

Englænderpokalen 1978

Jørgen Seedorff og L. Schrøder i FD33 "Passat"

Brøndby Strand Sejlklub og Sejlklub øst.



Dette bliver en værdig afslutning på en Folkebåds karriere, idet jeg har sluttet med at sejle folkebåd grundet mangel på besætning.

Blå Jungfruen og Gøtakanal

En tidlig morgen i juli lettede vi fra B.S.S. med det gode skib Passat, en nordisk Folkebåd. Kursen blev sat mod Falsterbo kanalen og for bliden bør gled vi af sted med kistebænkene fyldt med stor planer. Det første vi skulle nå var Skillinge, der er en meget fin udgangsposition for færdens over Hanø bugten, Nordens Biscaya. Fra skillinge er der 72 sm. til nærmeste havn Sandhamn ved Kalmarsund.

Vi havde glædet os for tidligt til sol og sommer. Dagen efter starten satte det ind med kuling og regn, vindstyrke mellem 7 - 8 beaufort. Vejrmeldingerne blev værre og værre og Ystad, hvor vi lå blev mere og mere fyldt med indeblæste både, selvom det efterhånden blev hverdagsmad med storm. De næste 4 uger, havde vi på daværende tidspunkt ikke vænnet os til det.

Nå, vi fik da med besvær kæmpet os til Skillinge i svær sø regn og storm og hundekulde. Vi frøs så det knagede, men man er vel sportsmand og blæste i de kolde næver når ens makker ikke så det. Efter at have luret et par dage i Skillinge, stak vi bindereb i storen, en folkebåd kan ikke rulle på. Og så af sted for en SV 5 - 6 . Det er mærkeligt - men hver gang det samme! Når jeg efter et par timer mister land af syne og befinder mig alene på det store hav, føler jeg mig uendelig lille og bliver gode venner med kompasset og radiopejleren. Det er jo faktisk de to eneste venner man har og som skal bringe en helskindet frem. En anden ting; - lige meget hvor langt og hvor længe det varer, før man kan skimte kålet, den lille prik man skal ramme, spejder man langt efter målet, og jeg bliver lykkelig bare jeg ser et sejl, selvom det er nok så langt borte. Det er nu ikke så mange, man møder og slet ikke danske.

Så bliver det langsomt mørkt og selvfølgelig regn og dermed bælgmørkt. Kan det forbistrede fyr ikke dukke op. Sumloggen fortæller, at der er langt igen. Jeg pejlede Ølands Sødra Udde, den gik fint ind, det samme Karlskrona, jo det stemte. Vi jager af sted med 6 - 8 knob i høj sø. Båden girer voldsomt og er svær at holde på kurs. Og så med et, et blink langt borte, nu er det væk, så er vi oppe på en bølgetop - nå, der er ikke noget. Men næste gang er det der igen, der er ingen tvivl, vi tæller

blink med besvær. Jo, det stemmer, det er uttklippan fyr lige i stævn. Jeg ånder lettet op og fortæller mig selv, at jeg aldrig et øjeblik havde tvivlet på min navigation, nej da - og dog, mon ikke der har været bare en lille smule tvivl. Kl.2 om natten fandt vi ind til Sandhamn på ekkolodet. 72 sm. på 13 ½ time ikke dårligt i det vejr.

Kl. 8 let fra Sandhamn. Det er jo ikke for at ligge i havn vi har båd, op gennem Kalmarsund, over til Øland og i et par tag op til Sandvik. Hen under aften skimtes Blå Jomfruens mægtige kuppel i det fjerne. Næste morgen tåge; nå vi havde jo kursen, så vi lettede, det samme gjorde tågen - men Blå Jomfruen var og blev væk. Alle kompasser viste det samme. Vi har 3, kursen var rigtig. Hun sov længe den morgen, men så med et stod hun op i al sin dejlighed, og i vindstille tillod hun os at komme ganske nær. Hun er ellers lidt knipsk; det er nok se, men ikke røre. Men nævn aldrig hendes navn, så er du fortabt. Oh sømand ! siger sagnet, og det skal nok være rigtigt. Blå Jomfruen er en omskrivning.

Kursen bliver lagt om til 356 op mod Kråkelund Skærgård. Der begynder eventyret. Det er en blanding af orienteringsløb og skovtur. Man skal ikke miste ret mange mærker, så er man fortabt i det virvar af øer, skær og sunde. Der skal være 30.000 øer, vi talt dem ikke. Der er ikke ligefrem trængsel, der går halve timer mellem, at man møder en båd eller ser et hus. Og man gør klogt i at være selvforsynende med alt, også vand og brændsel, for en god motor er absolut nødvendig, og der er uendelig langt mellem de handlende.

Så er det om at finde nathavn; der findes ikke rigtige havne, så det er ankerpladser, man er på jagt efter, og de skal findes inden det bliver alt for mørkt - og det med de lyse nætter, nå ja, jeg havde kik på en lille vig ved navn Brænviken. Vi fandt den også. Så er det bare om at liste ind. Der er ikke mærker af nogen art sådanne steder, det er noget man kender - jo, det ser ud til at være i orden, der er godt med store sten, men det høre jo med. Inderst inde er der røde bådehuse og en lille bitte bro og der er 1 1/2 m vand, så den er god nok. Alt er stille, man kan høre sit eget hjerte slå, der er ikke et menneske, skoven går helt ned til vandet. Så er det op i skoven for at spise blåbær. Der er lidt myg nå ja, de skal jo også leve, det er nu ikke så slemt. Luften er basamisk, sådan hedder det vist, ord bliver så fattige, det skal opleves. Næste morgen skal vi videre, der er langt til Mem, hvor Götakanalen begynder, Ca. 120 sm. Selvom det øser ned er der uendelig skønt. Et sted sejler vi op gennem et smalt sund, måske er de 20 m bredt, det er helt lukket af skov - og så skal man med et gire 90 grader, og så er der en lille sø.

Mellem to byer sigter vi Mern, så er det om at få polstret båden med bildæk, der skal bruges 6 små dækfendre, holder til 3 sluser og giver et farligt besvær og en skrammet båd. Man sluser på den måde, at en mand springer i land på vingen med 2 liner, en for og en agter, og så er det bare om at følge med når båden går ind i slusen, der gøres fast agter og forreste line holdes tot, når der lukkes vand ind for at holde båden i rette position, så den ikke tager magte fra en - og der er kraft på, det er bare noget man skal lære, men er teknikken først lært, går det smertefrit. Man sluser op til 6 både ad gangen, men så er man også godt pakket. Det gælder om at ligge nr. 2; han har det bedst. Men man er nu flinke til at holde hakkeorden og slusevagterne telefonere sammen og holder mandtal på bådene.

Mellem kanalen snoede løb går det som af en bred flod. På bredderne står køerne og gumler få meter fra båden. Man skal passe på, for der er ikke ret meget vand under kølen, og slet ikke ved bredden. Der er vigepladser, og dem skal man bruge, hvis en af kanalbådene kommer, de fylder hele kanalen. Man bliver varskoet om at søge nærmeste vigeplads ved slusen, for nu kommer Juno eller en af de andre damer, så er det bare om at vente og fortøje ved en åkande, og lidt efter kommer damen, ganske langsomt. Alle passagererne hænger ud over siden for at beskue de mærkelige væsner der pjasker rundt i en lille sejlbåd.

Så glider vi videre mellem røde og gule åkander. Ænderne er så tamme, at de spiser af hånden, og har man overset en flok, får man et *Rap - Rap*, eller også stikker en svane hele hovedet ind i cockpittet og følger med interesse med i, når jeg skære en bid brød af. Det er en form for told, det er vel dens kanal.

Vi skal 92 m op til Borrenberg. Når man ligger der oppe i den store slusetrappe og ser ned, bliver man helt svimmel. 18 sluser på en dag og lige så mange broer er ikke noget særsyn. Vi passerer V. Plattens grav med honnør og kipper med flaget som sig hør og bør. Det var ham som byggede kanalen i 1820. Så er vi i Motala, indgangen til Vætteren, der for øvrigt skulle vise sig fra sin mest ubehagelige side, vindstyrke 7 lige i stævn, høj, kort sø og styrtregn. At så slørstaget kom ned med et brag, da en isolator sprang, gjorde jo ikke sagen bedre. Ud over at støtte toppen af masten, er staget også antenne for telefonen. Nå, vi kom da ind til Karlsborg, godt våde og så var der jo ikke andet at gøre end at rigge bådsmandsstolen op og gå til vejrs. Der er jo en fin udsigt fra toppen af masten, det er bare om at tage det hele med.

Nu hedder kanalen Bergskanal, og det går ned mod Sjøtorp. Götakanalen slutter ved Væneren. Landskaberne er uendelig smukke, det er Værmland, man passerer. Et sted føres kanalen over en motorvej og man kan kigge ned på bilerne. Landskaberne ligner postkort, det kan ikke være rigtigt. Vi finder nathavn ved en lille bådebro, tilhørende en kanalvagt ved en af de mange skydebroer. Man skal bare spørge pænt om forlov, så ordner det sig. I det hele taget findes der ikke et mere venligt personale end kanalvagteren. Alle vinker og hilser. Ved sluserne kommer folk langvejs fra med busser for at se på skuespillet. Alle vil hjælpe til med at holde trosser og gå i gangspil og åbne sluselemme og porte. Alle er glade og selv den mest frustrerede skipper glemmer at skælde ud på sin elendige besætning.

Væneren er enorm stor. Det er faktisk et indhav med egen vejrtjeneste, som man gør klogt i at lytte til. Der er 3 store

skærgårde med masser af klippeøer, der er radiofyr og masser af almindelige fyr, og der er hårdt brug for dem alle, for der går store tankskibe på 4000 tons, og der er livlig trafik. Og så er det drikkevand man sejlet i, siger man. Det er man meget stolt af. For læg mærke til, at en Svensker smider ikke noget over bord, og der er skraldebøtte alle vegne, selv på de mindste pladser.

Vi havde udset os en å på den anden side af søen til nathavn, men på grund af forsinkelse i Sjøtorp var det faktisk halvmørkt da vi anduvede Dalbergså, men vi fandt da ind mellem klipper og skær til en faldefærdig bro mellem siv og rør og ikke at forglemme masser af åkander.

Forsinkelsen skyldtes, at vi måtte vente i Sjøtorp på, at en lille coaster skulle op ad slusen. At så skipperen også skulle proviantere, ja ! Det tager jo sin tid. Men sådan er det, det giver et lille begreb om den lille verden, man færdes i. Vi havde et par dage slået følge med en Tysk båd, noget større end en Vega. Den var hjemmehørende på Bodensøen i Sydtykland, og når så manden ville ud at sejle langtur slæbte han båden efter sin bil til østersøen - det må da være en fanatiker.

Nå videre. Lige før Trollhættan fik vi alle tiders uvejr med torden og regn, og for at det ikke skulle være løgn, hagl, så båden var hvid af sne - hundekoldt. Man meldte om + 2° til natten. Trollhættan sluserne er meget store, 90 m x 35 m og kan tage både på 4000 tons, men man er ikke bleg for at sluse vores lille båd mutters alene. Det forbruger 10.000 m³ for hver gang.

Ned til Kungelv, hvor der skulle være en gæstehavn, op ad en 4 - 5 m bred å og så pludselig et skilt i vandkorpen, der viste til havnen. Der er nu ikke ret megen havn, og 5 m fra broen gik vi på grund, man var ikke vandt til så store både. Det stod der ikke noget om i Lodsens. Dagen efter ned til Gøteborg i styrtregn, vindstyrke 8 stik i stævn, barsk tur, måtte søge nødhavn i Billingen. Men så klarede det op, og vi lettede mod Donsø i den sydlige skærgård, hvor vi kunne gå til kaj sent om eftermiddagen. Det er for øvrigt forbudt område. Vi blev da også arresteret dagen efter, og man fortalte, at det var militært område. Men da jeg kunne fremvise en skrivelse på 6 sprog inkl. russisk, fra overkomandoen, hvor det blev præciseret, at forbuddet ikke gjaldt skandinaver og at andre inkl. russere måtte være i havnen i 72 timer uden at spørge om forlov, blev politiet noget i vildrede med en aldeles ny skrivelse, som man ikke kendte og mente, at den stedlige kommandant nok heller ikke ville læse. Jeg måtte dog fortælle, at jeg ville rette mig efter den. Så bad man mig udfylde en masse papirer. De var nu beregnet for supertankere, og da vi satte glas på bordet og snaps, blev vi hurtigt enige om, at den kommandant var et dumt svin, og da det nu var stormvejr og vindstyrke 10, måtte vi jo være sindssyge, hvis vi sejlede, for så skulle de jo bare redde os, og det var de nu ikke så meget for, da de havde vrøvl med motoren i politibåden. Så det endte med, at vi blev inviteret over i politibåden for at bese vidunderet og efter at have dasket hinanden på ryggen, dampede de af. Nå der gik kun 1 1/2 time så kom der en Torpedojager ind i havnen og det samme gentog sig, dog uden snaps. Men vi blev da atter enige om, at den landkrappe til kommandant ikke var ret meget værd og ret irriterende. At han så end ikke kendte de nyeste forordninger gjorde jo ikke sagen bedre. Da de ville hav at vide, hvem jeg var, fortalte jeg, at jeg var russisk spion - så grinede de og sagde, at det kunne ikke passe, for det brugte man svenske generaler til.

Dagen efter lettede vi, ikke fordi vejret var blevet bedre, vinden var dog faldet lidt til kuling fra V søen enorm, men det gik da fint til Varberg, og et par dage efter gik det Helsingør i pjaskregn. Så blev det fint vejr og for første gang i 3 uger kunne vi sætte alle klude og gå helt til B.S.S.

Nå, det havde trods alt i alt været en god tur, lidt hård, men med mange opgaver, der skulle løses og taget i betragtning, at min gast aldrig havde sat sine ben i en båd og intet kunne om sejlads overhovedet og faktisk også var 70 år, så klager jeg ikke. Jeg tabte 10 kg på turen. Vi sejlede 28 dage, deraf var vi indeblæst i 7 dage, udsejlede distance: 1000 sm.

Jeg gør turen om igen og kan varmt anbefale den, selv om den er anstrengende.

Nogle praktiske oplysninger: De svenske bådsportskort er absolut nødvendige og gode, og et par oversejlskort er ikke at foragte. Alle idealkurser sættes ud før star. Den Svenske Lods er dyr, men god. I de store havne får man en gratis Havnelods fra S.T.F., og den er fin. En S.P. radiopejler er også god, men svær at betjene, og man har ikke ret meget tid så er de 6 min. gået. Alle dem til at lægge på kortet er det rene legetøj og intet værd.

Jeg har vindror af engelsk konstruktion og lavet til Folkebåd. Det fungerer fint på de lange stræk, og man går tættere til vinden, og så holder det kursen bedre end selv den dygtigste roergænger. Men det kræver en fuldbefaren skipper og veltrimmet båd.

O. Jørgen Seedorff
FD33 Passat.