmen'. Inde i baren får vi to pints 'yacht club bitter' (typisk engelsk

professionel kok, og vi får serveret en 3 retters menu for £8.50. Det var ikke belgisk niveau, men helt fint. Spisningen finder sted i et tilstødende lokale, hvor der er fint opdækket med duge stofservietter, adskillige tallerkener og en syndflod af knive, gaffler og skeer. Jo der er stil over det og man føler sig som i en anden tid.

I virkeligheden er det vi har oplevet inden for de første timer i England blot en prøve på det som stadig karakteriserer England, der er et udpræget klassesamfund. Det der for mig er påfaldende i forhold til f.eks. i Danmark er ikke så meget at der er åbenlyst (endog meget) store indkomst/formueforskelle, men snarere at dette er en fuldstændig integreret og accepteret del af samfundet og at men lever i to helt forskellige verdner med helt forskellige værdisæt samt at man tilsyneladende har meget få berøringsflader (eller fælles værdinormer om man vil).

Det overvejende førstehåndsindtryk af Dover, sådan som det er beskrevet måske lidt negativt i det foregående, er nu ikke ganske retfærdigt. Dover var faktisk et helt fint sted med gode indkøbsmuligheder, hvor vi bl.a. anskaffede et engelsk SIM kort til vores mobiltelefon. Det gør det ligesom økonomisk mere acceptabelt at folk ringer til os og det gør det også billigere at ringe til venner og bekendte her i UK.



overgæret ale) og falder hurtigt i snak med et af de tre medlemmer, der opholder sig i baren. Vi får en lang snak om både det ene og det andet og hører, hvordan klubbens økonomi ikke er helt som den var i gamle dage. Der er ikke råd til at have så mange ansatte mere som før og medlemmerne skiftes nu til at passe baren (det lyder helt hjemligt). Man har dog stadig køkken med

Som nævnt tidligere har vores Navtex ikke fungeret stabilt. Så da jeg under en af mine ture op til byen ser et firma, der specialiserer i marineelektronik, stikker jeg hovedet indenfor og forklarer dem problemet. De er meget venlige og lover at sende en servicemand ned og se om han kan hjælpe mig. Kort efter troppede hele to mand op,

undersøger hele installationen skifter antennen ad og checker diverse forbindelser (løse forbindelser er ikke noget man har i elektronik kun evt. i privatlivet). Der kan ikke umiddelbart konstateres fejl, men jordingen af bådens elinstallation er ikke god og antennestikket er han ikke begejstret for (et alm. TV stik som ikke kan loddes). Disse to ting forbedres og efter en time (og £50 fattigere) kan vi så bare vente om det har hjulpet (og det har det heldigvis, viser det sig senere så de penge var godt givet ud).

Det er påfaldende som englænderne er begejstrede for skiltning. Her taler jeg ikke blot om gadeskilte, men en (efter min mening) helt overdreven hang til at fortælle at man ikke bare skal tro at man kan bestemme selv. Skilteskoven tager ind imellem helt groteske former og ud over de obligate skilte med 'private mooring', 'private jetty', 'no parking for visitors of the marina' og så videre, så vi et 'smukt' eksempel ved en pæn græsplæne: 'play-ground only for tenants - no ball playing,' hvad fanden skal børnene så gøre? Diverse påbud, forbud eller rettigheder vedr. public rights meddeles ofte med henvisninger til den ene eller den anden 'Bylaw' (lokal regel) eller 'Act of 19xx'. I en lang række tilfælde er skiltene dog med stort informativt indhold f.eks historiske oplysninger om pladser bygninger osv. og det er jo fint nok.

Oprindeligt havde vi besluttet at vi ville blive en dag i Dover og jeg mener stadig at man med stor glæde kan lege turist her. Vi besøgte Dover Castle, der knejser øverst på de hvide klipper. Den ældste del af slottet udgøres af et fyrtårn, der stammer helt tilbage fra romertiden (år 55 - 410). De centrale dele af slottet fik deres form under Henrik II i slutningen af 1100 tallet, men helt frem til under 2. verdenskrig var et kompliceret tunnelsystem i tre etager under slottet et vigtigt militært støttepunkt. Her var et underjordisk hospital og kommandocentral, hvorfra bl.a. den berømte retræte og evakuering af den engelske ekspeditionsstyrke i Frankrig (Dunkerque) i 1940 fandt sted. Interessant var det også at se en meget velbevaret romersk villa, hvor bl.a. bemalingen og 'gulvvarmesystemet' var bevaret (ja, varme i gulvet; de udstationerede romere har sikkert frosset jammerligt mens de var i England).

Fra Dover og videre vestpå mod The Solent er et meget åbent stræk mod SW og der er ikke mange valgmuligheder for at stoppe (først og fremmest Eastbourne efter 45sm og Brighthon efter 65sm). Man skal runde tre 'hjørner' undervejs: Dungenes ca. 15sm SW for Dover, Beachy Head yderligere små 30sm og endelig Selsy Bill umiddelbart før The Solent.

I de dage vi lå i Dover artede vejret artede sig sådan at vi faktisk ikke havde mulighed for at sejle videre. Den første dag prøvede ifgl. havnekontoret 7 både og de vendte alle om inden Dungenes. Blandt disse var den store svenske Fantasy 44 'Carib', som vi havde set et par gange under turen (helt tilbage fra Cuxhaven, hvorfra vi sejlede samtidigt). Vi snakkede lidt med dem (flinke mennesker) og deres beskrivelse var ikke opløftende. Men så endelig

om lørdagen tegnede vejret fint. Bevares stadig vinde fra WSW men dog kun op til 10 m/s. Så tidligt op for at få strømmen med så længe som muligt. Fin sejlads ned til Dungenes der er ganske lav med et stort kernekraftværk. På afstand opleves dette som en stor tanker i trafikseparationen (men med et waypoint i GPS'en bliver man jo snart klar over sagens rette sammenhæng). Man kan gå ret tæt på Dungenes, da der er dybt vand helt ind og derfor heller ikke strømnhvirvler ('overfalls' el. 'races'). Herefter kunne vi imidlertid ikke holde op og da vi havde bestemt os til at gå helt til Brighthon. Da vi måtte forudse at strømmen ville vende inden vi nåede Beachy Head tog vi maskinen til hjælp (igen). Det var ikke behagelig sejlads. Carib kaldte os over VHF'en og sagde at de gik til Eastbourne, men vi besluttede os til at holde på for at få det overstået. Vi sejlede trods alt på en lovet aftagende vind, og at gå til Eastbourne ville betyde en omvej på 15 sm. fordi vi så ikke får rundes Beachy Head, der bør passeres i respektfuld afstand. Til slut lykkedes det da også, men der er langt på kryds med strømmen imod også selv om maskinen hjælper.

Endelig kl 20.20 efter godt 13 timers sejlads kunne vi så anløbe Brighthon. Brighthon er, hvad jeg tror Saddam Hussein ville have kaldt, *The mother of all Marinas*. Der er 1500 faste bådepladser og der er ikke rart. Vi nåede aldrig mere end 200 m væk fra båden og i vores erindring er det lydene i de fjerne (men som vi altså havde glæde af): teknomusik, hvinende dæk og politisirener. For dette måtte vi bløde £21=260kr! Det er nok uretfærdigt at dømme stedet på denne måde, trods alt er byen (der ligger et stykke vest for marinaen) et af de klassiske engelske badesteder. Den rummer bl.a. (måske) verdens mest berømte 'Pier', en lang promenade på en bro ud i vandet med alskens forlystelser mv., men det må vente til en anden gang.

Med al den 'teknik' vi har ombord er det vel stort set umuligt, at der ikke skal gå noget galt ind imellem. Navtex problemet er blevet løst, og det er en stor lettelse at få sikre engelsksprogede vejrmeldinger to gange i døgnet og derudover et dagligt 'extended outlook' (for de nærmeste tre dage). I Dover svigtede det elektriske varmeelement (220 v) til det varmtvandsbeholderen, noget som umiddelbart må betragtes som en mindre ulykke. Imidlertid fandt vi ikke nogen årsag til svigtet og det burde vi måske have prøvet på. Det korte af de lange er, at under turen til Brighthon begyndte den automatiske lænsepumpe at køre (det skal den ellers kun når vi tager brusebad) og når vi kiggede ned, så det ud som om der kom vand ind fra agterskibet. Ikke meget men dog nok til at det kunne ses at der kom vand tilløbende fra motorrummet. Rie smagte omgående på vandet og mente (gennem dieselsmagen) at kunne konstatere at der var tale om ferskvand. Altså: utæthed i trykvands-systemet og den trykregulerede pumpe (som ikke kan høres når maskinen er i gang) slukkes; så vidt så godt. Umiddelbart før ankomsten til Brighthon, da kistebænken lukkes, op står det op med røg og damp fra motorrummet og alskens tanker flyver lynhurtigt gennem hovedet på en. Heldigvis er det kun damp og det viser sig at det er

en slange på varmtvandsbeholderen der (nu) er faldet helt af, og det 90° varme vand (nu heldigvis ikke under tryk) strømmer ud og rammer den kolde indvendige side af skroget. Mindre end 15 cm gummislange er forklaringen (både på dampen og givetvis også på det ikke fungerende el-element), og den er skiftet på få minutter. Billige lærerpenge, tænk hvis man under en længere havpassage havde fået tømt alt ferskvand ud af tanken; altså sluk trykvandspumpen når den ikke bruges. Som et lille apropos kan jeg ikke lade være at tænke på alle de interessante gadgets den svenske båd Carib og dens søsterskib (Tinto fra Malmö) som vi også så i Cuxhaven, har, og de problemer de kan få i denne forbindelse. Tænk bare på denne liste: Seperat strømaskine, ferskvandsanlæg, vaskemaskine, mikroovn, fryser, Immesat-C kommunikation, elektroniske søkort samt sikkert endnu mere, som jeg ikke fangede i farten.

Tidligt næste morgen afsted igen, videre fra Brighthelmston. Velkalkuleret modstrøm frem til Selsey Bill, og passage gennem Loo channel ved 'slack' water (lægt vand). Loo channel er en passage tæt ved land, der ikke anbefales undtaget i godt vejr og under ingen omstændighed under 'strøm mod vind' betingelser. Det mest spændende er egentlig at man her for første gang siden Dover sejler meget tæt under land. Stedet er karakteriseret (som hele den engelske sydkyst) ved at være et område, hvor landet er sunket og hvor kysten derfor er 'druknet' (en rias). Denne proces er også pågået i historisk tid og ved Selsey Bill lå der en stor kirke oprindeligt bygget i år 680. Landet sank imidlertid langsomt og i 1075 nåede vandet katedralen, der måtte opgives og bispesædet flyttedes til Chichester. De sidste rester af katedralen skal ved lavvande have kunnet ses så sent som under Elisabeth I's regeringstid i 1500 tallet, og den lokale legende siger, at man stadig kan høre klokkerne når man passerer stedet.

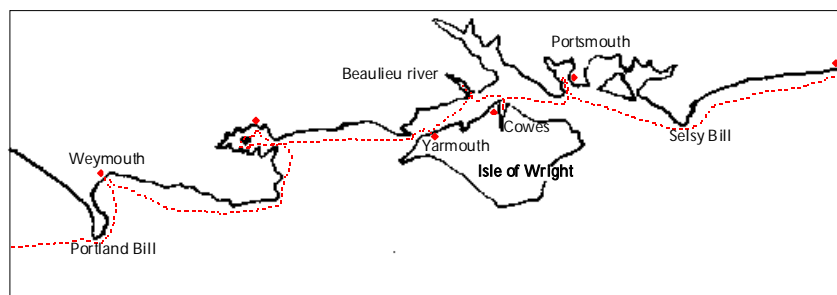
Efter Selsey Bill er vi så endelig fremme ved The Solent: farvandet mellem Isle of Wight og den Engleske sydkyst. Som nævnt er området præget af landsænkningen og farvandet er oprindeligt opstået som en flod (med diverse bifloder), hvor enorme mængder smeltevand efter istiden løb (helt parallelt med det vi kender fra Øresund). Men i modsætning til i Sundet, hvor en landhævning har fundet sted, er landet altså her sunket. Hovedfloden er så blevet til The Solent, mens bifloderne nu fremstår som floder: River Hamble, River Beaulieu, River Yar osv. I virkeligheden er der ikke tale om floder i normal forstand idet kun meget lidt ferskvand løber ud i disse tidevandsfyldte estuarier, der opleves som enorme naturhavne (om end ikke alle lige lette at anløbe).

Området er i dag mest kendt som et af verdens klassiske sejlsportsområder og englænderne mener selv, at det er har sejlsportens vugge har stået. Selve indsejlingen er imidlertid mere end noget andet præget af englands maritime historie. Mest af alt Portsmouth Harbour, der siden Tudortiden (Henrik VIII og Elisabeth I) har været

Royal Navys hovedbase. Lige herudfor er reden (Spithead) hvor de store linieskibe lå for anker. Hele området er præget af utallige fortifikationer som er blevet stadigt udbygget for at beskytte flådebasen fra såvel sø- som landsiden, dette skete især under Napoleonskrigene i begyndelsen af 1800 tallet. Indsejlingen er præget af de tre meget store forter Spit Sand Fort, Horse Sand Fort og No Mans Land Fort. De to sidste er tilkommet så sent som i anden halvdel af 1800 tallet, hvor Napoleon III var kommet til magten i Frankrig, og man (set i historiens lys helt ubegrundet) frygtede en gentagelse af Napoleon I's 'merit'. At disse sidste forter blev helt uden betydning, og at man måske allerede vidste det mens de blev byggede, fremgår af deres øgenavn (opkaldt efter den daværende premierminister): Palmerston Follies (Palmerstons tossestreger).

Vores første mål i Solent er Portsmouth og Gosport, hvor vi anløber i solskin kl 18.00 og finder en fin plads i Camper & Nicholson's marina.

(25/6-2/7): The Solent



Når vi har valgt Gosport som vores første anløb, her hvor vi er nået endeligt frem er der to grunde: For det første er det et fint udgangspunkt for at besøge Portsmouth (herom senere) og for det andet fordi her er Blåmusling 'født' for 25 års siden, og vi synes det kunne være fint at fejre hendes fødselsdag ved at se værftet.

Camper & Nicholson er formodentlig verdens ældste eksisterende værft baseret udelukkende på lystbåde. Det er grundlagt i 1782 og har bygget nogle af verdens mest glamourøse sejlbåde; f.eks. de store J-både, der sejlede Amerikas Cup i 30'erne. Der kunne nævnes mange andre og eksempelvis er 'Creole' (der i nogle år ejedes af Tvind imperiet) bygget her, ligesom det norske kongeskib 'Norge' er fra C&N. I 1960 og 70'erne seriebyggede CN en række mindre både der senere er blevet klassikere. Først Nic 32'eren (som Tusindfynd vores tidligere båd) og senere Nic. 35, 40, 48 og 55. I dag koncentrerer værftet sig igen udelukkende om store one off-of både, samt om renovering af store både til folk, hvor penge tilsyneladende overhovedet ikke betyder noget. Indtil for kort tid siden havde C&N en særlig 'after sales service', hvor ejere af Nicholson både kunne henvende sig hvis de havde problemer. Desværre lukkede man denne service i foråret (nok forståeligt i betragtning af udviklingen i lystbådebranchen, hvor det er masseproduktion af franske

og tyske værfter, der dominerer) og en henvendelse fra mig (via e-mail) kom der i første omgang aldrig svar på. Efter et par måneder fik jeg dog alligevel svar: Et smukt håndskrevet brev fra den tidligere (nu pensionerede) direktør, som med små tegninger hjalp mig. Jeg har lige siden haft dårlig samvittighed over ikke at få takket ham for hans venlighed. Jeg slog derfor hans telefonnummer op i telefonbogen og ringede til ham for evt at invitere ham ned på Blåmusling til en drink. Han var hjemme, meget glad for at jeg ringede og kom sammen med sin kone ned allerede samme aften. Jerry (Lines) og Claire var utroligt søde mennesker og de gik først efter to flasker vin og på den anden side af midnat. Jerry var især interesseret i vores ny motorinstallation (med sejlbådsdrev), for som han sagde: det var i de kommende år en lang række Nic 35'ere skulle have fornyet motoren, så denne løsning ville han gerne se. Inden Jerry og Claire gik, blev vi inviteret på middag hjemme hos dem den næste dag. Det kan man da kalde service og interesse for sine produkter: Fjerde ejer (mindst), 25 år efter salget! Næste aften var i øvrigt utroligt spændende. Jerry Lines lever og ånder for lystbåde og sejlskibe, og der var ikke den konstruktør eller båd hen ikke kendte og kunne fortælle om sine personlige erfaringer med. Samtidigt sikrede han os en rundvisning på værftet, hvor der i dag er ca. 100 ansatte, ligesom han lovede at sende os et sæt linietegninger af Nic 35'eren.



Nelsons flagskib 'Victory' i dok i Portsmouth

Vores overliggerdag blev brugt til to ting. Dels indkøb, men først og fremmest til et besøg i Portsmouth på det såkaldte 'Flagship Portsmouth', der er en del af flådebasen, hvor der er store historiske samlinger af maritim interesse, herunder hele tre historiske skibe. Det ældste af disse er 'Mary Rose' (1510-1545), Henrik VIII's stolthed, der (som en anden Wasa) sank på reden lige uden for Portsmouth. Mary Rose blev hævet i 1982 og bliver til stadighed overrislet med glykol som et led i en 15 årig 'balasameringsproces'. Skibet som sådan er ikke nær så velbevaret som Wasa og det mest interessante (i det mindste pt.) er de tilhørende samlinger af diverse småting.

Det mest berømte af de tre skibe er selvfølgelig 'Victory' (1759), der var Nelsons flagskib under det berømte slag ved Trafalgar (lige vest for Gibraltar) under Napoleonskrigene, og som formodentlig var den begivenhed der endeligt afgjorde at der ikke ville komme noget invasionsforsøg fra Napoleons side. Det er naturligvis et utroligt imponerende syn at se dette fuldstændigt perfekt

bevarede lineskib. Helt ned i detaljen fremstår det som om det kunne deltage i aktiv tjeneste den dag i dag. Skibet er i den grad et klenodie, af væsentlig betydning for engelsk selvforståelse og modtager derfor så mange besøgende at man kun kan se det på en guidede tur (20-25 personer af gangen). Disse rundvisninger, der tager ca. en time, starter med bare 10 minutters mellemrum, så der bliver ikke rigtig tid til at stå stille og mærke historiens vingesus, sådan som man egentlig burde på et sted som dette.

Det sidste og på en måde mest imponerende af de tre skibe er 'HMS Warrior' (1860). Med sine 127 m er den næsten dobbelt så lang som Victory og i øvrigt også væsentligt større end vores egen Jylland, som den er næsten samtidig med. I modsætning til disse to fine skibe er Warrior bygget af jern. Hele dens centrale del, der rummer bla. en dampskib og skibets hovedarmorering, er bygget op inden for en mere end 60 m lang beskyttende 'ramme' af 114mm stål og 450mm teak. Skibet er på mange måder, selv om det ligner og er opbygget som et klassisk sejlskib, en forgænger for de senere slagskibe og indvarslede således den totale revolution af søkrigsførelsen, der fandt sted omkring århundredeskiftet 1900. Det blev af samtiden betragtet som helt uovervindeligt og var (måske netop af denne grund) aldrig i kamp. Men i den branche går udviklingen hurtigt, og i 1883 efter bare 23 års tjeneste var det militærteknologisk udtjent. Warrior var specielt spændende fordi antallet af besøgende var lille og fordi de mange frivillige kustoder på stedet havde en enorm viden som de øste af ved den mindste anledning. Rent 'museumsteknisk' har jeg altid følt at det var vigtigt at det var 'the real thing' man så: altså ingen kopier. I modsætning til f.eks. på Jylland, hvor man håndhæver dette princip, var der side om side med enkelte bevarede kanoner opstillet identiske kopier, ligesom der var stribevis (formodentlig kopier) af håndvåben (musketter, pistoler og huggere) og køjesække i alle de dertil indrettede stativer. Jeg må (nødtvungent) indrømme, at dette skabte en helt utrolig fornemmelse af, hvordan et sådant skib kan have fungeret, hvor jeg i modsætning hertil synes at Jylland virker lidt tom og afpillet.

Inden afrejsen fra Gosport havde vi som nævnt behov for at fylde forsyningerne af madvarer op. Dette kunne ske kun få minutters gang fra marinaen. Nu er Gosport ikke noget udpræget lavstatusområde og indkøbsgaden, der også her som de fleste andre steder hedder 'High Street' (meget praktisk så kan man dårlig spørge forkert), var bestemt en indkøbsgade hvor man kunne føle sig fristet. En ting slog mig imidlertid som påfaldende, det var det antal 'second hand' shops (noget vi også bemærkede i Dover), der drives af diverse 'charities' (dvs. velgørende organisationer): Oxfam, Imperial Cancer Research Fund, The Cancer Research Campaign, Eldercare, British Heart Association, The Mind Shop - The Mental Health Charity, SCOPE - for people with cerebral phalasy (Spastiker foreningen), PDSA - The animal charity, Peoples Dispensary for Sick Animals. Og alle disse beliggende på hovedindkøbsgaden! Forklaringen ligger selvfølgelig i at

man i England har en lang tradition for at private og selvfinansierende organisationer påtager sig opgaver, der i Danmark helt naturligt varetages af det offentlige. Testamentariske gaver siges at være den væsentligste indkomst, men 'second hand shops', hvor frivillig arbejdskraft yder væsentlige bidrag og i øvrigt gør 'sagen' synlig, er heller ikke uden betydning.

I det hele taget er privatisering i ordets egentligste forstand ikke noget Mrs. Thatcher har opfundet, hun fik bare gjort det til ideologi og sat det i system indtil det ekstreme. Faktisk er der en lang række hæderkronede britiske institutioner, også uden for den sociale sektor, som drives privat. I den maritime ende kan man bare nævne: RNLI - Royal National Lifeboat Institution (redningsvæsnets) og Trinity House (fyr og vagervæsnets), der begge bygger på medlemskaber og (igen) ikke mindst på testamentariske gaver. Da Rosemarie blev klippet i Dover, fortalte frisøren at hendes mand (også frisør) var aktiv i RNLI, hvor de trænede to gange om ugen (onsdag og søndag) i mindst tre timer. Hertil skal så lægges udrykninger, mindst et par gange om ugen i sæsonen. Hun fortalte også at Dover lifeboats netop havde modtaget en arv på £ 1 mio., som var blevet brugt til at bygge ny landfaciliteter.

Fra Gosport videre til Cowes, der ifgl. Mark Fishwick er sejlsportens Mekka, og hvortil man mindst en gang må foretage en pilgrimsfærd, er der bare et kort stræk. Fra en af vores kontakter i Nicholson 32 klubben (hvor vi stadig er støttemedlemmer) Oliver Rome, havde vi fået at vide at det billigste sted at ligge, var ved en 'floating pontoon' uden for UKSA (United Kingdom Sailing Academy). Faktisk ligger man udmærket her. Lidt uden for den værste tummel (på den anden side er det måske i virkeligheden den man kommer for?) og ved en flydebro, hvor man må have jollen i vandet for at komme i land. Det er altså næsten som at ligge for anker, men med en kaj ved sin side. Dette er en ganske almindelig form for havnefortøjning når man ikke er i deciderede marinaer og ved siden af 'mooring piles' (to pæle som man fortøjer imellem ofte både tre og fire både) og 'swinging moorings' (alm. bøjer) noget man ofte støder på. Det er altså helt nødvendigt med en jolle, der kan bringe en i land og tilbage igen (og hvis nogen skulle spørge hvad billigst betyder på disse egne var det £15=180 kr. for to overnatninger).

Hen på eftermiddagen fik vi besøg af Oliver, der er en fantastisk ældre gentleman (pensioneret generalmajor). Jeg tror han er omkring de 80, men han har stadig sin Nic 32, som han sejler sammen med sin bror og som han siger 'a young woman who has sailed with us for some time and who is doing all the work'. De skulle sammen sejle til Guernsey den følgende fredag, men han ville lige ned og hilse på os inden da. Han havde hjemmelavede 'flap-jacks' (karamel-havregrynskager) med til os og syntes i øvrigt at alt var 'splendid' eller 'jolly god'. Bare jeg kan være så frisk og aktiv når (hvis) jeg bliver 80.

Sidst på aftenen fortøjede en gammel Westerly på den anden side af pontonen, og der gik ikke 5 minutter før vi var inviteret på G&T (gin and tonic) hos Peter og Jean. G&T synes at være den foretrukne form for flydende ernæring for sejlere i dette land. Faktisk refererer englænderne helt generelt til store motorbåde med flybridae som 'Gin-palaces'. Peter var 76 år gammel og også han var tidligere militærmand; bl.a. gik det i løbet af aftenen op for os at han under 2. verdenskrig havde været i Nordafrika og senere med under Mau-Mau opstanden i Kenya (som englænderne tilsyneladende generelt blot refererer til som 'Africa'). Et spøjst par, der som sagt satte stor pris på G&T, og som kun beklagede at de ikke mere syntes at de magtede at krydse Kanalen og sejle til Frankrig, som de virkelig værdsatte (især restauranterne fik jeg indtryk af).

Selve Cowes by er i virkeligheden meget lille og det er kun på den helt nordlige del ud mod The Solent, der er adgang til vandet. Her ligger de så de store sejlklubber med deres pompøse viktorianske paladser: 'Finest' af alle Royal Yacht Squadron (RYC) med sin fornemme honnørbro og promenade med polerede bronzekanoner og så i rækkefølge: Royal Corinthian YC, Royal London YC, Island SC samt Cowes Corinthian SC og lidt længere inde East Cowes SC. 'Visiting yachtsmen' er velkomne alle steder undtagen i RYC der kun er for: 'Strictly members and officers in Her Majestys service'.



Aften i Cowes

Ved siden af selve indsejlingen til Cowes og den lille by med de berømte sejlklubber, er River Medina især kendt for sin 'Folly Inn'. Vi sejlede med gummibåden op ad floden og landede ved Folly, hvor vi gik en god tur langs floden. Dejlig sol og smuk tur ved lavvande, hvor fuglene virkelig fouragerer. Tilbage til Folly, hvor vi indtog en let frokost; og så tilbage til Blåmusling.

Egentlig var det vores tanke at sejle videre til Newton River, der er endnu et af disse druknede- og tidevandspåvirkede flodlejer. Ifølge Mark Fishwick er det imidlertid en god ide at komme ca. 4 timer før højvande, fordi man så bedre kan se de lave vandområders udstrækning og herefter anløbe med denne viden og endviderehave sikkerhed for at man løftes af hurtigt igen, hvis man skulle gå på grund. Dette råd krævede imidlertid at vi for at nå frem skulle forlade Cowes allerede kl 04.00 om morgenen og det var efter vores smag lige tidligt nok. Vi ændrede derfor planerne og tog videre til Beaulieu river (englænderne udtaler det gud

hjælpe mig som Bju-lee), hvor vi først behøvede at være senest to timer efter højvande. Fishwick og Biblen er noget uenige om indsejlingen. Faktisk omtaler de to forskellige enslinier, men Fishwick gør eksplicit opmærksom på at der er mest vand på østsiden af pejlelinien. Fishwicks oplysninger er fra 1993 og biblen fra 1999, og vi måtte derfor konstatere at selv inden for så kort en årække sker der væsentlige ændringer og at ny oplysninger er meget vigtige her.

Tidlig morgen op af floden; en fantastisk smuk tur blandt lave marskkytter med et rigt fugleliv og smukke skovbeklædte arealer lidt længere inde i landet. Beaulieu river er på mange måder helt speciel, både i sin historie men også i sin udvikling, dvs. den relative uberørthed af bebyggelse. Normalt ejes selve vanarealet og de marskområder, der overskyldes ved højvande af kronen (staten) og lejes så videre ud til evt brugere. I Beaulieu er det imidlertid hertugen af Montagu, der ejer hele herligheden, idet disse rettigheder, af kong Johan, blev bortgivet helt tilbage i 1200 tallet, noget som blev yderligere bekræftet ved en høring i 1926. Det er egentlig helt utroligt at tænke på at da Normannerne invaderede England i 1066 erobrede kongen (William erobreren) i bogstavelig forstand hele landet (man mener at kun ca. 10% af det samlede landareal ikke blev inddraget af kronen), hvorefter han så delte landet op i mindre dele (grevskaber og estates), som tildeltes hans tro mænd (riddere der givetvis var meget selvstændige og som det var nødvendigt at holde sig gode venner med). Denne 'The Norman Conquest', som den kaldes i engelsk historieskrivning, har helt op til i dag præget det engelske samfund. Den er på mange måder det oprindelige grundlag for det engelske klassesamfund, hvor grundlaget har været en ganske lille klasse af landejere, der var mere eller mindre direkte efterkommere af de invaderende normanniske riddere. Ejendomsfordelingen kom så senere til at præge det engelske samfund under kolonitiden og industrialiseringen, hvor netop det (mildt sagt) solide økonomiske grundlag af ejendoms kapital på få hænder, gjorde meget af det der skete muligt. Først inden for de seneste 100 år er der virkelig kommet hul på bylden, hvor arveafgifter har medført en opdeling af de store ejendomme og bortsalg gradvist har fundet sted. De få (meget store huse), der ligger ned til Beaulieu river er netop resultatet af at der i 1930'erne, skulle skaffes penge til et generationsskifte. Alle rettighederne ejes som sagt stadigvæk af 'The Montagu Estate', men som en hjemmehørende sejer sagde: *'He does ask us to pay a lot (Lord Montagu), but I must say he keeps his river nicely.'*

I Beaulieu lå vi ved Bucklers Hard et lille velbevaret, værftsbaseret samfund fra midten af 1700'tallet. Her ligger vinkelret mod floden, to smukke rækker af parallelle murede bådebyggerhuse, med plads til tømmerplads og stabelplads imellem sig. Stedet var oprindeligt tænkt som havn til brug ved import af bl.a. rørsukker fra de vestindiske øer, men napoleonskrigene kom i vejen for denne forretningsidé, og Bucklers Hard blev

mere kendt for sit skibsbyggeri, hvor flere berømte skibe, der bl.a. deltog ved Trefalgar er bygget.

Ved Bucklers Hard lå vi ved mooring piles (halv pris af marinaen: £12=145 Dkr) og havde i øvrigt en fin tur med jollen, helt op ad floden til påhængsmotoren skrabe bunden.

Næste dag besluttede vi os for en hurtig afgang. Det var fredag, og vi var blevet advaret om at der kunne være endog meget overfyldt i Yarmouth, hvortil turen på manges anbefaling gik. Det ville derfor være en god ide at være i havnen før det røde flag blev sat og dermed lukkede for besøgende. Fin tur i medstrøm og let finregn og ankomst ved højvande...., hvorefter vi gik grundigt på grund inde i havnen. Bortset fra forfængeligheden to ingen skade, og som Rie venligt meddelte de omkringliggende både (da havnefogdens jolle havde hjulpet os af): *'det var så slut på dagens underholdning'*.

River Yar er endnu et af de mange estuarier, der præger The Solent. Havnen er et af de mest yndede udflugtsmål for week-end sejlad i området og der blev endog meget fuldt. Det var fint at vi kom allerede tidligt fredag. Pladserne består af swinging moorings uden for den egentlige havn, mooring piles inde i havnen og en enkelt floating pontoon. I land kommer man så ved at tilkalde en havne-taxa £1½ /tr, men det sparede vi pga. jollen. Vi fandt selv plads ved pontonen mens der endnu var plads, men efterhånden som tiden skred frem lå bådene i bogstaveligste forstand i kø (på et tidspunkt så vi hele fem både ligge og vente) for at blive anvist plads, af en af de to joller med påhængsmotor som havnefogden råder over.

Vi fik en Nic35 (Sea Wyvern) uden på os, og det var søde mennesker: Sue og Peter. Ingen af dem i deres livs ungdom (Peter var 76). Sue var noget yngre og en meget bestemt dame, der havde sejlet hele sit liv. Hun var bestemt ikke kedelig når hun fortalte om, hvordan de i båden (som de havde haft i 18 år) havde sejlet med 6 børn. Hendes kommentarer om gin-palaces og *'newly converted sailors'* var heller ikke kedelige, for hun havde ikke megen respekt for nogen af de to grupper. Peter og Sue var meget opsatte på at diskutere at muligheden for evt at lave bådbytning ved en eller anden passende lejlighed og en uge i The Solent en anden gang lyder bestmt ikke utiltalende.

Fra Peter og Jean (de to ældre mennesker vi tidligere havde mødt og som var meget glade for G&T's), havde vi fået strenge instrukser om at gå op til Freshwater på den ene side af Yar og for enden af denne (ca. 3½ miles = 4.8 km) besøge pubben 'The Red Lion', der skulle servere overordentlig god mad og herefter gå tilbage på den anden side af Yar. Hele turen skulle kunne foretages på såkaldte 'public footpaths'. Public footpaths er i øvrigt et interessant begreb, som igen viser en side af England, der er fundamentalt forskellig fra, hvad vi kender i f.eks. Danmark, hvor adgangen til forskellige naturområder (skove, kyster osv) styres af lovgivningen. I England er

lovgivningssystemet grundlæggende opbygget som et resultat af sædvane: altså man gør, hvad man plejer og 'altid' har gjort. Det betyder f.eks., at hvis der 'altid' (de kalder det: *'since time immemorial'*) har været tradition for at folk har kunnet gå en bestemt vej over en anden mands jord/mark (og vel og mærke hvis denne tradition har været benyttet), ja så kan man ikke bare lave om på det. For mange jordejere er dette mildt sagt irriterende, så i mange tilfælde gør man hvad man kan for at kamuflere sådanne 'offentlige' stier over privat grund, i håbet om at brugsretten kan gå i glemmebogen. Omvendt findes der foreninger der sætter en ære i at vedligeholde kendskabet til disse 'public footpaths' (bl.a. gennem skiltning) og som ind imellem må slæbe en lodsejer i retten for at få bekræftet en gammel rettighed (maden på The Red Lion, en hjemmelavet fiskepie, var i øvrigt virkelig god).

(2-11/7): Poole og Weymouth

Fra Yarmouth til Poole Harbour er der bare små 20 sm. Vinden var meget let SW'lig, da vi midt på dagen forlod The Solent for at fortsætte vestover. Skal man bare (som os) krydse Christchurch- og Poole Bay er der ingen grund til at tage den 'officielle' vej ud til The Needels (Wrights vestligste punkt). Man kan (især med SW'lige vinde, hvor man ellers skulle krydse ud, med fordel sejle tæt på Hurst point, og nord om (inden om) de berømte/berygtede Shingles banker. Strømmen var med og med let rummende vind gik det faktisk for hurtigt, dvs. vi måtte forudse at vi ved ankomsten til Poole Harbour måtte vente på højvande for at komme ned i den sydlige del af denne Europas største naturhavn (verdens næststørste og kun overgået af Sidney Harbour i Australien).

Heldigvis checkede vi tidevandstabellen og tidevandskurverne omhyggeligt, og bl.a. pga. Poole's såkaldte dobbelte højvande, kunne vi med lidt held komme ind inden vandet blev for lavt (og således spare 4-5 timer). Fænomenet med dobbelt højvande findes flere steder ved den engelske sydkyst og betyder at tidevandskurven, der normalt er en sinuskurve, istedet for én har to 'toppe', og at lavvandet bliver meget kort. Kl. 16.10 var vi så endelig opankret lidt vest for Goathorn Point. Solen skinnede, der var perfekt læ og kun få opankrede både. Alt var som man normalt kun kunne drømme om, og mens vandet langsomt faldt og den store bredning blev reduceret til et snoet flodløb omgivet af udstrakte mudderflader, sad vi i cockpilot i første parket og så på de uendelige mængder af fugle, der furagerede på den nu tørlagte havbund. Først og fremmest strandskader, men også store mængder af gravænder, terner, måger, regnsøver, fiskehejrer og en os ukendt hvid hejre (vi har senere fået at vide at der er tale om en art, silkehejre (?), der normalt kendes fra mediterane områder, men som i de seneste år har etableret sig bl.a. i Poole Harbour). Næste morgen besluttede vi os for en udflugt til Brownsea Island. Samtidig kunne vi så udforske løbet bag om de øer der ligger midt i Poole Harbour, men hvor søkortet viser dybder på 0,6m og som altså udpræget kun skal forsøges ved højvande. I gummeren med vores udmærkede påhængsmotor var der tale om en tur på en

lille time, før vi kunne fortøje ved Brownsea. Øen administreres af National Trust (igen en af disse private institutioner), og man betaler et mindre beløb for at gå i land. Øen er mest kendt for, at det var her at Baden Powell arrangerede verdens første spejderlejer. Dette førte senere til etableringen af den nu verdensomspændende spejderbevægelse. Øen er meget kuperet og dækket af en i Danmark normalt helt ukendt blandskov, med en utrolig artsrigdom: Fyr, birk, røn, tjørn, kristtjørn, eg, vedben og mange flere, som jeg ikke kan sætte navn på. Alt i alt en meget fin udflugt. Resten af dagen gik med at slappe af, læse og skrive.

Ikke overraskende (meteorologerne er rimeligt gode til at give præcise vejrmeldinger) vågnede vi op til, hvad der (som lovet) skulle blive til heldøgnregn. Vi havde allerede flere dage i forvejen aftalt, at Liz (en geografkollega fra Bristol) skulle komme ned og besøge os i Poole. Så så snart vandstanden tillod det lettede vi anker fra dette (selv i regn) vidunderlige sted, og sejlede ind til Poole. Havnen her er ikke et sted, der er egnet- eller indrettet til lystbåde, men heldigvis kom vi til at ligge uden på en anden båd, der så havde problemet med at flytte fortøjninger og fenderbrædder efterhånden som vandstanden skiftede. Byen er ikke præget af turisme, hvilket på mange måder gør den mere attraktiv end så mange andre steder vi har besøgt. Men der er ingen tvivl om at også her er der forandringer undervejs. Havnefronten mindede på mange måder om Nyhavn i perioden, hvor den gradvist forandrede sig fra et oprindeligt havnekarver til hvad den er i dag. Fin aften med Liz, der blev natten over og først tog hjem da hun havde vinket farvel til os på kajen næste morgen.

Fra Poole Harbour til Weymouth er der knapt 30sm. Turen bringer en forbi nogle af de mest fantastiske kystscenerier, og vi var glade for at vejret var klaret noget op, desværre også med det resultat at vinden var meget svag. Så snart Poole Harbour er forladt, lægges kursen sydover tværs over Studland Bay, der i vestlige vinde er en meget attraktiv ankerplads, noget flere sejlere vi havde mødt havde fremhævet. Rundt Handfast Point (med nogle meget imponerende kridt klinger med fritstående 'søjleformationer' (bl.a. en ved navn Old Harry), og videre rundt Anvil Point. Alle sammen steder, hvor søkortet angiver muligheden for strømsø pga. tidevandets sammenpresning omkring pynterne. I den lette luft mærkede vi nu ikke meget til det, og det var med afslappet ro vi så frem til rundingen af St. Albans Head og det dertil knyttede St. Albans race. Fishwick angiver, at den eneste måde at undgå dette på er ved at gå 5-8 mil udenom, hvilket virkede helt unødvendigt under de givne forhold. Hvis man går tæt på pynten må man ifgl. Fishwick *'prepare oneself for a few brisk moments'*. Det gjorde vi så. Det hele var overstået på 10 minutter og ganske ufarligt; men i betragtning af at vi rundede ved lægt vand i meget svag vind, var det overraskende at se, hvor meget vandet kogte rundt i store strømhvirvler samt hvordan bølgerne brød i forskellige retninger. Det gav stof til eftertanke, og jeg vil ikke bryde mig om at være her på det forkerte tidspunkt i det forkerte vejr. Efter St.

Albans Head blev vi, af et afvisningsfartøj sendt en lang omvej uden om kysten for at undgå at karambolere med et skydeområde. Det var temmelig ærgerligt, da vi havde glædet os til at sejle tæt på denne kyststrækning, der er blandt de mest spændende i det sydlige England, og hvor bl.a. den berømte Lulwoth Cove ligger. Ankomst til Weymouth sidst på eftermiddagen torsdag. Her var det planlagt at vi skulle blive til søndag. Dels har vi meget gamle bekendte her (jeg har faktisk kendt Mike siden jeg var 14), dels var det meningen, at Leila skulle komme fra København og slutte sig til os i Weymouth.

Mike og Rosemary kom ned og besøgte os allerede om aftenen, og det var virkelig dejligt at se dem igen efter mange år. Vi fik et par flasker vin og aftalte at fredag skulle vi selv udforske Weymouth, så ville de tage os på en biltur 'indenlands' lørdag. Efter at de havde forladt os for aftenen, gik vi en tur langs havnen og fandt (på Mikes anbefaling) et fint sted hvor de spillede traditionel jazz. Kombineret med et par pints af den lokale ale var det en meget fin afslutning på dagen.

Weymouth er på mange måder et utroligt spændende sted. Det er en relativt stor by der byder på en kombination af mange funktioner. Den er en vigtig færgehavn for overfarter til Frankrig og Guernsey, der er fiskerihavn og samtidigt er det et typisk sydengelsk 'Edwardian' badested, hvor en lang promenade har badestrand på den ene side og en række lang række af hoteller og pensioner på den anden. Byen har en meget lang historie og 'reklamerer' bl.a. med at det var her 'Den sorte død' (middelalderens frygtede byldepest) først 'gik i land' på de britiske øer, hvor den som andre steder i Europa hærgede, indtil omkring en tredjedel af den samlede befolkning var udryddet.

Fredag gik med almindelig afslapning og Rie's yndlingsbeskæftigelse: Byvandring med løstsiddende kreditkort. Om aftenen var vi til middag hos M&R der bor i udkanten af byen med en helt formidabel udsigt over Portland Harbour den kæmpestore tidligere flådehavn der er etableret her gennem at afsnøre hele den østvendte side af bugten mellem Weymouth og Portland Bill. Næste dag hentede Mike og Rosemary os tidligt, og vi kørte en lang tur langs kysten, hvor vi bl.a. gik en tur ved Durdle Door og Lulworth Cove, begge eksempler på betagende kystformationer, der er dannet ved at havet er brudt igennem den meget hårde kysteksponerede bjergarter og har udhulet det bagvedliggende blødere materiale. Det her er kystmorfologiske eksempler af højeste internationale klasse, og kunne næsten få en til at overveje, om man burde have været naturgeograf?

På turen tilbage besøgte vi Wareham, der er det længste man kan sejle ind i landet fra Poole Harbour, og endelig (vistnok fordi vi havde nævnt det) det såkaldte 'Monkey Land'. Det er en dyrepark kun med aber (først og fremmest chimpanser), der er reddet fra forskellige kummerlige tilværelser rundt omkring i Europa, hvor de har optrådt med strandfotografer eller på markedspladser under for dyr, helt håbløse forhold. Vi havde set en række

udsendelser i fjernsynet om stedet og det var bestemt et besøg værd. Jeg kunne stå i timevis og betragte disse store flokke (tre flokke, hver bestående af 15- 25 individer) af chimpanser, der levede i store naturparker, hvor man kunne se dele af deres komplicerede sociale liv udfolde sig.



Dorsets fantastiske kyst

Området omkring Weymouth er (naturgeografisk) ikke bare kendt for den tidligere nævnte kyst i mellem St.Albans og Portland, men også (og måske især) for den helt imponerende rullestensstrand ved Checil Beach. Denne strækker sig mere end 25 km fra Portland Bill og vestpå i Lyme Bay. Strandvolden er i den østlige ende 15-20 meter høj og 150-200 meter bred og meget tydeligt eksponeret mod WSW, der er den fremherskende vindretning. Det er helt imponerende at stå, hvor bølgerne slår ind mod den ret stejle skråning. Når de løber tilbage, kan man høre, hvordan de fint slebne sten ruller mod hinanden i et evigt polerende proces.

Da vi om aftenen kom tilbage, havde vi fået en hollandsk Nic 35 'Navaho' uden på os. Ejerne var lige så glade som vi for at møde 'ligesindede' og Donald og Annelies inviterede omgående på øl. Næste dag sammenlignede vi både. Bl.a. havde Navaho en meget fin skabsindretning i forkahytten som jeg tror jeg vil efterligne ved lejlighed. I cockpittet havde de lagt teak, et projekt som jeg allerede har bestemt mig for at gennemføre til vinter.

Jeg har tidligere nævnt RNLI og det netværk af redningsbåde de har udstationeret langs hele Storbritanniens kyst. I Weymouth lå redningsbåden lige over for os i havnen, og en enkelt gang oplevede vi at de blev kaldt ud. Det frivillige mandskab tilkaldes ved at affyre en serie kraftige kanonslag (det var derfor vi opdagede hvad der var på færde), hvorefter besætningen kommer tilløbende fra alle retninger. Det gik imponerende stærkt.

Om søndagen besøgte vi nogle af Mike og Rosemarys venner og tidligere naboer, der boede i Portland og som havde de mest fantastiske udsigt over Checil Beach og Lyme Bay. Mike99 (som han, med reference til det tidligere gadenummer hvor de boede, kaldtes for at adskille ham fra den anden Mike) levede og åndede for en gammel 2. verdenskrigs kanonbåd, der bl.a. havde deltaget i D-dag. Han havde sammen med venner gradvist restaureret den fuldstændigt, med det resultat at

den nu befandt sig på en liste over bevaringsværdige skibe. Efter besøget hos Mike99 kørte vi så en tur ud til fyret ved Portland Bill, hvor vi med nogen bæven så på det skuespil af naturkræfter, der udfoldede sig for vores øjne, og som vi forhåbentlig snart skulle forbi selv.

Så om aftenen søndag kom Leila, der skal sejle med i tre uger, endelig. Med fly fra København 16.00, en time fra Stansted til London og videre fra Waterloo med tog tre timer til Weymouth. Vi hentede hende på stationen. Desværre var det for sent til at gå på pub så vi måtte nøjes med et par flasker fra skibets beholdning og det gik da også fint, specielt fordi vi allerede om aftenen kunne se at mandagen næppe blev til runding af Portland Bill og vi derfor ikke behøvede at tænke på at stå tidligt op.

Allerede i løbet af søndagen havde vi stiftet bekendtskab med et par N32 sejlere (Gulliver of Hamble), som lå i Weymouth samtidigt med os. Jeg har en enkelt gang været i kontakt med ejeren (Bedrich Eisler) via internettet. Bedric og Jasper var et par charmerende ældre ungersvende i midten af 60'erne. De startede mandag morgen mod Portland Bill men kom tilbage efter et par timer (sammen med andre både der havde forsøgt sig), og berettede om mure af vand. Vi inviterede dem over til en flaske vin og især Bedrich beundrede og kommenterede Leilas lakerede tæer og senere (på italiensk) hendes charmerende øjne. Leila mener at han (også) må have været lidt af en charmør i sine unge dage?

3. The West Country

(11-16/7): River Dart

Uanset de fine ture i land og de gode venner trængte vi til at komme videre efter 5 dage i Weymouth. Med Leilas ankomst søndag aften var alt klart, undtagen vejrmeldingen. Fra Weymouth ned til Portland Bill er der bare 7sm og herfra 46sm mod SSW til indsejlingen til river Dart. Stort set altså rimeligt overkommeligt, hvis ikke der var to alvorlige problemer knyttet til turen: Et permanent (Portland race) og et midlertidigt (en vejrmelding der lovede op til 16ms fra SW).

Portland race var - bl.a. af Jerry Lines fra C&N i Gosport - blevet beskrevet for os som et af de tidevandsmæssige fænomener, man skulle tage 'dead serious'. Fænomenet opstår fordi to modsatrettede tidevandesstrømme, som et resultat af idvande, løber modsat hinanden i de to store bugter hhv. øst og vest for Portland (der adskilder de to bugter). Hvor de to idvande møder hinanden løber strømmen ved springtid op til 6 (seks) knob og hvor de støder sammen ud for Portland Bill, grunder det fra 70m mod vest og 20 m mod øst op til bare 6-10m ud for lige ud for pynten. Hertil kommer at der umiddelbart øst for ligger en ret stor banke (The Shambles) med bare 3.5 m vand. Tilføj så yderligere, den indflydelse vinden har, så får man forklaringen på, hvorfor der skabes store helt uforudsigelige strømhvirvler og bølger, der bryder til alle sider. Det kræver altså ikke megen fantasi at tro på, at det ikke er rart at være der på det forkerte tidspunkt.

Dette bliver da også understreget i de forskellige pilots (Biblen og Fishwick). Flere sejlere vi mødte gav personlige råd og indskærpede, at dette sted var farligt, hvis man ikke tog det alvorligt.

Der er to måder at runde Portland Bill på: Enten sejler man uden om i respektfuld afstand (5-6sm), hvilket er enkelt hvis man er på direkte kurs fra Isle of Wright til Dartmouth, men pga. The Shambles, giver en omvej på 15 mil, hvis man kommer fra Weymouth. Eller også venter man på acceptabelt vejr og et tidsmæssigt hul (der ligger fra ca. ½ time før til 2 timer efter HW ved Dover), og sejler meget (meget) tæt på kysten 'inden om 'the race'. Vi havde fået beskrevet 'tæt' som 50 til max. 200 meter fra kysten, enkelte havde sagt: 'så lystfiskerne kan fange jer med deres blink' eller som et gammelt sømandsråd sagde 'så man kan kaste en beskøjt i land'. Fidusen ved denne sidste taktik er dels den meget kortere afstand, dels at man kan tilrettelægge den, sådan at man stort set får strømmen med sig hele vejen over Lyme Bay. Tilsammen håber jeg at have givet en fornuftig forklaring på, hvorfor vi ikke følte trang til at starte med en vejrmelding på W 14-16 m/s, og samtlige de både, der prøvede at runde den mandag, vendte da også tilbage og meldte om 'hvide mure af vand'. Vejrmeldingen lovede imidlertid at vinden sent tirsdag eller tidligt onsdag ville aftage og dreje i NW, hvorefter den igen torsdag ville gå i vest og tiltage igen. Alt tydede således på at onsdag var dagen og at vi skulle væbne os med tålmod, men allerede tirsdag morgen virkede alt forandret. Selv om Weymouth ligger meget godt i læ for vestlige vinde var det tydeligt at den var aftaget betydeligt og allerede drejet nordvest. Himlen var skyfri med smukt solskin. Med ca. en time ud til Portland Bill skulle afgangens ske ca 7.30 og vi kunne næsten ikke vente med at komme afsted da vi nødigt ville miste muligheden ved at se tiden for længe. Allerede uden for havnen kunne vi imidlertid godt mærke at vi måske havde været lige lovligt optimistiske og at det blæste mere ned vi troede. Vi satte derfor umiddelbart et reb i storen. For denne sejlføring alene gled vi i medstrøm over grunden med 6½ knob, mod syd ned langs kysten mens adrenalinpumpe begyndte at arbejde. Et par mil før 'The Bill' startede vi maskinen for at have den til hjælp, hvis vinden skulle slå for meget imod os under rundingen. Vi kunne nu se en kraftig hvid stribe af bølger og jeg begyndte at overbevise mig selv om at det ikke ville være en skam evt. at vende om, hvis det skulle vise sig at være for slemt. Strømmen var tiltaget (med 3 knobs medstrøm er det jo lige pludselig ikke sådan at vende om selv om man skulle have lyst til det) og vi nærmede vi os pynten og 'the point of no return'. Pludselig kunne vi se fyret og et smalt bælte af relativt roligt vand åbne sig foran os. Med tilbageholdt åndedræt og blikket skiftevis på ekkoloddet (aldrig under 6 m), kysten (50-75 m til sb), de voldsomme brækkende søer (200 m til bb) og vandet foran os, hvor vi havde set mange fiskebøjer halvt begravet i vandet pga. strømmen (ikke sådan en i skruen nu), tordnede vi frem over grunden med 7 knob. Og så, uden vi næsten havde opdaget det, steg ekkoloddet til 20m og vi var forbi. Stadig med god overhøjde, men også

med en strøm, der kraftigt trak os i retning ud af, mod strømhvirvlerne og det oprørte hav. Efter en lille halv times sejlads var alt så igen så normalt som det nu kan blive i 10m/s foran for tværs. Med et reb i storen og en meget lille smule genua rullet ud gik det så ud over bulejerne som ind imellem var ganske store. Typisk bygevejr med skiftende vindstyrker. Ind imellem tydeligt aftagende så vi lod os friste til at rulle ud til genua 2. Det skulle vi nu nok ikke have gjort for umiddelbart efter fik vi en byge med 16 m/s. Alt ialt en meget frisk sejlads, hvor vi aldrig havde under 1½ knob medstrøm (på et tidspunkt væsentligt mere, faktisk så vi en overgang 9 knob over grunden). Efter bare 7½ time (49sm gennem vandet og 56sm over grunden, hvilket giver en gennemsnitsfart på knap 7,5 knob) anløb vi så endelig Dartmouth.



Dittisham ved river Dart

Fishwick skriver, at det er enkelt at anløbe Dartmouth om natten men at man, fordi det er så smukt, bør gøre det i dagslys. Og vi er ganske enige med ham. Indsejlingen er virkelig helt ekstraordinær. På begge sider er den smalle indsejling, der er svær at få øje på udefra (når man kommer østfra) flankeret af op til 200 m høje bjergskråninger. Her ligger to små borge, en på hver side, og beskytter den smalle (2-300 meter) dybe indsejling. Er man først inde, lukker floden sig og afslører noget der bedst kan beskrives som et italiensk sceneri. Begge sider er tæt bebygget med små huse i mange farver og husene næsten klatrer op af de ganske stejle bjergsider. Det var faktisk ganske overvældende.

Roger og Kristin (som vi mødte i Klintholm) kom fra river Dart og de havde i detaljer (skriftligt) beskrevet, hvad vi efter deres mening, skulle se. Efter den friske tur over Lyme Bay, havde vi imidlertid mest behov for at få et par 'snore' i land og lidt mad tilberedt af andre (som så bagefter tager opvasken), så vi besluttede os til at tage den første nat i marinaen i Newtown over for Dartmouth by. Ferskvandsafspuling af såvel båd som besætning og øl på kajen. Herefter på 'de flade' op og se på byen, hvor Royal Dart Yacht Club forekom at være det bedste bud på leverandør af såvel flydende som faste forsyninger. Man annoncerer med at '*visiting yachtsmen are welcome*', men understreger samtidig, hvad man forstår ved en '*visiting yachtsman*', nemlig: en der er medlem af en anerkendt sejlklub og '*som er kommet på egen køl!*'

G&T til pigerne (eller hedder det damerne?.. eller kvinderne? I disse tider er det ikke til at vide hvad der

politisk korrekt og jeg synes at betegnelsen 'mennesker af det modsatte køn' er lidt kedeligt) og en pint 'real ale' til undertegnede. Bestilling af mad i baren, hvor man så bliver hentet når maden er klar. Igen: rimelig mad til anstændige priser, de må være kontingenterne der bærer det her, og så holder man jo også fattigrøvene ude.

Næste dag op til Dittisham. Fortøjning ved swinging mooring og med 'gummeren' i land. På vejen ind medbringer vi tomme flasker og en affaldspose men overser at affaldscontaineren ligger på en flåde ude i vandet. Meget praktisk. Her er virkelig dejligt og (næsten som man kunne forvente) vi får senere at vide, at stedet stort set er helt er overtaget som sommerresidens for de kendte; TV folk skuespillere med videre. Kendte har nu altid holdt til her. Kriminalforfatteren Agatha Christie boede en stor del af sit liv i et stort hus lige over for Dittisham og flere af hendes romaner foregår i området. F.eks. begynder hendes roman 'Ordeal by Innocence': '*It was dusk when he came to the ferry*', og det er 'færgen' (af robåds størrelse) ved Dittisham, der er tale om. Også den store messingklokke, hvormed man tilkalder 'færgen', hvis den skulle ligge på den anden side, er omtalt. Nu er det jo ikke sådan, at vi kan samtlige Agatha Christies romaner udenad, men da vi en aften spiste på Ferry Inn (den engelske kysts kulinariske topscorer: en hjemmelavet fish pie) kom vi i snak med kromanden, som fortalte os om AC, og derefter forærede os to af hendes romaner, der begge havde lokalt tilhørsforhold. Flink folk.

Næste dag med jollen 3 sm. videre ind i landet til landsbyen Stoke Gabriel. Her er der tale om en levende landsby med rigtige mennesker, hvor vi, som det væsentlige, havde fået at vide at der var tre pub'er og en kirke, der var et besøg værd. Vi har nu besøgt adskillige kirker, alle af det klassiske normannisk-gotiske tilsnit med et næsten borgagtigt udseende firkantet tårn. Mest fascinerende er det egentlig at vi alle steder har set en komplet ajourført liste over de præster der har været tilknyttet kirkerne helt tilbage fra 1200 tallet. Det giver en fantastisk fornemmelse af historie og kontinuitet. Specielt i perioden i midten af 1600 tallet er der ofte lidt rod med den samme præst der indsættes flere gange fordi det netop var her kampen mellem kongemagten og kirken var på det højeste. I England har man aldrig rigtigt haft en religiøst betinget reformation som i det øvrige Nordvesteuropa. Den Anglikanske kirke er snarere en katolsk kirke, hvor kongen (Henrik d. IIX, ham med de mange koner og halshugninger) af politiske årsager ønskede uafhængighed af pavestolen, og derfor løsrev kirken sig fra pavestolen og selv sikrede sig magten uafhængigt af romerkirken.

De tre pub'er fandt vi også, men de var alle lukkede (mellem 15.30-18.00). Uden for en af disse sad der en række lokale, der meget beklagede men foreslog at vi i den nærliggende købmand købte et par øl og så sluttede os til selskabet. De gjorde vi så. Vi blev omgående accepteret og inddraget i den lokale sladder. Så familiefotos og hørte om hundens afstamning, faktisk

mere interessant end et hjørne i en mørk pub. Senere sluttede 'pub-damen' sig til selskabet og vi fik lov til at låne 'the facilities' (toiletet).

Når vejret ikke er på toppen (og det blæste i disse dage faktisk ganske friskt fra vest) er det helt fint at lige i en flod som Dart. Det giver en mulighed for at udforske de 'hjørner' man ellers vil have overset, fordi man hele tiden har en tendens til at ville videre. Helt for enden af Dart, omkring 15 sm fra munden, ligger Totnes. Ikke mange kølbåde kommer herop fordi floden på den øverste halvdel stort set tørrer helt ud ved lavvande. Nu ville vi imidlertid prøve, og med ca. 4½ meter over kortnøl ved højvande er Totnes besejlbart for sådan nogen som Blåmusling ca. +/- 2 timer omkring højvande. Turen op var meget fin, der var ikke megen bebyggelse på de for det meste skovklædte høje flodbredder. Et enkelt sted så vi en større ejendom med vinmarker (!!) helt ned til floden. Vi så ikke megen trafik, kun en enkelt turistbåd og to-tre lystbåde. Der er tilsyneladende ikke mange der tager denne tur. Ankomst til Totnes ved højvande med god tid til at overveje de problemer vi måtte imødesee når vandet forsvandt.



Lavvande i Totnes

For det første og væsentligste gælder det om at båden læner sig op ad kajen når den tager bunden (ikke væk fra den, det ville have ubehagelige konsekvenser) For det andet er der problemer med længden af fortøjningerne der jo skal tilpasses de skiftende vandstandsforhold. Endelig, og det er på forhånd uberegneligt, hvordan er beskaffenheden af den bund man kommer til at stå på: dels konsistensen dels hældningen. I Totnes var fortøjningsklammerne udformet som lange 'håndtag' monteret på de pæle man affendrede mod (fenderbrædt obligatorisk) og fortøjningerne kunne derfor uden problemer tilpasse sig vandstanden. For at sikre at båden læner sig til den rigtige side fastgjorde vi herefter en line med et pælestik om masten (så den frit kunne glide op efterhånden som skuden sank med tidevandet) og videre ind til huset på den anden side af kajen. Det var med megen bæven at vi så ekkoloddet stoppe ved 1.6 (vi stikker 1.7) hvorefter båden langsomt men sikkert tippede 10-15° på næsen faktisk lidt meget efter vor smag (én erfaring er derfor, at det sikkert er en god ide at sikre at stævnen ligger tættere til kajen end hækken for dermed at udnytte den hældning i havbunden væk fra kajen der sikkert vil være normal). Tilsyneladende ville båden helst hælde mod bb (vi havde sb side til) så en anden af erfaringerne er nok at vi hvis vi en anden gang vil tørre

ud, skal lægge bb side til da vi er tungere til bb (bøger, batterier, stuverum, ekstra sejl mm.). Da vi endelig stod i den 'endelige' position hang Blåmusling altså til dels i fortøjningerne, hvilket vi ikke syntes var behageligt selv om det sikkert var helt ufarligt. Lad mig konkludere ved at sige at: nu har vi prøvet det og om nødvendigt kan vi gentage spøgen, men det er ikke noget vi vil stræbe efter at gøre hver nat dertil sov vi for dårligt.

En af grundene til at besøge Totnes (ud over anbefalingen fra Kristin og Rodger) var, at vi undervejs havde opdaget at vi havde bekendte der, Nick og Binnie. Nick er en af Liz' (som besøgte os i Poole) venner, og de besøgte os (på hendes opfordring) for et par år siden under gennemrejse i København, hvor vi havde en fin dag med dem på Tusindfyrd. Nick er bådkonstruktør og bådkonsulent, ligesom han laver 'deliveries'. Binnie er kunstmaler. Det er utroligt søde mennesker, der tog os på en meget fin tur ind i landet hvor vi besøgte Dartmoor, og gik en god tur med deres to hunde. Derefter var vi hjemme i deres meget lækre hus med udsigt over Totnes, hvor de serverede en super middag. Det er altså en god ting med mange bekendtskaber.

Dartmoor er et enormt naturområde på flere tusinde km². Mest kendt er området måske på grund af de uhyggelige historier der knytter sig til stedet (Conan Doyles berømte Sherlock Holmes roman om Baskervilles Hund foregår her). Det er et sted hvor man let kan gå vild og pga. områdets karakter, hvor tåge er meget almindelig, er der stor risiko for at falde i det sprækkefyldte landskab og brække arme og ben. Området fremstår ligesom 'Ørkenen' på Anholt eller Hjerl hede i Vestjylland som indbegrebet af vild natur; men det er i virkeligheden helt forkert. Der er nemlig tale om kulturlandskab i den forstand at det øde og nøgne udseende, der i dag karakteriserer landskabet, er menneskeskabt. De nævnte naturområder har alle i deres oprindelse været skovdækkede, men rovdrift til forskellige formål har ryddet skoven. I Anholts tilfælde var det produktionen af salt (saltsydning) samt behovet for brændsel til fyret, der var årsagen til skovens forsvinden. På Dartmoor var det forhold, at der findes tin. Da udsmeltingen af dette metal krævede store mængder brændsel, blev skoven efterhånden udryddet.

Dartmoor har i det hele taget været udnyttet til mange formål. F.eks. er der gennem menneskealdre brudt granit til byggeformål. London Bridge er f.eks. opført af Dartmoor granit. Granitten er i det hele taget et karakteristisk element i området. Tilbage i en fjern geologisk fortid (Perm) er området, der overvejende består af sand og kalksten, blevet gennemtrængt af granitintrusioner (af vulkansk oprindelse). Efterhånden som kalk og sandstenen så er eroderet væk, især i de højestliggende områder, er granitten så blevet tilbage som store monumentale 'tor's', der tydeligt markeres i landskabet; meget imponerende.

Totnes danner pt. rammen om et af disse fantastiske for mig næsten uforståelige projekter inden for sejlsport, der

ind imellem dukker op. det drejer sig om Pete Goss' (den englænder der på det seneste jorden rundt singlehanded vendte omkring og krydsede tilbage mod 'the roaring forties' for at samle en kærtret fransk kollega op) udfordring til 'the race', den ultimative jorden rundt sejlads helt uden begrænsninger. Jeg kunne ikke nære mig for at smutte over for at se udstillingen og 'monstret', en 115 fods kulfiber katamaran, med to 30 meter høje ustagede wishbone-riggede master: Start: midnat den 31 december 2000! Forbløffende og efter min opfattelse temmelig sindssygt.

Fire dage på river Dart, og det var tid at komme videre. For første gang i længere tid tydede vejrmeldingerne endda på at vi kunne imødesee adskillige dage med stabilt vejr og til gengæld ikke så megen vind. Et højtryk, der i de seneste 10 dage havde oprådt i oversigten som 'a high north of the Azores' havde nu endelig bevæget sig nordpå og stabiliseret vejret foreløbig (ifgl. meteorologerne) til torsdag. Højvande ved Totnes (der falder 40 minutter senere end ved Dartmouth) kl. 7.40. For at komme afsted i god tid og med rigeligt vand under kølen blev afgangens fastsat til 6.30, det ville give os medstrøm ud af floden og kun svag modstrøm ned mod Start Point, hvorefter vi burde få medstrøm når vi langs kysten fortsatte mod vest. Alt gik efter planen og det fine højtryksvejr manifesterede sig i en udpræget solgangsvind, hvor vi startede med vinden næsten plad læns fra nord, der så langsomt fulgte med rundt for midt på eftermiddagen at ende i SW (og næsten dø ud). Vi besluttede imidlertid at fortsætte men maskinhjælp for at nå til Fowey (udtales Foy), der af alle beskrives som den smukkeste af alle floderne (men dem er der nu vist en del af).

(16-19/7):Fowey-Plymouth

Efter 12 timers sejlads, hvoraf de sidste 3 for maskine, nåedes indsejlingen til Fowey (kl. 18.30 efter 58 mil på loggen). På mange måder er floden en miniudgave af Dart med en smal indsejling flankeret af høje bebyggede bakker. Igen fik jeg associationer til Italien, men nu måske også fordi nu også vejret lignede. Umiddelbart inden for indsejlingen blev vi mødt af en af 'Harbour masters' små både, der enkelt og smertefrit anviste os en 'fore and aft. mooring' og hjalp os med fortøjningerne. I det hele taget var havnevæsnets service her i Fowey helt i top. Hver morgen kom man rundt og indsamlede affald og medbragte friske morgenaviser (dog mod ekstra betaling).

Solen skinnede, det var lunt og stille og vi måtte omgående i land. Jeg havde ved flere lejligheder antydnet at Rie og Leila burde have en fælles uniformering, der ligesom antydede deres tilhørsforhold til skibet, men mit forslag om f.eks. ens bikini'er var ikke faldet i god jord. Nu var 'the chicks' åbenbart i en venlig sindstilstand og inden landgangen udstyrede de sig med ens finske sejlskibsøreringe. De vækkede tydeligvis en del opsigt og små kommentarer på den pub, hvor vi indtog vores cider. Fowey by er i øvrigt et meget dejligt sted i det mindste under forhold som dem vi oplevede. Blot at slendre rundt i byen og kigge på forretninger (det er både Rie og Leila

ret gode til og der er kort lunte på brugen af deres plastic-kort). Jeg selv er mere til studiet af restauranternes menukort, men det er jo en helt nødvendig og uegennyttig forberedelse til alles bedste. Jeg tror at vi alle følte os i rigtig feriestemning.

Næste dag sejlede vi en fin tur op af floden, men i modsætning til Dart er Fowey smukkeste umiddelbart efter indsejlingen. Bare ½ sm længere oppe af floden er der på den vestlige side store anlæg for udskibning af porcelænsler (kaolin), og der lå 3-4 ganske store skibe. Endnu længere oppe bliver floden mere lavvandet og den er reelt ikke besejlbare med kølbåd.



Fowey i eftermiddagssol

Desværre var tiden nu blevet inde til nogle lidt mere vidtrækkende beslutninger. Langtidsprognoserne begyndte at tale om lavtryk og kraftigere vinde i slutningen af ugen og vi ville gerne over kanalen til Guernsey inden da. Muligheden for at fortsætte videre mod vest til Falmouth og evt. river Helford var helt realistisk tilstede, men på den anden side måtte vi enten fortsætte derfra umiddelbart eller risikere at blive hængende på ubestemt tid, hvilket ikke var et tillukkende perspektiv. Vi besluttede os derfor til, efter at have sejlet 919 sm mod SW, langsomt at vende næsen mod SE. I første omgang med kurs mod Plymouth, men derefter videre til Guernsey og Frankrig. Altså stadig mange oplevelser forude, men alligevel men en lidt vemodig følelse af, at fra nu af er vi uigenkaldeligt på vej (omend langsomt) tilbage mod København.

Plymouth er en af de største byer i det SW-lige England. Den er først og fremmest kendt som en af Storbritanniens største flådebaser. Netop derfor blev Plymouth voldsomt bombet under 2. verdenskrig og der er ikke meget tilbage af interesse i byen som sådan. Indsejlingen er præget af den store tværgående mole der kunstigt skaber en meget stor beskyttet red. Længere inde er der et meget stort velbevaret gammelt citadel og en promenade, der er ganske flot. Også nogle af de gamle dokområder er renoveret fint, men det bærer alt sammen præg af at være lavet med turisme i tankerne og er ikke rigtigt interessant.

Hvad der først og fremmest slog mig i Plymouth, men som ligger latent i hele det britiske samfund, er hvordan landets lange, meget krigeriske og særdeles aggressive og ekspansive historie præger det. Det er ikke blot de utallige mindesmærker med navne på de faldne i det tal

af krige landet har været involveret i (Boer-krigen, Krimkrigen, 1. & 2. verdenskrig, Falklandskrigen osv), og alle de kranse, der nedlægges i denne forbindelse, som falder i øjnene. Også diverse mindesmærker f.eks. for stedet, hvor 'the pilgrim farthers' forlod England med Mayflower på vej mod den ny verden. Eller hvor Francis Drake startede den rejse der bragte ham til bl.a. Californien som han, under navnet New Albion, tog i besiddelse på vegne af den engelske krone. Osv. osv. Det går imidlertid videre end som så. Man ser på en helt anden måde end vi er vant til militæret som en del af dagligdagen. Her i Plymouth fejrede 'en eller anden' veteran organisation 'en eller anden' begivenhed (jeg forsøgte at spørge mig frem men fik netop svaret 'en eller anden') mens vi var der, og det foregik med bl.a. et torden af kampfly fra Harriers til en Lancaster og to Spitfires.

Marinaen i Plymouth var i øvrigt præget af at være dyr (£22) og ikke særligt velorganiseret. Samtidigt var den overfyldt da en hollandsk kapsejladts endte her i disse dage, så der var gang i den på kajen. Lige foran os var der en, der åbenbart ikke syntes det var nødvendigt at trække en ledning til land (til sin fryser, mikroovn eller hvad det nu var) og som derfor fandt det rimeligt at starte sin motor og bare lade den køre. Men det var jo heller ikke hans cockpit lyden og dieselen generede. Nå ret skal være ret, han stansede omgående projektet da vi efter en halv times tid antydede at han kunne 'låne' en ledning.

Om aftenen fandt vi en pub, der også serverede hæderlig mad. Det mest spændende ved det besøg var nu nok at der var en lettere alkoholiseret lokal mandsperson, der åbenbart mente at jeg havde for meget mellem hænderne med to damer, og derfor forsøgte sig med en charmeoffensiv over for Rie. Hun er dog ikke tabt bag af en vogn og hendes engelskkundskaber er helt tilstrækkelige til at ungersvenden meget hurtigt forstod, at han ikke var ønsket (jeg var ellers begyndt at frygte for at jeg skulle kæmpe for min hustrus ære). Det var derfor med et meget venligt smil (og en voldsomt styrket selvtillid) at jeg kort efter forlod etablissementet med de to chicks (og på vejen ud nikkede venligt farvel til synderen).

4. Kanaløerne og Frankrig

(20-25/7): St. Peter Port, Guernsey

Fra Plymouth til St. Peter Port på Guernsey er den officielle distance (syd om Guernsey) på 89 sm. Normalt planlægger vi med 5 knobs gennemsnitsfart så det burde være en tur på små 18 timer. Aht. til strømmen, der er meget betydelig omkring kanaløerne, ville det være bedst at være ved Les Hanois fyr på Guernseys vestlige spids omkring kl. 17. Afgang burde således ideelt være ved midnat aftenen før, men da vejmeldingen lovede meget svage vinde, og da vi syntes vi havde haft nok motorsejladts, besluttede vi os til at starte allerede tidligt på aftenen, og så blot holde øje med farten og tiden og kun bruge maskinen, hvis det skulle vise sig nødvendigt.

Det blev en fantastisk nat. Lette skiftende vinde, men stort set hele tiden dog nok til at holde gang i skibet. Fuldstændigt stjerneklart og næsten helt glat vand. Sigten gjorde at man kunne se og bedømme kurs på alle skibe vi mødte og vi oplevede overhovedet ingen problemer. Vanskeligt at bedømme er (som i Skagerak) de mange fiskefartøjer. Mens jeg var nede at sove havde Leila og Rie (betroede de mig senere) længe diskuteret om et fartøj i morgendæmringen var en russisk mine-lægger eller et opmålingsfartøj. Det viste sig dog blot at være en Brixham trawler.

Vi havde længe ønsket at se delfiner, men hidtil uden held. En gang i løbet af formiddagen fik Rie imidlertid endelig øje på en finne (altså ikke en fra Finland) i overfladen af det næsten helt rolige vand. Da 'objektet' kom nærmere, viste det sig imidlertid at være noget ganske andet end en delfin. Blot 10-15 meter fra os svømmede en mindst 3 m lang haj, med en uhyggelig arrogance, forbi os på parallel kurs. Vi var rimeligt overraskede, men vil fastholde at vi er tre (ædru) voksne mennesker, der samtidigt, som på en anden skrækfilm, så det brede flade neddykkede hoved og to ryg- og halefinner skære gennem havoverfladen.

Langt det meste af turen klaredes for sejl idet vi kun startede motoren to gange, hvor vi tabte styrefarten, og kl 15.50 havde vi Les Hanois tværs. På dette tidspunkt var farten gennem vandet dog kun 2½ knob og samtidigt satte den sydgående strøm os næsten 50° så vi besluttede at starte maskinen de sidste 12 mil. Kl. ca. 18.00 efter 101 mil (på loggen) og 22 timer til søs anløb vi så St Peter Port, og lagde efter harbour-masters anvisning til ved ventepontonen i yderhavnen.



Havnen i St. Peter Port ved lavvande

Marinaen med gæstepladser i St. Peter Port ligger inderst i havnen, der ellers er ganske åben for vinde fra øst. Den er beskyttet af en såkaldt 'sill' dvs der er en fast mur eller barriere tværs over indsejlingen, således at når tidevandet falder ved ebbe aftager dybden i indsejlingen gradvist til 0 hvorefter dybden i marinaen forbliver konstant på ca. 2m mens vandet yderligere falder i havnen udenfor. Man ligger altså som i et badekar og kan kun anløbe (eller forlade havnen) +/- 2-2½ time omkring højvande. Vi ankom ca. to timer før det var muligt at anløbe og blev af den effektive harbour-master anvist plads i 4. position på ventepontonen uden på en fransk båd. Efterhånden kom der flere og flere og i vores række

nåede vi at ligge i 9 lag inden vi endelig ved 20.15 tiden, efter at de, der lå klar til afsejling inde i marinaen var kommet ud, kunne begynde at anløbe i god orden. Alt dirigeredes af to-tre små både med påhængsmotor, der viste os på plads og dermed sikrede at pladserne kunne udnyttes til det yderste. Ikke noget pjat her. En enkelt båd der prøvede at gå egne veje blev venligt men bestemt skubbet baglæns af harbourmasters jolle. Vi kunne ikke lade være at beundre effektiviteten og venligheden med hvilken hele denne operation (dvs inden for 30-45 minutter at udskifte 30-50 både) blev udført.

Også for kanaløerne havde vi medbragt en Pilot: *Nick Heath: The Channel Islands*. Desværre er mr. Heath absolut kun interesseret i pejlelinier og fortoninger, der sikkert er meget interessante og brugbare, hvis man skal opholde sig i en måned i området, men til vores formål savnede vi i den grad lidt lokale oplysninger: om historie, kultur osv. Havnelodsmæssigt havde vi her haft alt tilstrækkeligt i Biblen (*MacMillan Reeds*).

De såkaldte kanaløer, dvs. de beboede øer Jersey, Guernsey, Alderney, Sark og Herm samt utallige småskær, er en del af Storbritannien, men har en helt særlig status i kongeriget, idet de samtidigt er en del af det gamle (franske) hertugdømme Normandiet. Forklaringen skal igen søges i 'The Norman Conquest', som jeg har nævnt flere gange. Dvs. at da Kanaløerne var en del af Normandiet var de også en del af normannernes oprindelige land og dermed erobrere snarere end erobrede. Det er f.eks. ganske morsomt at et af de særlige privilegier kanaløernes beboere har er, at de ikke kan indkaldes til krigstjeneste med mindre det er for forsvare sig selv eller for at (gen)erobre England! Kanaløernes befolkning siges at være meget stolte over deres status, hvor de kun refererer til kongemagten (dronningen), men ikke til det britiske parlament. I realiteten er det vigtigste dog nok, at man gennem sin særstatus er fritaget for moms og afgifter, og derfor tjener buler af penge på toldfrit salg, samt at være skatteskjul for diverse mere eller mindre dubiose foretagter. Af samme årsag var det ved anløbet af Guernsey også for første gang på turen nødvendigt at sætte de gule toldflag samt at udfylde diverse toldpapirer. Nu er vi nemlig økonomisk set uden for EU!

Ud over at være hjemsted for skattefri formuer er kanaløerne også et yndet feriested. Begge karakteristika gør at der er et rigt og varieret restaurationsliv, ligesom antallet af indkøbsmuligheder er legio. Det var derfor med nogen bæven at jeg bevægede mig på indkøbstur ('vi skal bare kigge, selv om man er på diæt kan man jo godt kigge på menukortet' som Leila siger). Helt uden at slide på plastickortet gik det nu ikke og jeg er glad for at Rie endnu ikke er lykkedes med sin ultimative opfindelse: 'kreditkort med køleribber'.

Næste dag havde vi bestemt os til en bustur på øen. Umiddelbart på den anden side, dvs på vestkysten ligger 'Le tricoteur' producenten af de berømte Guernsey trøjer. I deres oprindelse en typisk ulden fiskertrøje af

busseronne facon, som blev strikket ude i de små hjem, men som gradvist er blevet en international bestseller (hvis man altså kan finde den). Vi var ret overraskede over, hvor småt det hele var: Tre strikkemaskiner og 10-15 damer til (som hjemmeindustri) at færdiggjorde trøjerne i hånden. Det fine var at man kunne få trøjerne i 2. sortering (vi kunne ikke se forskellen) til halv pris, så det endte med at vi alle tre købte en hver. Vejen tilbage kørte vi med en bus, der gik hele vejen langs kysten nord om øen. En utrolig smuk tur hvor man også fik indtryk af, hvor barsk det er og kan være. Den dag blæste det W 12-14 m/s.

Ud over de mange gode restauranter er der i St.Peter Port et helt lækkert gammelt overdækket marked (især for frisk fisk), så da vi syntes vi en aften skulle spare, besluttede vi os til at købe ind der og lave mad selv. Det med besparelsen blev nu så som så, idet resultatet af vores indkøb blev tre fine friske hummere på hver ca. 600g som blev kogt til os mens vi ventede. Friskkogt hummer kræver imidlertid en god hvid bourgogne, så også det måtte indkøbes. Flutes og to slags mayonnaise (med tomat og med hvidløg). Alt i alt altså ikke et sparemåltid, men det smagte fremragende, og der var rigeligt! Næste dag var hele havnen domineret af et lokalt karneval. Hele området var spærret af og man startede med et stort optog anført af veteranbiler og efterfulgt af diverse orkestre og udklædte mennesker i alle aldre. Især en gruppe cheer-leaders på ikke over 5 år var ikke til at stå for.

Også på Guernsey mødte vi en Nicholson 32 (de må sejle mere end 35'erne, men det passer godt på min teori om at det er de små både, der sejler mest) 'St.George of England' som vi kom i kontakt med. Igen meget søde mennesker, det er altså fint at have en indgangsreplik (vores tidligere ejerskab af en N32), så man kan komme i kontakt med folk hvis man har lyst til det.

(25-31/7): Normandiet

Efter 4 dage på Guernsey var det tid til at komme videre. Strengt taget er øen måske kun 2-3 dage værd, men vi håbede til det sidste at komme videre via Alderney, den nordligste af kanaløerne. Her er havnen imidlertid blot en meget lang dækmole, der skaber en naturlig ankerplads (oprindeligt lavet til at skabe faciliteter for Royal Navy under Napoleonskrigene), men som desværre er helt åben mod NE, hvor vinden kom fra i disse dage. Frisk NE'lig vind var heller ikke specielt attraktivt for turen op mellem Alderney og Normandiets NW'lige hjørne (Cap de la Hague), der er et af de steder hvor tidevandsstrømmen når de allerstørste styrker ('the Alderney race' op til 11 knob ved springtid) og hvor man derfor skal have den (altså strømmen) på sin side.

Turen fra Guernesey må altså tilrettelægges så man dels får strømmen med sig dels kommer ud af havnen på et tidspunkt, hvor der er tilstrækkeligt vand over 'the sill' (barrieren). Skal man sydover betyder det al man må gå ud til ventepontonen ca. seks timer før afgang, hvorimod turen nordover kommer til at passe, hvis man forlader

havnen lige så snart det er muligt før HW. Alt var således 'timet og tilrettelagt' (som Egon Olsen siger) til afgang præcis kl. 11.00, hvor der, ifgl. vores beregninger, skulle være præcis 1.70 m over muren. Den belgiske båd foran os havde imidlertid forregnet sig (eller også kendte han ikke sin egen dybgang). Han knaldede på med et ubehageligt smæld og blev omgående vinket til side af havneopsynet, hvorefter det var vores tur. Med bare 1 knob listede vi frem og bare rørte med bunden af kølen, hvorefter fuld gas kunne trække os ud. Pigerne mente at jeg havde haft for travlt, og at vi sagtens kunne have ventet yderligere en halv time. Jeg vil nu stædigt fastholde, at der var tale om meget præcis planlægning.

Vejrmeldingen havde lovet svage vinde fra øst, men desværre var den smule der var nu mest fra NNE, så atter en gang måtte maskinen tages til hjælp. Hu hej hvor det gik. Støt 5 knob på loggen men GPS'en fortalte en anden historie: Hele tiden om strøm der med stigende hastighed bragte os nordover. Da farten var på sit højeste var den mere end 10 knob over grunden. Og det her var næsten prik nip-tid og altså den absolut svageste udgave af fænomenet. Forbløffende. Efter rundingen af Cap de la Hague friskede vinden lidt og vi kunne fortsætte på bidevind ned mod Cherbourg, hvor vi, nu desværre med modstrøm dog heldigvis kun ca. 1½ knob, ankom kl ca. 18.00. Første oplevelse efter ankomsten var venlig hjælp med fortøjningerne fra besætningen på 'Slipper of Emsworth', endnu en Nicholson 32, de er simpelthen overalt.

Cherbourg kan bedst beskrives som én stor fæstning. Byer er anlagt af Napoleon (som der står en stor statue af, prominent placeret ved havnen) og er endnu den dag i dag en af Frankrigs største flådebasen. Foran indsejlingen er der bygget en næsten 2 sm lang mole med tre forter, som skabe en enorm beskyttet red, bagved hvilken selve havnen ligger. På hver flanke beskyttes indsejlingen yderligere af to forter. Ialt er den ydre red mere end 4 sm fra øst til vest og næsten en sm fra nord til syd.

Et nærmere studie af byen måtte imidlertid vente til næste dag, hvor vi besluttede at starte tidligt med café au lait og croissanter på den nærmeste café. Dernæst var det vigtigste for mig, at vi hurtigst muligt fik indkøbt noget frokost, der ville egne sig til at indtage når vi vel 13.00 tiden planlagde at fortsætte (afgangstidspunktet igen fastlagt aht. strømmen). Som da vi i sin tid ankom til Belgien, havde jeg haft fantasier om en bestemt tidligere madoplevelse i dette tilfælde Rillettes de Oie, baguette og rødvin. Rillettes er letsaltet kød -i dette tilfælde af gås, men det kan også være and (canard) eller flæskekød (porc)- kogt langsomt, til næsten ukendelighed, i eget fedt. Resultatet er et utroligt lækkert smørepålæg, der, med små syltede agurker, er perfekt til en flutés (baguette) og en flaske let rødvin (i dette tilfælde en rød Sancerre). Byen i øvrigt er sikkert et længere besøg værd, men vi havde besluttet os til at fortsætte umiddelbart, også fordi tidevandsberegningerne sagde at kl. ca. 13.00 ville være et passende afgangstidspunkt, både

aht. strømmen omkring Cap Levi men også aht. anløbet i St. Vaast, hvortil vi agtede os.

Omhyggelige studier af vores Pilot for Frankrig (*T&D Thompson: North France Pilot*), havde gjort det helt klart at et af de steder man bare skal besøge, var St.Vaast de la Hague. På vej ud af havnen, men endnu på 'le grande rade', dvs inden for den tidligere nævnte lange dækmole, oplevede vi så endelig delfiner, der på den mest yndefulde måde legede foran en færge der netop var under indsejling fra England. Det viste sig senere, at netop disse delfiner i yderhavnen var en sjældenhed og at de faktisk havde nået forsiden på de lokale aviser.

Turen uden om Cap Levi er præget dels af strømmen (som altid), dels af det utroligt lækre sejlsøjl NE 3-5 m/s og solskin, her var tale om rigtig sommerferie. 'The Thompsons' anbefaler at man holder god afstand til kysten, da der ud for Cap Levi er ganske mange undervandsforhindringer og da strømmen står stærkt, men advarer også om at der i dårlig sigt er mange både der kører fra bøje til bøje så man skal være meget opmærksom. Det første stykke er imidlertid helt rent og da vi var på kryds var det fristende at slå et slag ind under land og derefter udnytte strømmen til at få ekstra højde. Vi vendte på 10 m men var da så tæt på at vi bestemt ikke syntes de var tilrådeligt at fortsætte. Så ud langs revet, hvor vi tydeligt kunne se vandet brydes, så der var absolut ingen grund til at vende igen før vi var ude ved de bøjer, der markerer sikker afstand. Sigten var god, men vi fik alligevel en advarsel om hvad elektronisk 'bøje til bøje navigation' med selvstyrer kan betyde. På vores krydsben udad kom vi på skærende kurs med en (meget) stor hollandsk motorbåd. Vi holdt øje med ham i meget god tid og havde ikke specielt lyst til at vende for ham. Sandsynligvis holdt han også øje med os (men det forbandede er at det ved man ikke med sikkerhed). Vi kom nærmere og nærmere uden han gjorde tegn til at ændre kurs (han kunne bare have giret et par garder) og pejlingen ændrede sig bestemt ikke. Den fløjte vi har hængende i cockpittet er ikke til megen hjælp ved sådan et brølende uhyre, og vi var begyndt at gøre klar til en hurtig panikvending. På den anden side siger søvejsreglerne klart: hold din kurs og fart indtil kun kursændring fra din side kan forhindre kollision. Blot 100 meter fra os sprang en person op fra fordækket og løb op på flybriden, slog autopiloten fra og ændrede kurs med mere end 45°. Motorbåden krængede tydeligt under manøvren og passerede bare 25 meter bag om os. Godt vi ikke var gået i panik og var begyndt at vende (ind foran ham). Idiot (altså motorbåden).

Lidt senere var vi nu ikke for heldige selv. På bidevind, hvor vi pga. strømmen gik meget fin højde over grunden og stort set kunne holde op, skal vi passere en bøje. Ikke megen vind (vel ca 2.5 knob gennem vandet). Bøjen kan ikke helt holdes op og normalt er det jo også helt fint at tage en bøje til luv; men det kan blive dramatisk når strømmen sætter en med 2.5 knob og 30°. Da jeg endelig måtte indse at vi var på vej sidelæns ind i monstret (de er altså store de franske bøjer ude til havs), var det for sent

at vende, og med den fart vi gjorde kunne det heller ikke nytte at falde. Kun en ekstremt hurtigt startet motor (ingen forvarminig her) og fulde omdrejninger, reddede Blåmuslings fribord. Pinligt. Sidste stykke ned langs kysten mod SE med slæk på skøderne og ankomst netop som det var passende at anløbe St.Vaast.



Østerskulturer ved St. Vaast

St.Vaast-de-La-Hague er måske et af de mest spændende steder vi besøgte på turen overhovedet. Havnen, der er en aktiv fiskerihavn, ligger beskyttet i en dyb bugt, der tørrer ud ved springtids lavvande og er på den ene side beskyttet af en pynt på den anden side af en ø (forbundet til land med en ebbevej). Både pynt og ø er udstyret med fæstningsværker. Fra 4 timer før lavvande til 3½ time efter er havnens indsejling lukket med en sluse, og hvis ikke man ankommer rettidigt, så er der kun at vente et godt stykke udenfor. St.Vaast er på alle måder præget af to ting: mad og mad; det er måske netop derfor jeg syntes så godt om stedet. Dels er der fiskeriet, dels dyrkningen af østers (enorme arealer på de lavvandede områder der tørlægges ved lavvande). Endelig at der er der de mange turister, der sætter pris på madvarer i topkvalitet så udvalget af restauranter lader sig ikke udtømme på bare et par dage.

Vi havde ikke været mange timer i St Vaast for vi i skøn enstemmighed besluttede, at det ville være helligbrøde at lave mad selv. Så de følgende tre aftner fik vi prøvet lidt af hvert. Alle steder helt i top (måske en enkelt svipser fordi det simpelt hen tog for lang tid og var for fise-fornemt). Typisk kunne vi få en fire retters menu, 2 slags vin, kaffe og 'avec' (calvados er det lokale produkt), for under 250 kr pr. person. Det var helt igennem en antikur, måske bortset fra den gang, hvor et af de kvindelige besætningsmedlemmer endelig havde besluttet sig til at smage den lokale specialitet (østers) i en varm udgave, men tabte lysten da de 8 store bleggrå 'ting' (eller hvordan man nu skal beskrive det) lå der foran hende.

Mens vi er ved det kulinariske må jeg nævne Epicerie Gosselin. En 'købmand' og vinhandel vi havde fået anbefalet på forhånd. Et besøg der, er en oplevelse i sig selv og resulterede for vores vedkommende i store indkøb af vin, der blev pakket ned i det dybeste af kistebænkene med henblik på hjemtransport (gad vide hvor længe de bliver der?).

Sidste dag i St. Vaast besluttede vi os til en ekskursion til den lille fæstningsø, der lå bare ½ sm fra havnen. Turen

foretages i et amfibiekøretøj, en båd med hjul (her kunne HT måske lære noget, nu hvor de med havnelinien er gået ind i busdrift til søs?). Man går om bord til lands, hvorefter dyret kører ned af en rampe og lysteligt sejler videre. På hjemturen, da det var blevet lavvande, foregik turen imidlertid ad ebbevejen på hjul. Gad vide om det ikke er et projekt der har modtaget penge fra EU's regionalfonde?

Lørdag morgen forlod Lejla os så med kurs mod København og vi fortsatte turen mod øst. Fra St, Vaast til Oustriham sejles præcis langs 2. verdenskrigs D-dags invasionskyst. Det har altid gjort et stort indtryk på mig at være på stederne, hvor den slags dramatiske historiske begivenheder har fundet sted. Jeg ved ikke rigtigt hvorfor, for jeg er bestemt ikke overtroisk eller specielt optaget af parapsykologiske fænomener, men jeg kunne ikke undgå at blive lidt grebet af at se ind mod denne kyst og tænke på de omkring 135.000 unge mænd, der en tidlig morgen i juni 1944, var her og så ind mod kysten uden at vide hvad deres skæbne ville blive; ikke vidste om de om få timer ville være 'helte', læmlæstede eller døde. I løbet af dagens ca. 50 sm passerede vi Utah-, Omaha-, Gold-, Juno- og Sword Beach, alle steder, der i dag, selv på franske kort, har disse oprindeligt kodenavne tilknyttet som officielle navne.

Selve turen foregik i meget lette (overvejende vestlige vinde) og da den strakte sig over mere end et tidevand (distancen mellem St.Vaast og Oustriham er ca. 65 sm) oplevede vi både med og modstrøm. På et tidspunkt sejlede vi 2½ knob gennem vandet tilsyneladende i den rigtige retning og alligevel fortalte GPS'en noget andet idet den hele tiden ændrede opfattelse af kursen (farten overgrunden mente den var ca. 1 knob), apparatet (altså GPS'en), der ellers er en gave til sejlere, havde tilsyneladende opgivet at få noget fornuftigt ud af de mange informationer, der skulle kombineres. På dette tidspunkt fandt vi det rimeligt at starte maskinen, der på de ialt 12 timers sejls dog kun kørte i knapt 3½ time.

Når vi valgte at anløbe Oustriham var det først og fremmest fordi den ligger passende på turen videre mod NE, men også fordi den (yderhavnen) kan anløbes ved alle stadier af tidevandet. 'The Thompsons' er ellers ikke rigtigt begejstrede for stedet fordi: 'havnen ligger for langt fra byen' og 'fordi den ikke har alle de turistfaciliteter som f.eks. Trouville og Deauville'. For dem er stedets største attraktion, at det er derfra man kan sejle ad en kanal op til Caan, hvor vi har været fra landsiden for snart mange år siden. Vi fandt imidlertid at Oustriham var et dejligt sted. Lystbådehavnen ligger bag slusen (der har faste åbningstider) ind til kanalen, hvilket begrænser adgangen til ca. HW +/- 4 timer, men det er ikke et stort problem og placeringen er dejlig fredelig med meget grønt omkring. Indkøbsmulighederne er fortrinlige og den egentlige by (der er et typisk feriested som Hornbæk, om end i stor overstørrelse) kan nås til fods på en lille ½ time.

Mest interessant ved stedet er trods alt nok, at netop Oustriham var den yderste østlige flanke på inva-

sionskysten. Det var i baglandet umiddelbart bagved, at de første engelske soldater blev landsat via svævefly, for herigennem at sikre strategisk vigtige broer (og omvendt sprænge andre i luften). Vi lejede cykler (nej vi har ikke savnet ikke selv at have cykler med) og kørte en dejlig tur op langs kanalen, hvor vi bl.a. besøgte det sted, der normalt udpeges som det der var det først befriede område i Frankrig på D-dagen. Det er den såkaldte Pegasus bro som det var strategisk vigtigt at sikre, fordi der derved kunne skabes kontakt mellem luftbårne tropper, der blev 'landsat' på østsiden af Orne floden og Caen kanalen og de tropper der landsattes fra søsiden ved Sword Beach. Jeg har tidligere læst om denne aktion, hvor tre svævefly landede tæt ved broen kort efter midnat natten mellem den 5. og 6. juni, og i en lynaktion overstået på få minutter, overmandede de (helt overraskede) tyske soldater, der skulle beskytte eller alternativt sprænge broen i luften i tilfælde af invasion. På stedet er der netop åbnet et helt nyt museum, der bestemt er et besøg værd. Det mest imponerende er dog at se mindestenene, der er placeret eksakt hvor de tre fly landede mindre end 100 m fra broen.

Fra Pegasusbroen cykler vi videre gennem landskabet til en nærliggende soldaterkirkegård. Det kan måske synes lidt morbidityt at opsøge sådan et sted på sin sommerferie, men vi har altid på en sær måde følet at en sådan oplevelse er besøget værd. Der er en særlig stemning på disse steder, hvor de helt ens kridhvide gravsten står opmarcheret (med militær præcision) side ved side, række efter række. Blot omgivet af fintklippede græsplæner, der danner baggrund for de sære geometriske mønstre de mange gravsten danner og som hele tiden ændrer sig når man bevæger sig rundt i området. I døden synes de alle at være lige, menige ved siden af officerer. Gravstenene rummer bare oplysning om, afdeling, navn, rang, nummer og alder... Langt de fleste i de tidlige tyvere og den yngste vi ser kun 16 år. Ved alle de kirkegårde vi har besøgt ved forskellige lejligheder (også de fra 1. verdenskrig), findes der et skab med en liste over alle de gravsatte så pårørende, hvis de besøger stedet, kan finde den bror de mistede eller far de aldrig lærte at kende.

Hele D-dags hurlumhejet laves selvfølgelig også om til en turistattraktion i højeste klasse, og alle der har mulighed for det, forsøger at lave penge på det. Lige ved Pegasus broen ligger en lille café der 'praler' med at være det først befriede hus i Frankrig efter D-dag. Her kan man så få serveret en øl af madame, der er datter af de oprindelige ejere og som efter alt at dømme må have været teenager i 1944. Hvis man har lyst, kan man også købe diverse souvenirs eller postkort (med stempel der bekræfter at det er købt det 'rigtige' sted).

Allerede på Guernsey havde vi ligget ved siden af en fransk båd med nogle søde mennesker. Deres sprogkundskaber strakte sig ikke længere end deres modersmål, så vi måtte forsøge os med vores noget rustne fransk (hvor Rie underholder mig med at jeg blander spanske ord ind i). I St.Vaast mødte vi så Gerard

og Danielle igen, hvor de inviterede os på en flaske vin og vi forstod at de var hjemmehørende i Oustriham. Vi forlod St. Vaast stort set samtidigt om morgenen og var inden for synsvidde hele dagen. Da de ankom til ventepontonen før slusen, lagde de sig uden på os og forærede os fire af de 52 små makrel, de havde fanget i løbet af dagen (hjem til fryseren). De lærte os også en meget fin måde at tilberede dem på: Groft salt i et ca ½ cm. tykt lag på en pande. Den rensede makrel flækkes næsten, 'foldes ud' og placeres på saltlejet med skindsiden opad. På blusset med medium varme i ca.15 min (til skindet sidder løst). Ce tout. Og det smager bare så godt med lidt baguette og en vinaigrette.

(31/7-5/8): Nordfrankrig

Afgang fra Oustriham var fastlagt af første sluseåbning kl 9.00. Under indsejlingen i slusen sammen med et par engelske både, lykkedes det os at indkassere en rettesættelse fra slusevagten, fordi vi var sejlet ind inden han havde tændt den grønne lampe. Med et stort smil og mange fagter og tegnsprog lod han os forstå at jeg ville blive degraderet, idet han demonstrerede, hvordan mine (ikke eksisterende skulder distinktioner) ville blive revet af mig. Men som sagt med megen humor og smil ikke slet så udsøgt høfligt/giftigt som havnefogden i Dover med sit: 'We would appreciate madem' etc.



Alabasterkysten

Turen over fra Oustriham til Fecamp, der var vores næste mål var ikke begivenhedsrig. Ikke megen vind og med en distance forude på små 50 sm forude måtte vi tage maskinen til hjælp igen. Under den første del af turen krydses Seine estuariet og giver en tanker om hvordan man en anden gang her, kan sejle til Paris og komme ind i det franske kanalsystem. Vi mødte undervejs nogle sejlere, der skulle den vej senere på sommeren og som fortalte os at man i Le Havre kunne tage masten af, og for kun godt 1200 kr få den sendt til Marseille. Hvis den pris holder, forekommer det mig at være en helt rigtig ide. Trods alt er det næppe rart at sejle i kanaler med en lagt mast der rager 2 m ud både foran og bagved båden?

Fra Cap Antifer til Fecamp sejler man tæt ved den såkaldte Cote d'Albâtre (Alabasterkysten), der er utrolig smuk hvid kalkkyst med meget fine søjle og port formationer, helt parallelle til dem vi havde set under udsejlingen på den britiske kyst overfor. Men mest spændende ved den tur var det nu alligevel at vi for anden gang på turen passerede Grewneech meridianen: 31/7 kl.12.50, 37 dage og 508 sm efter vi krydsede den

første gang. Distancen overraskede mig lidt, det er egentlig ikke så meget vi har sejlet; men meget vi har oplevet.

Havnen i Fécamp ligger klemt inde i en bugt mellem de høje kystklinter. Indsejling er beskyttet af to lange moler med sand på begge sider og den har en tendens til at tilsande. Biblen og The Thompsons er dog stort set enige om, at for lystbåde med en dybgang som vores, kan den i roligt vejr besejles på alle stadier af tidevandet, undtagen ved springtids lavvande. Netop dagene omkring den 18/7 var faktisk springtid og vi ville gerne ind mindst halvanden time før lavvande, hvilket da også lykkedes. Senere hørte vi over VHF'en at lystbåde, der ankom kort tid efter os blev rådet til at vente til kl. 22.00 med at anløbe, og det glædede os endnu engang at 'rettidig omhu' (det er vist den gamle A.P. Møller, der citeres for dette udtryk) betaler sig.

Fécamp er en mellemstor fransk provinsby med et meget blandet erhvervsliv, hvor både industri, fiskeri og turisme indgår som økonomisk grundlag. En spadseretur rundt i byen er måske ikke det mest spændende vi har oplevet; men den gav os på en interessant måde et klart indtryk af at Frankrig (i modsætning til Storbritannien) på mange måder (og på trods af sprog og kulturforskelle) er et velfærdssamfund, der ligner det danske. Dvs. det offentlige (eller staten) indtager en central rolle i formidling og fordeling af velfærd i et system med gensidigt ansvar og solidaritet mellem borgerne.

Det som man selv fremhæver som Fécamps største attraktion er det såkaldte Chateau de Benedectine. Et enormt lagkageslot bygget så sent som omkring det forrige århundredeskifte (altså 1900). 'Slottet' er bygget af en fransk industrialist og brændevinsbrænder, der på produktionen af den såkaldte Benedictiner (D.O.M.) likør, skabte sig en enorm formue, som han så brugte til bl.a. at opføre sit 'chateau' samt til at købe diverse samlinger af kunst oa. som han opbevarede her. Vi var på forhånd ikke (med denne historie som baggrund) særligt opsatte på at bruge tid på denne 'raritet', men et engelsk-fransk sejlerpar, der lå ved siden af os, og som virkede meget fornuftige, opfordrede os kraftigt til et besøg og stedet og: 'glædede sig til bagefter at høre vores mening'. Der var altså ikke rigtigt nogen vej uden om, og det var et virkeligt besøg værd. Stedet er i den grad præget af simili og dårlig smag (iblandet enkelte kvalitets genstande) og er et enormt selvsmagende monument over en (utvivlsomt dygtig) forretningsmand og PR-specialist. Mest underholdende er den næsten hellige historie, der gøres ud af, hvordan Alexandre Le Grand (sådan hed han virkelig) 'genopdagede' de gamle Benediktinermunkes hemmelige likøropskrift (illustreret i 'Slottet' med en stor glasmosaik, hvor vor 'ven' Alexander den store modtager flasken som en slags åbenbaring fra himlen her fremstillet som en engel). De fleste besøgende så imidlertid ud til at tage oplevelsen helt alvorligt, mens man kan forstå var vor oplevelse en noget anden. Ak ja verden vil bedrages.

Næste etapemål skulle være Boulogne sur Mer, knapt 80 sm. mod NE. Dels af hensyn til udsejlingen fra Fecamp, dels for at udnytte et strømskift, der - pga. Somme estuariet - er midt i bugten, og som principielt (og med lidt held) skulle kunne sikre en medstrøm hele vejen til Boulogne, kun afbrudt af et par timer med lægt vand undervejs, måtte afgangens planlægges urimeligt tidligt. Allerede kl 5.30 var vi oppe, og med en SW'lig vind på 8-12 m/s tog vi et reb i storen allerede inde i havnen. Det blev en fantastisk tur; vinden tiltog langsomt til 10-14 m/s, og med et reb i storesejlet genuaen rullet lidt ind og spilet, bare fløj Blåmuslig afsted. Ind imellem med nogle gevaldige surfture, når vi blev indhentet af en serie bølger, der var lidt større end de andre. Farten gennem vandet kom aldrig under 6.5 knob og i lange perioder lå den på 7.5. Time efter time gik det bare derud af, time efter time sattes en ny position i kortet og time efter time skiftedes vi til at tage roret, hvor der med den platte læns krævedes megen koncentration af rorgængerer. På de i kortet udsatte positioner kunne vi senere konstatere at vi på to bare timer midt på dagen, havde sejlet 19 sm over grunden. Fantastisk. Det samlede resultat af turen blev 79 sm på bare 11½ time, eller en gennemsnitsfart på ca.6.9 knob!

Nu er det jo ikke mange materiel-problemer vi har oplevet undervejs. Faktisk kan jeg kun erindre uheldet med trykvandet og vandvarmeren på vejen ud, men på denne tur havde vi en oplevelse, der nok fortjener et par ord med på vejen. Bare 5 sm. fra Boulogne slog termosikringen til den gruppe, der omfatter navigationsinstrumenterne, dvs. det integrerede Silva Nexus system med log, lod, vindmåler og magnesykompass samt Garmin GPS'en. Et hurtigt forsøg med at slå sikringen (2,5 Amp) til igen, førte ikke til noget resultat (jo, den afbrød igen efter blot 15-20 sek og amperemeteret viste et forbrug på mere end 5 Amp, hvor normalforbruget er 0.5 Amp). Navigationsmæssigt var det ikke noget problem. I dette tilfælde kunne vi stort set se Boulogne, der er meget enkel at anløbe med en stor forhavn, hvor sejlene kan bjerges. Havde vi været længere ude havde det heller ikke været andet end 'irriterende'. Som nævnt sætter vi altid en position i kortet mindst en gang i timen, vi har naturligvis et stort stabilt, traditionelt magnetkompass og som en ekstra sikkerhed medbringer vi en lille håndholdt GPS. Generelt giver det imidlertid anledning til nogle overvejelser: Er det egentligt smart at have alle instrumenter på samme sikringsgruppe? F.eks. viste det sig at GPS'en ville have kunnet fungeret upåklageligt, hvis den havde siddet på en anden sikringsgruppe. Desværre kan man ikke løse problemet på tilsvarende vis med integrerede systemer. I vores tilfælde undersøgte jeg (efter vi var kommet i havn) de enkelte komponenter en for en ved at fjerne ledningerne i serveren til de enkelte instrumenter og transducere et af gangen, tænde systemet og aflæse strømforbruget. Denne procedure viste at det var logtransduceren, der var fejlbehæftet, og som altså 'lagde' hele systemet ned. Konklusion: Integrerede systemer er vidunderlige og vi har nydt hvert et minut vi har brugt vores, men pas på: 'liden tue kan vælte stort læs'.

Næste overvejelse er så, hvor enkelt det er at skaffe reservedele? Da vi havde 'fjernet' logtransduceren fra systemet virkede alt andet igen, og vi var ved godt mod. Men kunne vi få en Silva transducer frem til Boulogne - og få alt op og køre igen - uden at ligge stille alt for længe? Umiddelbart efter kl. 9.00 næste morgen ringede jeg til den danske importør (altså: husk at have de rigtige telefonnumre med) for at få hjælp. Her kunne man kun henvise til den franske importør, som man dog kunne oplyse telefonnummeret på. Her var der ingen der talte eller forstod tilstrækkeligt engelsk, så jeg måtte forsøge mig på fransk, hvilket ikke er helt nemt når det involverer teknik med specialord (altså til 'Silva': der bør være folk der taler mindst engelsk hos jeres forskellige nationale repræsentanter), men det lykkedes dog nogenlunde, og man lovede at ringe tilbage. Jeg indrømmer gerne at jeg var bekymret, 'ringe tilbage' og hvornår? Ja 'godaw do' det troede jeg ikke meget på? Her blev alle vores fordomme dog gjort til skamme. Inden for en time blev vi ringet op fra Silva Stockholm, hvor man efter at have hørt om problemet spurgte om det var tids nok at få en ny transducer frem inden næste dag kl 10.00 (dvs. inden for 24 timer). Da vi ikke havde planlagt at sejle før kl ca. 13.00 (tidevandet igen), var det jo ikke noget stort problem, så vi sagde ja og Silva lovede at ringe tilbage og fortælle nærmere om leveringen. Kl. 11.00 telefon igen fra Stockholm, hvor man beklagede at den tidfrist man havde lovet var lidt vel optimistisk, men man kunne levere inden 12.00 den følgende dag, og transduceren kunne afhentes på en adresse bare 10 minutters gang fra havnen. Men stadigvæk lurur tvivlen: kan de nu holde hvad de lover? Vi gik op til butikken og fik dem til at love at ringe så snart transduceren var klar til afhentning. Og 'voila' (vi er jo i Frankrig): kl 10.15 næste morgen ringede mobilen og meddelte at transduceren kunne afhentes. Bare 1½ time senere (og FF 1250,- fattigere), var vi flyvende igen og det endda med ½ time i behold inden planlagt afgang. Sådan. SILVA bestod leveringstesten og de må have topkarakterer (bortset fra det tekniske nedbrud på en transducer efter bare 2½ års brug).

Bortset fra instrument-oplevelsen, som naturligvis optog os en del, må man, om Boulogne-sur-Mer, sige: at byen er fin, at havnen er turmæssigt velplaceret og kan anløbes under stort set alle vindforhold, at faciliteterne er ok; men at fortøjningsmulighederne er elendige og overfyldte, samt at stedet ved lavvande er præget af en udpræget kloaklugt, så er det sagt.

Næste passende anløbshavn på turen nordover er naturligt enten Calais eller Dunkerque. Alle havde imidlertid frarådet os at gå til Calais, og da vores sidste besøg i Dunkerque bare strakte sig over 12 timer, blev det her vi besluttede vores næste stop skulle være (så er vi også 25 sm nærmere vores elskede Belgien). Turen forløb problemfrit og ankomsten blev så sent som 18.45 efter godt fem timer og 39 sm. Fortøjning, spuling med ferskvand (det er utroligt så meget salt der kommer til at sidde alle vegne), en hurtig middag i klubhuset og så på kajen.

Næste morgen skinnede solen (igen) og da vi først skulle af sted ved 13.00 tiden (strømovejvelser igen) var der god tid til at kigge nærmere på byen. Det indtryk af industrielt forfald jeg skrev om på udturen kan kun bekræftes. Dertil kommer at også at havneaktiviteterne har været i tilbagegang. Oven i det hele kommer at byen sikkert har været slemt skadet under 2.verdenskrig (mange nyere bygninger fra 50 og 60'erne). Der er imidlertid nogle fine forretningsstrøg med mulighed for indkøb og netop denne dag var der et fint marked, hvor det var muligt at købe alskens gode sager. Vi er, som det ikke er nogen hemmelighed, især tiltrukket af de kulinariske tilbud, så vores sidste franske franc blev brugt til lidt hjemmelavet andepaté og et par lufttørrede pølser, der herefter udgjorde frokosten inden afgang mod Ostende i Belgien.

5. Hjemad igen

(5-11/8) Belgien og Holland en gang til

Med ankomsten til Dunkerque har vi krydset vores eget spor og er definitivt på vej tilbage. Vi kan ikke engang skjule det for hinanden, der er ganske vist 4 uger til deadline men alligevel ved vi godt at nu begynder vejrmeldingerne igen at spille en alvorlig rolle for, hvorhen vi kommer og hvor længe vi bliver der.



Kysten mellem Nieuport og Ostende

Turen op langs den belgiske kyst foregår ligesom sidst, hvor vi også sejlede her i pragtfuldt vejr, foran for tværs 2-4 m/s. Fra Nieuport vælger vi at gå inden for revlerne og sejler her ganske tæt på kysten. Ganske vidst er den belgiske kyst kun godt 70 km lang og befolkningen på godt 10 mio; men alligevel er det uhyggeligt at se, hvor denne kyst er svinet til med 'ferie-siloer' i form af enten hoteller eller kæmpeejendomme med ferieejligheder til udlejning. Her ser man det uundgåelige resultat af mangel på en effektiv naturbeskyttelses- og zonetilrettelse, man kan blot sammenligne med Holland, hvor forholdene er helt anderledes. Når jeg ser dette kan jeg ikke lade være med at tænke på, hvordan den jyske vestkyst kunne have udviklet sig, og det forekommer mig temmelig hyklerisk (og tåbeligt) når danske politiske partier som Dansk Folkeparti og Venstre, forsøger at få den danske planlægningslovgivning og lovgivningen om det åbne land til at se ud som (socialdemokratiske) angreb på den fri ejendomsret og det fri initiativ.

Umiddelbart inden anløbet af Ostende fanger vi for første gang i 1½ måned en dansk vejrmeddelelse på Kalundborg mellembølgesender (243 Mhz). Navtex til trods er det nu fint at høre en dansk stemme og en femdøgnspredning for Nordsøen. På turen ned oplevede vi disse prognoser (anvendt med en vis kritisk sans og forståelse for vejrudviklingen) som meget gode. Og vi er ikke de eneste der er glade for dem. I Weymouth mødte vi en tysk sejler fra Hamburg, der betroede os at han havde lyttet til de danske meldinger helt til han kom til Dover, hvor dækningsområdet slutter.

Den femdøgnspredning vi modtager for farvandet lyder endog meget fredelig (for Nordsøen mellem SW og NW under 8m/s i hele perioden) og det giver en vis fred i sjælen (vi skal jo mod NE), ligesom det betyder at vi helt opgiver tanken om at sejle til Vlissingen, hvor man evt. kunne være sejlet ind i det hollandske kanalsystem og (uden at lægge masten) komme helt til Bremerhaven 'indenskærs'. Vi vil imidlertid hellere have lidt tid på de friske øer denne gang, og beslutter derfor umiddelbart til at blive en dag i Ostende for derefter at gå direkte til Scheweningen.

I Ostende er der flere lystbådehavne, men den der ligger umiddelbart inden for indsejlingen er at foretrække, da man ikke er hindret af sluser. Det er imidlertid lørdag aften i højsæsonen og alt er fuldt så vi bliver henvist til Merkator Yachthaven, hvor man må igennem en sluse (det viser sig senere også to broer). Vi kalder slusen på VHF og får at vide at vi er nr. 13 i 'køen', og at de nok vil tage endnu 15-20 minutter før vi kommer ind. Det lyder jo helt fint, klokken er kun lidt over seks og vores planer for aftenen er bare at finde en god restaurant, hvor Rie kan få fisk og jeg kan få 'Moules vin blanc' med frites (en belgisk klassiker). Men livet er ikke altid nemt. Da slusen åbner bliver der ikke kaldt ind i nummerorden. De der kender (manglen på) system vælter ind, og vi ser både som vi ved (vi lytter jo hele tiden på slusens arbejdskanal) har højere nummer end os være i slusen, som er fuld før vi kan sige buh. Vi minder imidlertid hinanden om at det her er Belgien og det er muligt at de er gode til mad men organisationstalent, det har de ikke. Vi lægger os i position til næste åbning (der går mere end en time, hvilket umiddelbart undrer os). Da der endelig er klar igen er det alligevel ved at gå galt. Igen vælter bådene ind og det er kun lige vi når med. Der er ingen, der organiserer placeringen i slusen og alle ligger hulter til bulter. De to sidste både kan ikke være der, og en engelsk dame protesterer højt og nægter at rykke ud, de havde plads med et nummer, der var endda mindre end vores. Slusevagterne blander sig ikke men sluseportene kan ikke lukkes, så der ligger vi. Den belgiske båd der ligger lige bag ved os resignerer (han havde sagt han, også et nummer mindre end vores) og bakker ud. Men nu blev det alligevel den engelske dame for meget, og under hendes styring lykkedes det at flytte rundt så belgieren kan komme ind igen og endelig kan sluseporten lukkes. Næste skridt i processen at alle både udfylder formularer med længde og bredde på skibet nationalitet, ejerskab, hjemhavn, fødested osv., og vi får

anvist plads i havnen. Herefter kan slusningen så finde sted. Nu åbnes den bro der deler slusen i to og hele menageriet flytter over i den anden halvdel af slusen, hvorefter broen lukkes og sluseportene ind til det forjættede land endelig kan åbnes. Herefter tilbagestår kun at sejle gennem et bassin og vente på yderligere en broåbning (men det går nu hurtigt og vi kan se at slusevagten næsten løber), så kan vi endelig fortøje og gå i land. Klokken er nu blevet 21.00, og på vejen op i byen må vi forbi havnekontoret for at få nøgle til toilet og badefaciliteter. Under begge slusninger har signalet for indsejling på intet tidspunkt vist grønt men derimod klart rødt, men sådan skal det måske være?

At vi bevarede roen og kunne se hele denne operation fra den humoristiske side skyldes kun at vi har boet i to år i Belgien og ved, at det er den eneste fremkommelige måde at reagere på. Alligevel gik det galt for os den næste morgen. Da vi efter en god nats søvn, med den fine elektroniske nøgle, ville låse os ind på toiletterne, viste det sig at de i dagtimerne (mellem 9.00 og 18.00) var 'betjente' og at man skulle betale 10 BF (ca 1.80 kr) for at forrette sin nødtørft. Da jeg forsøgte at forklare damen at det fandt jeg helt urimeligt, henviste hun blot til et maskinskrevet opslag (på flamsk). Herefter må jeg så blankt indrømme at jeg havde fået nok. Jeg tabte besindelsen og jeg meddelte hende at i så ville jeg gå tilbage på båden og sk...e i hendes havn, hvorefter vi forlod stedet. Dybest set var det jo en tåbelig reaktion, for når jeg tænker efter, kan jeg jo godt huske at man i Belgien stort set altid, selv på restauranter, kan komme ud for at skulle betale, og at vi derfor, da vi boede der, altid havde småpenge løst i lommen til dette formål.

På trods af, eller måske netop på grund af sådanne oplevelser holder vi stadig meget af Belgien. Ostende og Belgien er fine steder at være der sker f.eks. altid noget i gaderne. På vores tur gennem byen oplevede vi diverse småmarkeder og hvad der især var spændende, var at men tilsyneladende havde en konkurrence blandt gademimere (de der, der stiller sig op som statuer eller mekaniske dukker). Der var dusinvis rundt omkring i et meget lille område af centrum, og nogle af dem var ekstraordinært gode. Jeg tror jeg brugte en halv rulle film alene på det. Og så kan man jo bruge ganske lang tid på at studere menukortene på det Ostende selv betegner som verdens længste restaurant. Jeg talte 64 restauranter på Visserskaai, der bare er 550 m lang.

På turen videre nordpå er der, medmindre man vælger at gå 'indenskærs' fra Vlissingen i Holland, ikke rigtigt andre muligheder end at gå nordpå til Scheweningen. Fra Ostende og dertil er der 85 sm, så der var 'dømt' tidlig afgang. Med vores erfaringer fra indturen i Merkator Yachthaven var vi noget bekymrede, men havnekontoret forsikrede os om at slusen var bemandede 24 timer i døgnet, så vi skulle bare kalde ca 15 minutter før vi ønskede den første bro op. Vækning 4.15, VHF kald til havnekontoret 4.30 gennem den første bro kl 4.45 og på havet kl 5.15. Ja men er det ikke utroligt hvad der kan

lade sig gøre? Men denne gang var vi nu også de eneste, og vi havde betalt havnepenge i forvejen.

Den lange tur op var lidet begivenhedsrig og langt størsteparten foregik for maskine. Først de allersidste timer, fra lidt syd fra Maasmond, kom der vind, der eggede sig til sejlads. Som på udturen blev Schweningen blot en overnatning på vejen. Ankomst kl. 18.30, sove og videre igen næste morgen kl. 9.30 efter påfyldning af 64 liter diesel, idet vi frygtede en gentagelse af gårsdagens motorsejlads.

Heldigvis blev der dog ikke tale om det, for vi ville gerne yderligere nordpå i en fart, for hellere at bruge et par dage på de henholdsvis vestfrisiske- (hollandske) og østfrisiske (tyske) øer. Målet var derfor at nå Den Helder. Hele turen foregik for sejl og med vindroret som tredjemand klarede vi 63 sm på bare 10 timer og det på trods af at vi havde strømmen mod os de sidste 5 sm ind gennem Schlupengat. Havnen i Den Helder, som vi sprang over på udvejen, er helt domineret af at være Hollands største flådehavn og lystbådehavnen, der ligger inden for det militære område, er meget veldrevet og velorganiseret men temmelig langt fra byen (cykler kan leges for 1.- H.FI i timen).

Alt havde i og for sig været helt fint, hvis ikke den kindtand, der igennem flere uger havde rumlet i Ries underkæbe nu endelig havde bestemt sig til at gøre rigtigt ondt. Umiddelbart efter anløbet af Den Helder kl.19.30 kontaktede vi derfor havnekontoret for evt. at få dem til at hjælpe os med at finde en tandlæge. De lovede at forsøge, hvis vi kom igen næste morgen kl 9.00. Det var en lang nat, hvor især Rie kun sov lidt og dårligt og hvor jeg ikke kunne lade være med at overveje de mulige konsekvenser for vores videre tur. På slaget 9.00 stillede vi så på havnekontoret, og bare et kvarter senere havde de fundet en tandlæge, der kunne give Rie en tid allerede kl. 10. På to cykler kørte vi sammen ind til byen, og mens inden tandlægeaftalen lykkedes det at foretage et par småindkøb, hvorefter jeg kørte tilbage og gjorde skibet klart . Nu var der bare at vente (med nogen uro) på Ries tilbagekomst. Imens forsøgte jeg at regne på tidevandet ud af Molengat (nordud fra Den Helder), langs kysten nordpå og ind igennem Vliestroom (mellem Vlieland og Terschelling). Konklusionen blev at det ville være bedst at sejle ved 13.00 tiden (vel vidende at der sikkert ikke blev megen sejlads den dag). Og så, kl 11.45 var Rie tilbage, helt skæv i kraniet efter en forberedende rodbehandling i en flækket (!) kindtand, men fuld af fortrøstning, og helt sikker på at afgang kl 13.00 var det hun havde aller mest lyst til.

Fra Den Helder til Vlieland er en strækning på godt 30 sm, et stræk som blev gennemført i højt solskin men med meget let luft og derfor desværre også med motorhjælp. Ankomst til Vlieland 18.30 lige før strømmen vendte, så vi nåede lige ind uden de store kampe mod 'ølementerne'. Vlieland var fra alle sider blevet os voldsomt anbefalet, bl.a. fordi der ikke er bilfærge til øen. Da kun de lokale kan køre bil er trafikken meget begrænset og det er et

rent natur- og cycleland. Havnen kan imidlertid være meget fuld formaner 'Biblen' og man må maksimalt ligge der i 4 dage. Så det var med nogen spænding vi anduvede den bare 12 m brede kanalagtige indsjling. Jo Vlieland er populær og der var mange, mange både. Et effektivt havneopsyn mødte os og uden så mange dikkedarer blev vi an vist en plads i 5 position (man ligger langskibs ved flydebroer der er godt 2 m. tidevandsforskkel). Kort tid efter blev en anden båd af samme størrelse anvist plads, også i 5. position, men fra den anden side, og så var den række låst. Inden aftenen var også rækken bag os låst (den foran os var allerede låst da vi kom). Vi var rimeligt glade for at vi ikke havde planlagt tidlig afgang den næste dag.

På Vlieland, som på de andre hollandske vadehavsoer, bataler alle besøgende (oven i havnepengene) en daglig skat (pr. person ombord) til lokalsamfundet. Bortset fra at det aldrig er rart at betale skat, er der en vis rimelighed i at sådanne små samfund får en direkte støtte fra de besøgende, der slider på omgivelserne. Jeg ved godt at argumentet imod normalt vil være at de besøgende jo støtter det lokale erhvervsliv og skaber jobs; men der er jo mange mennesker i disse lokalsamfund, som ikke har andet end besvær af de mange sommergæster og som vi som besøgende bare betragter som lokalkolorit. Egentlig synes jeg der er gode argumenter for at bruge lignende ordninger på f.eks Anholt (her kunne havneopsynet i øvrigt lære en del i England og Holland) ligesom en tidsbegrænsning af opholdet i havnen måske var en god ide, den er jo ikke beregnet til flydende campingvogne med langtidskontrakt.

Næste dag var overliggerdag. Det var på alle måder helt fint. Dels var Rie trods gårsdagens optimisme efter tandlægebesøget ikke helt på mærkerne endnu. Dels ville vi gerne, når det tyndede lidt ud i havnen op af dagen, flytte til en plads i yderste række så vi nemmere kunne slippe ud næste morgen tidligt. I løbet af denne formiddag var der især to ting der slog mig. For det første, hvor forskelligt folk manøvrerer deres både. Bortset for de der absolut ikke ved hvad de gør (og det er heldigvis ikke mange) er der er to grupper. Der er dem, der tror at alt kan klares ved rorpinden eller rattet og med brug af maskinen, og som bliver tydeligt forundrede når båden ikke reagerer lige som bilen derhjemme, og herefter pukker mere eller mindre højlydt på 'madammen', hvis skyld det jo er at deres macho lider et knæk. Så er der de, der kender deres båds reaktionsmønster i dataljen, og som lader vindens pres på skibet, hjulpet med bare et lille ryk med maskinen i det rette øjeblik, gøre alt arbejdet. For det andet er det, i en afsejlingssituation en sådan formiddag, sjovt at se at afsejlingen finder sted i grupper. I Vlieland var der tre tidspunkter: De der skulle ud af Vliestroom til Nordsøen sejlede allerede tidligt, de der skulle ind mod Harlingen ved 10 tiden og de der skulle ned mod Ijsselmeer først ved 14 tiden. Alt sammen dikteret af strømmens forløb de forskellige steder, de barrier der evt skulle passeres og evt .den sluse der skulle åbnes.

Efter kl. 14 holdets afsejling lykkedes det os så endelig at få flyttet til den plads vi havde udset os og hvor de der lå indenfor ikke skulle af sted før op af dagen næste dag eller senere. Velfortøjede (og velunderholdte) kunne vi derefter gå i land og leje et par cykler for at få set nærmere på øen. Den er meget smuk og varieret med vekslende blandskov, marsk-, lyng-, og klitområder alt sammen med et fint cyclesti system. Mest overraskede det os i øvrigt at byen, der lå en kilometers penge syd for havnen var så stor og havde så mange fine huse. Egentlig var det synd ikke at bruge en dag eller to mere her. Men den form for sejlads vi har dyrket er jo et kompromis mellem et slappe af, at se meget og så at nå det hele (hvad man jo selvfølgelig alligevel ikke kan).

(12-21/8) Tyskland igen

Afgang fra Vlieland kl 6.45 så vi lige kan nå ud inden strømmen vender imod og så videre (igen for maskine en hel dag) mod Borkum, der er dagens etapemål godt 75 sm mod NE, og hvortil vi ankommer kl. 7.45. Også her har vi tænkt os at blive en dag.



Borkum

Borkum er den sydligste og største af de tyske østfrisiske øer og den ligger strategisk placeret mellem udsejlingen de to store udsejlinger fra henholdsvis Osterems og Westerems, hvor lodseri (som f.eks. i Dragør) uden tvivl har spillet en vigtig rolle for øens velstand. I dag er den først og fremmest et bade- og kursted..

Havnen består af to dele. For det første den store Schutzhafen, der er en kommerciel havn med fiskeri og færgedrift og har rigeligt vand og som har muligheder for at lystbåde kan fortøje. For det andet er der en lystbådehavn, hvor vanddybderne er lige i underkanten ved springtids lavvande (hvor vi var der). Det er en stor ret forfalden havn, hvor det ser ud som om det er en lokal smed, der som beskæftigelsesprojekt, har fået opgaven at lave de store flydebrosanlæg. Og det er hen ikke sluppet specielt heldigt fra. Der er imidlertid alle faciliteter og en god restaurant og vi befandt os fint på stedet, der da vi besøgte det ikke var overfyldt; en stor lettelse efter oplevelserne på Vlieland. Havnen ligger hele 7 km fra Borkum by, men dels kan der lejes cykler dels er der busforbindelse, så det er i sig selv ikke noget problem.

Vi tilbragte en dag her og tog om eftermiddagen ind til Borkum by. Stedet har ca. 6000 indbyggere og er i dag præget af feriehoteller og kursteder, der udnytter den fine

beliggenhed til vandet med en stor strand umiddelbart neden for den pompøse strandpromenade.

Under vores tur rundt i byen kunne vi ikke lade være med at bemærke et par ting som virker meget anderledes end hvad vi oplever hjemme: Som nævnt er der mange kursteder. Disse henvender sig til diverse specialgrupper, der måtte have behov for behandling af den ene eller den anden slags og man har en række specialister i f.eks ernæring, fysioterapi, medisinske bade osv. tilknyttet. Alle steder bekendtgøres disse specialisters titler og uddannelse: f.eks. 'Staatlich geprüfter Badenmeister' eller Spezialarzt Dr. 'dit und dat'. Det er måske i sig selv ikke så mærkeligt, men hvad der virkelig faldt os i øjnene var, at på tysk er disse stillingsbetegnelser altid er kønsspecifikke. Altså man kan f.eks umiddelbart se om det er tale om en Arzt eller en Ärztin, en Physiotherapeut eller en Physiotherapeutin eller for den sags skyld en Badenmeister eller Badenmeisterin. Disse 'femininum' betegnelser er noget, der, i den hellige ligeberettigelses navn, er slået voldsomt igennem i de seneste 20 år i Tyskland. Her er man altså gået den stik modsatte vej end i Danmark, hvor fagbetegnelserne opfattes som kønsneutrale, og hvor betegnelser som lærerinde og skuespillerinde jo i dag er helt erstattet af en enhedsform uanset personens køn. Det gælder jo f.eks også sygeplejerske. Om det er noget der skyldes de to sprogs gramatiske forskellighed (som tyskere jeg har talt med dette om mener) eller andre forhold skal jeg lade være usagt, men sjovt virker det set med danske øjne.

Fra Borkum gik turen videre til Helgoland små 80 sm mod NNE. Lavvande ved Fischerbalje (ud for havnen i Borkum) var kl 6.00, så jo før vi kommer ud før seks, jo mindre modstrøm ud til det åbne hav. Afgang kl 5.30 var det tidligste vi kunne strække os til og så var det endda kun med nød og næppe vi overhovedet kom ud: Der skulle gives fuld maskinkraft og vi efterlod en fin plovure i havnebunden; men ud kom vi da. Meteorologerne havde lovet E-SE 3-8, men desværre vred vinden ganske langsomt mod NE i løbet af dagen, så skulle vi nå frem i rimelig tid måtte motoren igen tages til hjælp. Ankomst til Helgoland kl. 19.45, hvor der fortøjes langs flydebroer i lange (meget velorganiserede) rækker, side ved side i op til 10 lag. For at stabilisere rækkerne lægges der så spring til land, men da dette ikke kan lade sig gøre for den yderste række er der udlagt bøjer, hvor man med en fortøjning kan stabilisere rækkens svajen. Dette sidste er værd at vide på forhånd. En stakkels hollænder, der ankom om natten, vidste det tydeligvis ikke, og fik et sådant 'lavthængende spring' i skruen. Og der lå han så den næste morgen helt hjælpeløs. I det store hele går det imidlertid fint, men man må tidligt op, for der er altid en af de inderste, der skal af sted kl 6.00. Det er imidlertid en del af spillet, og man kan jo gå på puden igen bagefter.

Helgoland er med sin ca 50 meter høje røde sandstensprofil små 30 sm ude i Tyske Bugt en mærkværdig attraktion. Midt i den relativt flade havbugt der er omgivet af helt lave marskområder er denne sandstensklods skubbet op af en salthorst dybere nede i den geologiske

undergrund (disse salthorste præger hele det østlige nordsøområde og er i øvrigt en af betingelserne for olieforekomsterne i området).

Historisk set er Helgoland også et meget spændende sted. Som en del af Schleswig-Holstein var øen oprindeligt en del af det danske kongerige. Efter Napoleonskrigene måtte vi imidlertid afstå øen til England, der omskabte den til en engelsk kronkoloni (i lighed med f.eks. Gibraltar og Hong Kong), og i en lang række år havde Helgoland en økonomisk opblomstringstid, hvor handlen florerede og indtjente store summer til beboerne. Det var i øvrigt på Helgoland (altså på neutralt engelsk område), at den Tysk-Østrigske eskadre, efterer slaget ved Helgoland i 1864, søgte tilflugt, og dermed forhindrede en egentlig dansk sejer. Da krigen i 1864 som bekendt sluttede med at Danmark måtte afstå sine sydlige besiddelser, var det Tyskland, der i 1890 fik Helgoland tilbage fra England. Hvorfor dette skete er mig ikke klart, men givet er det at englænderne må have fortrudt det, for øen blev hurtigt omdannet til en stor flådebase og fungerede som sådan både under 1. og 2. verdenskrig. Efter sidste krig besluttede englænderne sig til i bogstaveligste forstand at fjerne øen fra havets overflade. De evakuerede øen og med den største konventionelle sprængning verden endnu havde set minerede de den og igangsatte sprængningen. Øen var imidlertid mere modstandsdygtig end forventet, og på trods af sprængningen og de efterfølgende års funktion som bombemål for Royal Air Force, ligger den der altså endnu i dag.



Fuglefjeld på Helgoland

I dag er Helgoland så først og fremmest et told og skattefrit turistområde, hvor kurhoteller og endags-turisme, skaber det økonomiske grundlag. Især valfarter der til øen for at gå en hurtig tur rundt og herefter foretage diverse indkøb. Det er bestemt alligevel et sted, der er værd at besøge og (som på Christiansø) er en naturvandring især besværet værd når etdagsturisterne, ved 17.00 tiden har forladt stedet. Så er der atter er roligt og man kan på tæt hold i kikkert studere de stejle fuglefjelde på nordsiden af øen. Her så vi bla. ynglende Suler, men desværre ikke de alkefugle som stedet også er berømt for.

Sue (som vi mødte i Yarmouth) fortalte mig, at hun som barn, om almindelig omgangsform, havde lært at: *If you haven't got anything positive to say then don't say anything.* Det tror jeg er en god leveregel når man er uden for sine normale cirkler og vil opleve noget. Det er i

hvert fald den måde man kommer i positiv dialog med sine omgivelser på, og vi prøver altid at se de spændende og positive sider af vores oplevelser, selv om der selvfølgelig også er nogle smuttere ind imellem. Og det giver ofte positiv respons. Ud over natur og tax-free indkøb blev Helgoland for os stedet hvor vi mødte en meget sød tysker (fagforeningsmand fra Bremen). I den lange og hyggelige snak vi havde med ham om aftenen, gik det rigtigt op for os i hvor høj grad mange tyskere af vores egen generation (ham her var født i 1949), er opdraget med et skyldkompleks, forstået på den måde at de ikke tør være stolte over deres land eller det at være tyske men nærmest skammer sig. Ja, ja, jeg ved godt at og der er historiske begivenheder der kan forklare dette, men historien fortæller os også at vi traditionelt og kulturelt har utroligt meget til fælles med Nordtyskland hvad enten vi kan lide det eller ej.

Det har været vores erfaring på denne tur (men også derhjemme i diverse havne), at gennemsnitstyskeren meget gerne i kontakt med andre, men at gennemsnitsdanskere er fuld af fordomme, og kun hæfter sig ved nogle ydre tilsyneladende typiske karakteristika, som man så kan gøre grin med (som jeg vist i øvrigt selv havde en tendens til da jeg skrev om Borkum?). Jeg ved godt at vi i Danmark generelt ser meget skævt til tyskere og selvfølgelig virker de (ligesom i øvrigt store flokke af danskere ofte er det) ind imellem dominerende. Men vores erfaring er nu, at vi kun har mødt søde, venlige, hjælpsomme og imødekommende mennesker i et land, hvor der er utroligt meget at opleve, og hvor mange af de fordomme vi har om dem i virkeligheden er spejlinger af os selv.

Oprindeligt havde vi planlagt evt at blive to dage på Helgoland, men så interessant fandt vi nu heller ikke stedet, og, med vores planer om at sejle hjem gennem Ejdren, besluttede vi os til at sejle videre den næste dag. Fra Helgoland til Ejder anduvningstønden er der 20 sm. Herefter er der yderligere ca 16 sm til Eidersperrwerk, der er den stormflodsbarriere der kontrollerer tidevandet i den indre del af Ejderestuarieret. Turen var helt ukompliceret med en agten for tværs på 6-8 m/s og vi nåede Ejdertønden bare 5 minutter før planlagt dvs på det tidspunkt, hvor vandet er stigende og strømmen er på sit højeste i øst (indad) gående retning. Et stykke inde bjærgede vi storsejlet og fortsatte med god fart for genuaen alene. Umiddelbart før slusen ved Eidersperrwerk mødte vi den tyske ensomsejler, der var sejlet fra Helgoland bare et kvarter før os, på vej udaf igen for storsejlet alene. Han havde fået en stump fiskenet i skruen umiddelbart efter at have startet motoren og mens han bjærgede storsejlet (som han dog heldigvis havde fået op igen). Vi tilbød naturligvis at tage ham på slæb (havde vi noget valg?), men heldigvis havde han allerede kaldt slusen, hvor man var på vej ud med et redningsfartøj. 'Heldigvis' fordi det ikke havde været nogen rar opgave at lave slæbemanøvrer i den vind og strøm der var, og fordi der altid vil være uklarheder af forsikringsmæssig art, hvis noget går galt under bugseringen. Men puha jeg er glad for at det ikke var os, der skulle have den oplevelse.

Vi sejlede ind i slusen umiddelbart efter at redningsbåden kom ud, og efter en hurtig slusning var vi så i den del af den ydre Ejder, hvor der stadig er tidevand, men hvor det altså om nødvendigt kan reguleres. Turen fortsætter stadig med god medstrøm gennem store flade marsk-områder, hvor vi ser sæler ligge på mudderet tæt på sejltrenden. Faktisk taler vi om at det her måske er en af de smukkeste naturoplevelse vi overhovedet har haft på turen.

Med ankomsten til Tönning er vi i Slesvig. Byen og især havnen er meget seværdig. Man kan sejle næsten helt ind ind til centrum, og ligger mellem smukke huse og høje træer. Havnen tørrer helt ud ved lavvande, men kan med vores dybgang besejles ca HW +/- 3 timer. Vi er egentlig indstillede på at skulle tørre delvist ud og har fundet et velegnet sted, da en lokal fisker fortæller os, at der helt inde i bunden af kanalen, lige før en lille gangbro, er et dybt sted, hvor vi kan fortøje, og det gør vi så (den kendte Herr Dr. Naumann ikke).

Tönning er det danske mindretals sydligste bastion idet det er her den sydligste danske skole i Sydslesvig ligger, men vi hørte nu kun dansk talt af en flok lejrskoleelever fra Vanløse. Det danske mindretal har her et smukt gammelt hus helt ned til havnen og dette bruges bl.a. til lejrskoleophold.. Børnene havde tydeligvis hørt noget om stedet og det danske mindretal, men havde ikke meget begreb om grænselandets historie og betydningen af nationale mindretal i øvrigt. Og hvorfor skulle de egentlig også det, det er jo historie, omend en del af vores historie og en interessant historie er det også:

Kort fortalt var de to hertugdømmer Slesvig og Holsten tilbage i middelalderen, en del af det Tysk Romerske Kejserrige. Da den danske konge, samtidigt med at han var konge i Danmark, var blevet hertug i Slesvig og Holsten, kom hertugdømmerne altså under et (og med løfte om at de aldrig skulle deles), ind under den danske krone. Langt frem i tiden var sprog og kulturgrænser ikke så skarpe, som de er i dag ligesom nationalitetsbegrebet var ukendt i moderne form, man var i langt højere grad lokalt forankret. I Slesvig-Holsten blev der talt både plattysk, dansk og frisisk, men allerede i middelalderen er der ingen tvivl om at plattysk var de mest udbredte sprog langt op i Slesvig. Til gængæld var tysk også langt op i historien administrationssproget i København og en lang række kendte 'danske' statsmænd fra 1700 tallet kom netop fra Slesvig-Holsten.

Med 'de borgerlige revolutioner' i første halvdel af 1800 tallet blev middelstandens oprør mod de enevældige kongemagter imidlertid mange steder båret frem af en opblomstrende nationalromantik og en begyndende nationalitetsfølelse. Dette skete også i Slesvig-Holsten, hvor det tysktalende flertal gjorde oprør mod den danske konge. I krigen 1848-50 blev dette oprør af (de tysk-sindede) Slesvig-Holstenerne slået ned af den regulære danske hær, i en krig der egentlig kun kan beskrives som en borgerkrig. Men oprørstendenserne ulmede og efter-

hånden blev det den danske konge og det danske borgerskab (de såkaldte nationalliberale) for meget. Man erklærede ensidigt at Holstenerne kunne gøre hvad de ville, mens Danmark ville forsvare sin 'historiske grænse' mod syd, dvs Slesvig begrænset af Slien, Dannevirke og Ejderen. Humlen var imidlertid at på den måde inddrog man et meget stort tysk mindretal i den sydlige del af Slesvig, der klart følte sig som tyske i en nu rent dansk statsdannelse. Bismarck, der i mellemtiden var godt i gang med sit store projekt, at samle hele Tyskland under den tyske kejser, kunne naturligvis ikke sidde stille og se til, hvilket så førte til krigen i 1864, det danske nederlag og tabet af hele Slesvig-Holsten. Problemet er, at moderne historieskrivning mener at, hvis Danmark havde villet det dengang, kunne man have nået en forhandlingsløsning med Tyskland, med en grænse-dragning der formodentlig ville have ligget et lille stykke syd for den nuværende grænse. Men i København sejrede blind nationalisme og selvovervurdering, og det førte altså til det tragiske nederlag ved Dybbøl. Dagens grænse stammer som bekendt fra en folkeafstemning i 1920 efter Tysklands nederlag i 1. verdenskrig. Den er trukket efter principper om selvbestemmelse, og ikke ud fra historiske overvejelser og selvforståelse.

Historien er, synes jeg, især interessant fordi man i hele forløbet kan drage idet mindste nogle paralleller til moderne begivenheder i det tidligere Jugoslavien. F.eks. er hele retorikken om historisk sydgrænse jo som skåret ud af dagens begivenheder andre steder. Jeg er selv helt overbevist om, at en del af den tyskerfjendtlighed man oplever i Danmark, ikke bare skal søges i 1940-45, men også i den lange historie om Sønderjylland (der altså i virkeligheden er det samme som Nordslesvig), som vi i dansk fortolkning er blevet fodret med i vores historie-undervisning i skolen og som derfor ligger dybt nede i vores underbevidsthed.

I dag er det danske mindretal at betragte som en vigtig kulturel og politisk gruppe i landsdelen. De støttes fra Danmark til deres arbejde med skoler, herunder et enkelt gymnasium (i Flensborg) osv. Politisk har de deres egen repræsentation i Landdagen i Kiel, hvor gruppen (Sydslesvisk Vælgerforening), specifikt er undtaget fra den tyske valglovs 5% spærregel.

Fra Tönning er det bare 12 sm til Fridrichstadt en anden smuk gammel by ved Ejdermunden. Turen foregår i øsende regnvej og med lave skyer og vind der fejer ind over de lave marskområder. Alligevel er det betagende smukt, det er som om dette vejr passer til landskabet. Havnen i Fridrichsstadt er lukket af med en sluse. Man kan ligge hvor man vil i den gamle kanalhavn, som en lille lokal motorbådsklub styrer. Flinker og hjælpsomme mennesker. Jeg får skiftet olie på maskinen og fyldt diesel på tanken, det sidste ved at låne en stor jerrycan og en lille trillevogn i bådklubben. Vi får også foretaget lidt småindkøb i byen, der er en meget smuk med mange gavlhuse som dem man også kender fra de sønderjyske byer f.eks i Åbenrå.

Mens vi lå i Fridrichsstadt mødte vi det første danske skib i to måneder. Det var en Commander 31, og vi for op for at se om det var *Blue Bird* fra Nivå, som vi vidste at Ulf og Merete (tidl. Triton), havde planlagt at sejle til England med i år. Og det var *Blue Bird*, men med Bjørn og Trine, Balladesejlere fra Sletten (flinke mennesker), der havde overtaget båden i Boulogne sur Mer, for at sejle den hjem. Tænk vi 'missede' bare Ulf og Merete med 4 dage.

Næste dag videre fra Fridrichsstadt. Herfra og til slusen ved Nordfeld er der mindre end 5 sm og derefter er vi så endelig, efter mere end 2 måneder, igen i tidevandsfrit område. Fra nu af er det bare nedad bakke (og egentlig lidt for let). De første 3-4 sm prøver vi fortvivlet om ikke vi kan gøre det for sejl men selv om vi kan høre vindens susen i piletræerne langs den brede flod er der så lidt vind og af så varierende retninger at vi må give op og starte motoren. Det gør nu ikke turen mindre smuk og især nyder vi at vi er næsten alene.



Ejderen

Ved brug af Herr Dr. Neumann (og vores sædvanlige taktik: at spørge de lokale, hvad de synes man skal gøre) har vi bestemt os til at overnatte ved Hohner Fähre. Her er der traditionelt været færgefart (robåd) over floden. I dag er det reduceret til en lørdag-søndags turistattraktion med en lille smukt holdt klinkbygget åben mahognybåd (dog med motor). Det er et fint lille sted med en flydebro langs floden og nogle søde klubmedlemmer, der selv kræver penge op (15 DM) og på et skilt bekendtgør, at hvis der ikke kommer nogen og kræver penge så kan man bare lægge beløbet i en lille kasse til formålet. Badeforholdene og stedet i det hele taget er perfekt og der ligger en restaurant ved færgestedet bare 100 m væk. Her bliver vi en hel dag og slapper af, rydder op, støvsuger, skriver (bl.a. det her) og læser. Jo det er ferie lidt endnu.

Næste dag videre til Kielerkanalen. Ejderens broer og sluser betjenes ikke om søndagen så vi må ud på den anden side af slusen ved Gieselau allerede lørdag. Så er der bare det kedelige stykke (ca. 30 sm) til Kiel Holtenau til om søndagen.

(21-30/8) Sidste etape hjem

Om Kielerkanalen, Holtenau og Kiel er der ikke meget at tilføje. Kielerkanalen er kedelig. Ankomst til Holtenau søndag eftermiddag kl. 15.30 bare for at overnatte. Videre næste morgen kl. 8.30. Meterologerne havde lovet

overvejende W-NW eller skiftende 3-8 m/s og opklaring. Det lyder jo meget godt hvis man glemmer de lille 'eller skiftende' og 'læser' det som W-NW 8 (kursen mod Sydlangeland er NE-lig). De små ord 'opklarende' og 'skiftende' (i de engelske vejrmeldinger kalder de det 'cyclonic') betyder jo at lavtrykspassagen ikke er overstået endnu, og at det først er når dette er sket opklaringen og de vestlige vinde vil slå igennem. Så da vi sejlede ud af Kielerfjorden burde det ikke have været en overraskelse at det regnede og at vinden var jævn fra NNE, altså lige imod. Søen var kort og krap og det var i det hele taget ubehageligt og surt her hvor vi havde glædet os til en hurtig 'slæderejse' mod hjemlandets kyster. I løbet af et par timer klarede det dog op, vinden rummede langsomt og kl. 12.00, da vi nåede dansk farvand, kunne vi bjerge det tyske gæsteflag. For første gang i 2½ måned var vi igen i danske farvande. Det sidste stykke op langs Langelands kyst foregik med slæk på skøderne og i dejligt solskin og kl. 16.30 ankom vi til Spodsbjerg. Efter lidt indkøb kunne hjemkomsten fejres med hakkebøffer med bløde løg og surt.

Næste dag efter bare afslapning og læsning i løbet af dagen, kom Jørgen og Spætte på besøg fra Odense og vi havde en hyggelig aften sammen. Om morgenen videre til Kragenæs, hvor Karsten og Moody (der var de sidste vi mødte i Kiel, umiddelbart inden vi forlod de hjemlige farvande) havde meldt deres ankomst. Også her havde vi en fin aften. Efter endnu en overliggerdag videre til Kalvehave. Turen op mellem Fejø og Askø og videre langs Femø til Storestrømsbroen foregik i det mest vidunderlige sejlervejr, med solskin og vind fra W-NW 6-8 m/s. Især efter Storestrømsbroen nød vi turen gennem Ulvsund til Kalvehave (og dagen efter igen i det smukkeste sejladsvejr gennem Bøgestrømmen). Det er simpelt hen noget af det smukkeste farvand, man kan forestille sig. Og oveni det hele fik vi lige øst for Farøbroen besøg af 2 små marsvin, så langt mod øst har vi aldrig set dem før. Efter de mange oplevelser vi har haft i de forløbne måneder er det nu dejligt at kunne konstatere at vores egne lokale sejladsfarvande ikke lader noget tilbage at ønske men til fulde kan leve op til hvad vi i øvrigt har oplevet på vores tur. Faktisk må vi konstatere at danske sejlere er overordentligt privilegerede, kun undrede det os at vi så få (danske) sejlere. Det er næsten som om Danmark er ved at lukke for vindetern allerede nu, og trods alt er det kun den 26. august. Der må da være mange sejlere, hvor man ikke er afhængige af skoleferien?

Og netop som vi har snakket om det møder vi så en 'Øst' båd på vej ind i Bøgestrømmen. Det er såmænd Thiessen, der i sin (næsten) nyhervelse, er alene på vej sydpå. Hvor vil jeg ønske at også jeg kan sejle når jeg når hans alder. I Rødvig møder vi Kirsten (Bullers søster) og Gunnar i deres Norlin og Knud Ziegler (tidligere skolechef i Sundet) og Eva i deres LA'er. Begge både er på weekend fra Vallensbæk. Senere anløber Jens Busk, der er på vej hjem til Præstø, i sin ny HR338. Det er næsten som om vi har fået en lille ekstra sommerferie i de danske farvande oveni, og vi nyder rigtigt at møde folk vi

kender og som vi kan snakke med på dansk. Det er altså (uanset hvor god man føler sig til fremmedsprog) nemmere at holde 'dummetime' på sit eget sprog, hvor man er helt tryk ved at de små nuancer og det 'skæve smil' opfattes korrekt.

Mandag morgen sejler vi så videre til Skanør. Vi har allerede for længe siden besluttet at vi vil ind her på vej hjem. Skanør er et af vores yndlingssteder i Sundet, og vi går en lang tur nordpå ad sandrevlen og nyder (sammen med horder af tilrejsende fugleinteresserede) solen og de mange fugle. Om aftenen spiser vi middag på røgeriets restaurant og får et helt overdådigt måltid, der i kvalitet kan konkurrere med det bedste vi har oplevet undervejs. Herfra hjem via Dragør, så ankomsten kan tilpasses den aftale vi har lavet med Leila så hun kan hente Rie's mor og være i havnen når vi anløber. Joan er alene og har naturligvis savnet Rie meget; men hun har været meget sød til ikke at vise det undervejs. Og så endelig kl 17.30 anløber vi så Kalkbrænderihavnen efter 13 uger og 2000 sm, helt sikre på at det var ikke bare et årtusindprojekt, men en (endog meget vellykket) generalprøve på noget vi håber at kunne gentage i en ikke alt for fjern fremtid.

6. Søkort og litteratur

I det nedenstående er kun nævnt de kort og pilots, der direkte har været i brug under turen. Ud over disse medbragtes et mindre antal søkort, som ikke blev anvendt.

Tyske søkort

Amtliche Karten für die Spotschiffahrt. Karten serie mit Beiheft und Zeichenerklärung. 3014 Helgoländer Bucht. Ausg. 2000.
Amtliche Karten für die Spotschiffahrt. Karten serie mit Beiheft und Zeichenerklärung. 3015 Ostfrisische Inseln mit Jadebusen. Ausg. 2000.

Hollandske søkort

Hydrografische Kaart voor kust- en binnenwatwren. 1811 Waddensee (westblad) en angrenzende Nordseekust. 2000.
Hydrografische Kaart voor kust- en binnenwatwren. 1812 Waddensee (ostblad) en angrenzende Nordseekust. 2000.

Engelske søkort

Admiralty Small Charts Folio SC 5600. The Solent and Approaches. 3.ed. 2000.
Admiralty Small Charts Folio SC 5601. East Devon and Dorset Coast. Exmouth to Christchurch. 1998.
Admiralty Small Charts Folio SC 5602. The West Country. Fallmouth to Teignmouth. 1998.
Admiralty Small Charts Folio SC 5605. Chichester to Ramsgate including Dover Strait. 1.ed. 2000.
Imray C25: Harwich to River Humber and Holland.
Imray C26: IJmuiden to Die Elbe.
Imray C30: Harwich and North Foreland to Den Helder.
Imray C31: Dover Strait to Le Havre.
Imray C32: Baie de la Seine Le Havre to Cherbourg.
Imray C33A: Channel islands.
Imray Y47: River Dart.

Strømkort

Admiralty Tidal stream Atlas. The Solent and Adjacent Areas.
Admiralty Tidal stream Atlas. The English and Bristol Channels.

Pilots

Fishwick, Mark (1998): West Country Cruising. Yachting Monthly.
Fishwick, Mark (1993): South Coast Cruising. Yachting Monthly.
Macmillan Reeds Nautical Almanac 2000, 1999.
Navin, Brian (1998): the North Sea Passage Pilot. Imray.
Naumann, Dr. Karlheinz (1983): Die Nordseeküste. Elbe bis Sylt. Delius Klasing Verlag.
Naumann, Dr. Karlheinz (1980): Die Nordseeküste. Elbe bis IJsselmeer. Delius Klasing Verlag.
Revierführer Nordsee, einschliesslich Südteil Skagerrak. Busse Seewald. DSV Verlag.
Thompson, Trevor & Diana (1989): North France Pilot. A Cruising Guide from Cherbourg to Calais. Imray.
Heath, Nick (1997): The Channel Islands. Imray.

Sten Engelstoft, 13/09/00