

## 740 sømil fra Middelfart til Inverness i Skotland

Mogens Lilleør

En god ven af mig spurgte for et nogle år siden om jeg ville være med til at sejle hans båd (og fru-ens), en Norlin 34, fra Middelfart til Skotland. Han og fru-ens ville bruge tre måneder til sejlads 'Round Britain', så det gode skib Norma skulle transporteres derover. Transportsejlad- sen skulle foregå i de sidste to uger af juni. Hvem kan sige nej til sådan et tilbud? Så er der jo en chance for at få sejlet en tur der kan ses på kortet,- verdenskortet altså.

Planen var at sejle fra Middelfart til Hals, videre til Thyborøn og derfra direkte kurs mod Peterhead og siden Inverness, i alt en tur på 630 sømil. Der er 420 sømil fra Thyborøn til Inverness. Vejr- mel- dingerne, som vi fulgte meget intenst op til afgang, ville det dog en smule anderledes. Vi tog afsked i Middelfart lørdag d.18/6 kl. kl. 21.00 i aftensol og ingen vind og anløb Inverness fredag d.1/7 kl.14.30 med hård vind lige imod og adskillelige knobs modstrøm. Da havde vi været en tur over Skagen og Norges Sørland samt det sydlige Vestland, fordi et vedholdende kulingvarsel fratog os lysten til at stikke ud fra Thyborøn. Den samlede sejlads blev på ca. 744 sømil gennem vandet.

Afgang Middelfart lørdag kl. ca. 21.00, direkte til Frederikshavn. I Frederikshavn tog vi diesel på, drikkevand og fjerde mand om bord. Kl. 22.00 var det afgang mod Skagen og videre mod Lillesand i Norge. Ved Grenen viste det sig dog, var der tæt tåge, så vi gik ind til Skagen for at sove lidt (et farligt sted for en mandebåd). Om morgenen mandag kl. 7.00 var det afgang og inden længe var vi på vej over Skagerrak, 2 m/s, så det var for motor. Turen over gik fint. Vi så ingenting. Og dog, vi så hval (der viste sig at være en planke). Og vi så garn der drev med strømmen. Godt midtvejs smed vi tøjlet og sprang på hovedet i, der var plads nok nedenunder, 500-600 meter. Vi anløb Lillesand kl. ca. 22.00. Vi fortsatte ind i skærgården og fandt Lusekil, et herligt sted hvor vi ankrede op, sov, badede, spiste morgenmad og forlod straks om morgenen for at fortsætte indenskærs til Kristian- sand (vestlig kuling på vej).

Videre indenskærs til Baarli torsdag, det var Sankt Hans, og næste morgen meget tidligt mod Eger- sund syd for Stavanger. Ideen var at vente dér indtil vejr- meldingen var med os til turen over Nord- søen. I stedet for de 420 sømil fra Thyborøn til Inverness, kunne vi så nøjes med ca. 340 sømil fra Egersund. Det var et døgn mindre. Så vi stampede af sted lige på mod sø og vind fra nordvest. Un- dervejs passerede vi Lista, og straks var jeg et smut tilbage i erindringen til den gang hvor farvands- efterretningerne var fast programpunkt på p1 efter radioavisen: Rækken af fjerne, 'eksotiske' steder: Fisker, Jæren, Lista, Sydlige Utsira, hvor vi skulle ud, og Fladen, som vi skulle henover. Den beryg- tede Fladen (ikke særlig dyb, 60-80 meter), hvor søer/dønninger fra Norskehavet (ret dyb, 1000 meter og mere) ruller op og bliver stejle, en virkning der ydermere forstærkes af stærk havstrøm, så det kan være en smule usundt at opholde sig der i længere tid.

Vi anløb Egersund om aftenen fredag. Nu var der på ny kulingvarsel, denne gang nordlig. Så vi måtte se frem til nogle dages ventetid. En ikke ringe del af den tid tilbragte vi på værtshuset 'Lo- sen', hvor vi fik kvalitetsråd fra norske tidligere skotlandsfarende. Man skulle f.eks. kunne spise solidt og drikke sig meget fuld i Banff mellem Fraserburgh og Inverness. I øvrigt viste det sig, at ligesom vi ankom til Egersund stak en norsk Bianca 26 ud med kurs mod Newcastle. Han skulle deltage i en kapsejlad- s Newcastle-Egersund-Thyborøn,- kulingvarsel eller ej.

Det blev søndag. De lokale var begyndt at undre sig over hvorfor vi lå der endnu. Var det ikke jer der skulle til Skotland? Vi kunne ikke blive længere, det var tæt på pinligt. En lokal fra sejlklubben

anbefalede os at gå ud og vente et særligt sted i skærgården. Vi kunne fiske og grille. Der fangede vi havørred, som vi siden spiste på turen over. Endelig kom en vejrmeddelelse der passede os. Nu hed det N 3-8, drejende NØ, Ø, SØ, S og SV over de næste tre dage tiltagende til 5-10. Så det var aften torsdag aften kl. 23.15.

De første 90 sømil gik vi med halvvind i 8 m/s, og desværre noget rigtig sur sø/dønning fra flere retninger. Det er vist velkendt i Nordsøen. Jeg kunne ikke lade være med at tænke på den DMI beretning om en kæmpebølge i Nordsøen, jeg engang læste om: Nytårsdag 1995 under en storm med 12 meter høje bølger blev boreplatformen Draupner ramt af en 26 meter høj bølge, som var meget stejl. Uha uha. Fælt. Men siden lagde vinden sig og efterhånden også søen. Og så var det motor de næste 90 sømil. Siden skiftende mellem sejl og motor. En herlig periode med rimelig forudsigelig sø og 10 m/s, 60 grader foran, var toppen, hvor Norma virkelig sejlede som en drøm.

Godt midtvejs møder vi de første borerigge og produktionsplatforme. Det er en speciel oplevelse med alle de enorme gasflammer, der kan ses i mørket hele horisonten rundt. Helt specielt var det, når vi nærmede os boreplatformene. Ved hver platform lå der et stort ildsluknings- og vagtskib. Proceduren var klar. Når vi nåede indenfor ca. 3-4 miles afstand reagerede vagtskibet med at rette stævnen direkte mod os og sætte i gang. Normalt er det god skik i god tid tydeligt at ændre kurs, så der ikke er risiko for kollision. Her var det lige modsat. Det enorme skib, set nede fra Normas dæk, satte kurs direkte mod os. Det følte lidt ligesom når tegneserie-bulldoggen bredskuldret puster sig op overfor den lille vovse. Ikke sjovt. Meget truende. Vi kaldte via VHF'n for at finde ud af om vi havde gjort noget forkert. Men næh, de ville bare se os an. Nå, men kunne vi så ikke få en vejrmeddelelse, når nu vi har jer? Jo da, det ku' vi da godt: 'the weather is fine' eller 'the weather is good'. Tak, tak. Måske de kedede sig, ligge der i alt slags vejr, ikke megen trafik. Men det var tilsyneladende fast procedure, den truende adfærd, for det gentog sig hver gang vi passerede en platform.

Da vi krydsede nul-meridianen skålede vi i champagne. Men så blev skipper og co-skipper trætte og måtte nedenunder. Så vi var to mand på udkig. Vi havde vel sejlet nogle timer, klart og solrigt uden nogen særlig vind eller sø. Pludselig ser vi vandet brydes på en måde, så hvidt skum formelig står op i luften. Så ser vi en stribe sorte finner skære gennem overfladen med en fart aldrig set før. Og lige pludselig skyder elegante delfinkroppe ud af vandet med piruetter og alt muligt. Vi råbte som gale, men efter planken i Skagerrak, troede de sovende ikke på os,- sådan lige med det samme. Og længere ude kom endnu et par afsindigt kåde delfiner i høj fart, piskende ud af vandet, svævende, roterende, dykkende, mens de hastigt kom nærmere. Det var som en flok unge, der endelig fandt noget de gad. Deres kroppe og adfærd udstrålede på det nærmeste et råb alá 'fedt mand!, et fartøj vi kan lege med, kom så!'.

Apropos kroppe. For år tilbage hørte jeg Per Højholt omtale en undersøgelse af dufte og lugte i et stort kontorlandskab i England. Der var mange forskellige dufte, og det afspejlede at folk var omhyggelige med at dufte godt og indbydende når de mødte på arbejde. Analysen af den totale duft / lugt-sammensætning afslørede imidlertid at 5% af duft / lugt-indholdet var tarmlugt. Det kan være svært sådan objektivt at vurdere kvaliteten af luften i Norma med fire mand undervejs i små tre døgn, når man selv er en del af det hele. Men man kan jo gøre sig sine tanker og observationer. 5% gør det nok ikke. For eksempel kunne man observere en interessant adfærd hos besætningen, så snart det blev spottet, at én søgte hen imod toilettet. Straks søgte de øvrige (også de sovende) op i cockpitet. Interessant også, det var min helt egen personlige erfaring, når jeg på vej i køjen ligesom uforvarende kom til at åbne for sejlerbukserne for at tage dem af, men straks fortrød, og hastigt kravlede ind i stikkøjen og blot sov fra det hele. Nok om det.

Vi så flere delfiner efterhånden som vi nærmede os Skotland, men ingen så kåde som den store flok. Og med Fraserburgh i sigte så vi også mange sæler, der nysgerrigt strakte hele overkroppen fri af vandet for at se os an.

Fire timer fra Inverness var vinden nået hele vejen rundt. Vi havde nu hård vind forfra. Men det betød mindre. Efter 62 timer på Nordsøen, 378 sømil gennem vandet, lagde vi til i flodmundingen på siden af en pram. Jeg skulle hurtigt videre til Edinburgh for at nå mit fly tilbage til DK. Så det blev kun til lidt etagevask, en hastig afsked. I alt 1½ time i Inverness blev det til, og så med toget. Drengene måtte klare resten (middagen, whiskyen, cigarerne ...). Men det er sin sag at stille tilbage til normalen fra en tur præget af vagtordningens rytme, som betød søvn i små mængder: 2 timer bagvagt, 2 timer vagt, 4 timer fri, 2 timer bagvagt, 2 timer vagt, 4 timer fri osv.

Tankevækkende er det også, at flyveturen over Nordsøen til Kastrup er overstået på blot 1½ time.