

# Englænderpokalen 1983



De tidligere vindere Lisbeth og Jørgen Kofoed (tv) overrækker pokalen til de nuværende vindere Lise og Bertel Monrad Hansen.

Her skal berettes om en sensommertur 1983 med Lise/"Lise" dvs. min kone og så D 761, begge hjemmehørende i Marstal og genstand for min beundring. For en gangs skyld drager vi af sted alene. Hund og børn er gået ind på at passe hinanden. Da vi ikke alene trænger til sejlture, men også til lidt byliv ind imellem, beslutter vi os for, at påkommende sted skal være Lübeck.

Fredag aften er vor udrustning pakket og stuvet ned i båden med henblik på at lette fra Marstal lørdag morgen d. 13. august, omend det naturligvis stadig blæser rædsomt. Men kl. 8.45 lover meteorologerne nordlig vind, noget aftagende, 10-15 m/sek. og kl. 10 er vi ude af havnehullet, passerer kløverdybsballonen kl. 10.20, hvorefter det blot drejer sig om de næste 30 sm. at holde kurs 150 og ellers undgå ufrivillige bomninger, da vi har vinden plat ind 12-14 m/sek. NNV. Der er således ingen afdrift for sø og vind at tage hensyn til, og der er ingen strøm at bemærke. Det bliver en pragtfuld flyvende start foreløbig i læ for søen med båden gående som på skinner og så stabil, at det næsten ikke er nødvendigt at sætte lettebajeren ned i den dertil indrettede holder. Senere bliver det hele naturligvis lidt besværligere, og da vi går agten om Bagenkop-Kiel færgeren udenfor Bagenkop havn allerede kl. 11.20 er der god slinger i valse. Værre bliver det som ventet sønden for Langeland, idet søerne fra Storebælt kommer løbende på en temmelig nordøstlig kurs og brydes med deres fætre fra Østersøen, der kommer på en temmelig nordvestlig kurs. Under disse omstændigheder er fordækket et temmelig uroligt underlag for den, der skal skifte stagen under de gentagne bomninger, der er nødvendige, hvis man vil sejle effektivt og sikkert på platlæns på en fast kurs, når vinden af og til rummer 10-15 grader. I denne og lignende situationer bruger jeg altid livline, idet jeg hugger linens brandmandshage i mastebøjlen, inden jeg slipper håndlisten med den anden hånd. Det er ikke spor besværligt og bliver hurtigt en vanesag. Livlinen giver en primær sikkerhed i modsætning til redningsvesten, ikke et ondt ord om den, der dog kun giver en sekundær sikkerhed (når man er gået overbord). Den afslappede holdning, man ser hos den "efterladte" i cockpittet, når hun ser livlinen gjort fast, er ej heller at foragte.

Vinden løjer i øvrigt af en lille times tid, men tiltager så atter til ca. 10 m/sek. I sigtbart vejr er kystnavigationen overkommelig, i hvert fald ser vi Fehmarnsundbroen 3 timer før, vi går under den og længe før vi kan se det flade land, den står på.

Om Fehmarnsund siger man, at strømmen altid går modsat vinden ved vestlige og østlige vindretninger. I dag observerer vi nu ingen strøm, men der er let vind og smult vande i løbet vest for broen. Vi forlader løbet så snart vi tør af hensyn til grunden, idet vi på en sydvestlig kurs nærmer os indsejlingen til den ret store Grossenbrode-"indsø" (0,7 x 0,8 sm.), der tidligere rummede færgeleje for Gedser-Grossenbrode ruten (før broen blev bygget).

Alt imens vi spejder efter indsejlingen, der vender mod syd, frisker vinden gevaldigt, og vi slutter dagens sejlads med nogle skrappe kryds i 14 m/sek. op til det nordvestlige hjørne, hvor lystbådehavnen ligger. Vi føler under disse omstændigheder ingen uovervindelig trang til havne rundfart og kaster os derfor over den første ledige havneplads indenfor hullet.

Skønt er det da efter en dags sejlads at sidde med sin viv om læ med vinden hujende i masteskoven udenfor og nyde sin aftensmad. En stor del af de omliggende både gør et konformt og ubeboet indtryk, hvilket undre os mindre, efterhånden som det går op for os, at vi ligger i Dehler Yachthafen. Den er og ikke særlig interessant, lige såvel anløb bør frarådes folk, der ikke har overdimensionerede lukkemuskler, idet havnemesteren, hos hvem man kan tilkøbe sig en nøgle til toiletbygningen, kun træffes 1/2 time morgen og aften. Den ene halvdel af havnen tilhører den lokale sejlklub, der i aften holder rejsegilde på et klubhus med bindingsværk - med gennemtræk. Vi var lagt ud med 45 sm. i dag og går tidligt til køjs efter en god og spændende dag på vandet.

Søndag formiddag kl. 10.30 stryger vi ud af havnehullet i fin vind VSV 8 - 10 m/sek. Videre ud af Grossenbrodebassinet og ned langs kysten, mens faldskærmsudspringere kommer dalende ned og samles op af marinefartøjer. Det er behagelig sejlads, eftersom vi har kysten til luv og slæk på skøderne, indtil Dameshoved fyr passerer, hvorefter kursen lægges fra 175 grader til 210 grader mod Travemünde, hvilket i dag er en ensbetydende med bidevind.

Og her i Lübeckerbugtens krapsø får folkebåden så lejlighed til at vise sine gode sejlegenskaber blandt de mange week-end-sejlere, der er på vej hjem, alt mens vinden rummer og skraller, frisker og løjer. Det er en udfordring for rorsmanden og alt i alt en udsøgt fornøjelse.

Kl. 15.30 går vi ind i Travemünde med respektfuld afstand til en kæmpestor færge for udadgående, som med sine 3 røde lanterner over hinanden viser, at den indlysende nok er ude af stand til at manøvrere normalt i dette farvand. Ikke desto mindre må den gi' et larmende signal med fløjten, og en af navigatørerne går ud på brovingen og truer ad den lille motorbåd for indadgående, der uanfægtet styrer ret mod færgens stævn. Vi fortøjer i Passathafen bag den imponerende store 4 mastede bark "Passat" der ligger som museumsskib her ved kysten af Priwall, en halvø på sydøstsiden af Trave overfor Travemünde by.

Det er en hyggelig havn, og hvis man kommer inden det kommunale havne kontor i huset overfor broerne lukker kl. 17.00 får man helt sikker besked på, om pladsen, man foreløbig har valgt sig, er ledig resten af døgnet, eller om man bør forhale. Derudover giver havnemesteren altså anden besked: "Zehn mark für die Lise", men giver på denne måde ordenes mening en drejning, så man uvilkårligt synes, at det er lidt at gi' for så meget. Også tolderne har kontor på havnen og hos dem melder vi os lovlydigt, viser passene og bedyrer, at skuden er fri for kontrabande.

Det bliver en meget smuk aften, der benyttes til en tur på promenaden ovre i Travemünde, hvor der er nok at se på, og som har lidt international atmosfære. I hvert fald nyder vi et herligt måltid med tilhørende Chianti i ristorante "La Sicilia", inden vi med færgen tager tilbage over Trave og går til køjs efter endnu en dejlig dag.

Mandag morgen har vi ingen hastværk, og efter brusebad og morgenmad går vi en tur på Priwall, hvor vi også henter friske forsyninger hos en lille købmand. Det er meget fint vejr med frisk vind, der desværre er stik imod for os, der skal op ad Trave, så i dag må vi søsætte påhængsmotoren og lade det gå i småtrav deropad (bemærk: Ikke et ord om travetur). Første del af turen er meget smuk, især hvis man kan abstraherer fra de store hegn og vagttårne på østbredden. Det er lige før man får mistanke om, at der ikke er særlig rart at bo i landet, siden så drastiske foranstaltninger er nødvendige for at hindre folk i at flygte derfra.

4-5 sm. oppe af Trave mod vest, væk fra grænsen, men så er der heller ikke smukt længere, til gengæld sejler man mellem store fabrikker og tæt ved Lübeck især forbi store værfter, mens man undre sig over, at der er dybde og plads nok til, at de store skibe, der bygges her kan slippe ud på de store have, de er bestemt for.

Efter 2.5 times sejlads og 11 sm , ( ikke noget imponerende etmål) lægger vi til kaj i Hansahafen-An der Undertrave, og det lyder da af noget, men til gengæld er misforholdet mellem bådens og havneanlæggets størrelse ikke til at tage fejl af. Der fortøjes til ringe nede i kajmuren, hvis glatte og afrundede overkant befinder sig et sted ca. midt mellem dæk og salingshøjde ved dagens vandstand og uden, at der er pullerter eller andet at få fat i oppe på kajen. Men vi har som sagt mod på bylivet, og ved hjælp af en hastigt tilrigget vævling fra sidevant til mast entre vi riggen, smider os ind over kajen, børster landgangstøjet af og lader byen opsluge os.

Lübeck er en meget smuk og spændende by med mange seværdigheder, men jeg skal holde mig til emnet og nøjes med en kort beskrivelse af bådens nærmeste omgivelser, der - især da mørket falder på - viser sig at være et godt gammeldags havnekvarter fra de tider, da sømænd af og til havde landlov. Der er maritime butikker og især mange små beværtninger, hvoraf nogle foruden gammeldags forfriskninger byder på nymodens filmforevisning "mit unterhaltungsdame".

Vi foretrækker dog at finde et godt spisested og kun 100 m fra båden lokker en græsk restaurant, hvor vi nyder et homerisk måltid med retzina-vin og slutter af med ouzo og en gang græsk mocca - uhm. Derefter gælder det om at den rette båd at lade sig dratte ned i, men det er heller ikke svært, for der er kun 3 både i havnen: 2 store polakker og lille

"Lise" i midten.

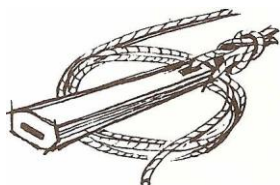
Tirsdag morgen friske rundstykker fra bageren ikke langt fra grækeren. Morgenmaden indtages i cockpittet, mens svanerne skiftevis lokker og truer for at få del i bagværket. Derefter gælder det museer og kirker oppe i byen, af hvilke jeg kun skal nævne Marieenkirche, fordi det vel er en af de smukkeste og stilmæssigt reneste gotiske kirker i Tyskland og Jacobikirche, fordi den er de søfarendes kirke og i et kapel for de omkomne søfolk rummer en sønderslået redningsbåd fra den i 1957 totalforliste "Pamir", 4-mastet bark, søsterskib til "Passat" i Travemünde.

Vinden havde heldigvis dagen igennem holdt sig frisk fra VSV, således at vi mætte af bylivet kan sætte sejlene kl. 15 og stryge dem igen godt 2 timer senere i Passathafen efter en dejlig tur ned ad Trave, hvor vi må undre os over, at flere tyske sejlere, der lænsede som vi, ikke kan tage sig sammen til at slække ordentlig ud på skøderne. Der er ligesom ingen nævneværdig strøm. Den lokale sejlklubs restaurants tilbud om stegte, friske "grüne Heringe" med velskænket dunkelt fadøl i store krus kan vi ikke stå for, og det får vi heller ikke grund til at fortryde.

Onsdag. Let kl. 9, for første gang i gråvej og ringe vind. Vi må fægte os frem over Lübecker bugt ved hjælp af vekslende åndepust fra alle hjørner og af og til en smule bygeluft. Ind imellem lidt regn fra en himmel, der er grå i alle nuancer, men med en horisont, der er magisk lysende i svage pastelfarver. De flotte skyformationer over land er der rigelig tid til at studere såvel som røgsøjler fra halmafbrænding, hvis lodrette opstigning foreløbig ikke giver løfter om vind fra den kant meteorologerne ellers har spået. Desværre er der uafslidelige færgedønninger, som fuldstændig spolerer det gunstige resultat, der ellers under ganske lette vindforhold kan komme af et blidt men uforstyrret favntag mellem vind og sejl.

Dameshoved passeres efter 6 timer, vandet er nu blankt som olie, ikke en vind rør sig de næste par timer, vi skæver til motoren, men dels vil vi jo helt gerne bevare illusionen om vor sportsånd lidt endnu, og dels har vi kun lidt benzin, som vi har tænkt at gemme til passagen gennem Fehmernsund, hvor den manglende kan give problemer med både strøm og trafik. Nå, men det ender med, at vi lader motoren gå ganske småt i 2 timer, således at vi dog kryber i den rigtige retning. I mange timer har broen drillet os med at svæve over kimmingen som en mærkværdig geometrisk figur, idet den ses næsten på langs, når man kommer sydfra. Hurra, kl. 18 kommer der pludselig frisk vind fra NV, 6-7 m/sek. Og nu går det rask af sted på et par lange krydsben først tværs over løbet og op mod Fehmern, hvor der er rigelig vanddybde og dernæst mod vest under broen. Derefter krydser vi over den grundede bugt mod den lille, hyggelige Fehmernhavn Orth, der er vort mål, og som vi anløber kl. 2015.

Kort efter sidder vi så der - behageligt trætte - og nyder et beskedent måltid, der dog forgyldes af en flaske portugisisk rosevin, alt mens solen synker og naturromantikken blomstrer. Det bliver en pragtfuld solnedgang og en af de lune fløjlsbløde aftener, hvor aftenrødmens afløses af måneskin over den blanke bugt, og hvor stilheden kun understreges af let bølgebrus fra stranden og fjerne fuglestemmer - især vildgæssenes - fra fuglereservatet indenfor dæmningen. Man nænner næsten ikke at gå til køjs, men naturen kræver sin ret efter dagens 36 langsomme sømil.



Torsdag morgen betaler vi turens mindste havnegebyr -4 DM (bortset fra Lübecks: 0) til havnemesteren, der øjensynligt er fisker og som på uforfalsket sønderjysk lover os vind af "sy-dost", hvilket passer os glimrende, da vor hu står til Kielerfjorden. Altså letter vi kl. 10.30 og krydser for en svag sydøstlig brise ud af den smalle havn og det tilhørende løb, og da vi er vel klar af grunden Breiter Barg, sætter vi kursen til 275 gr. idet vi regner med yderligere 5 gr. afdrift til at bringe os uden om den store skydeplads Todendorf. Samtidig frisker vinden meget passende til 6-7 m/sek. Inde under land kan vi se området bevogtet af en motortorpedobåd, og selvom vi er langt udenfor afmærkningen, kommer han minsandten drønende ud agter for os og råber over højtaleren en gjaldende, men ganske vist høflig besked, der begynder med: "Guten Tag, dänische segelyacht" og slutter med "Gute Reise", men som også forbyder os at holde en kurs mindre end 300 gr. langs hele skydefeltet, der er 15 sm. langt. Der høres en vældig kanonade og en patruljebåd ligger langs tvangsruten, som fører os langt til søs, inden vi kl.15 kan sætte kursen mod Kielerfjorden.

I mellemtiden er vinden bakket til ØNØ og flover meget, så med en del sø fra bagbord og kun let vind agtenind, bliver "Lise" noget dingelvorn og Lise noget utilpas ligesom Chr. den 4. på selv samme sted i 1644 om end af anden årsag. Vi sejler nemlig lige nu just på Kolberger Heide og styrer på krigsmindemærket (nej ikke den krig, 2. verdenskrig), som ses mange mil udefra, mens skibstrafikken til og fra Kielerfjorden bliver tættere - lystbåde, lodsbåde, slæbebåde, fragtbåde, færger, u-både m.fl.

Efter 37 sm. anløbes den fra kielerugen så kendte folkebådshavn Laboe kl. 1900. Efter aftensmaden går jeg en tur på broerne og morer mig med at tælle i alt 11 hjemmehørende folkebåde. Samtidig kan jeg ikke undgå at bemærke, at der fra kun én af de flere hundrede både i havnen lyder musikstøj og højkrøstet tale på et sprog, jeg let kan forstå. Den pinlige diskussion mellem to herrer i et styrehus handler om at "tage til Kiel og se på damer". Mon ikke de faldt i søvn i stedet for.

Fredag morgen på vej til Laboes hyggelige butiksgade nord for havnen kan man ikke lade være med at ærgre sig lidt over de adskillige ledige bådpladser, der i aftes var spærrede af røde skilte, men som ikke desto mindre fortsat ligger ledige. Til gengæld kan man more sig over de mange opfindsomme bådnave lige fra katamaranen "DABADABADU" til albinmotor-båden, der af forhandleren lanceres som "Neptuns car".

Kl. 11 letter vi fra vor snævre havneplads med en elegant vending for bakket fok desværre uden at vække opmærksomhed. Vinden er NØ 7-8 m/sek. og vi går bidevind ud gennem kielerfjorden, mens vi glæder os over så fint og tørt båden klarer den noget uregelmæssige sø i tragten. Også denne dag skal vi uden om forbudt område, og er derfor nødt til efter Kleverberg at holde 345 gr., og så har vi endda ikke taget højde for afdrift. Alligevel giver det slæk på skøderne, og det går rask af sted. Da vi har nået den nordvestlige afmærkning af området mellem Damp og Schleimünde kommer vinden ned i ØSØ og løjer næsten af. Dertil kommer, at vi bliver indviklet i et søslag mellem nogle tyske krigsskibe der længe har snuset rundt og ligger tæt ved os og dundre løs på hinanden i en sådan grad, at gamle Chr. firtal – om han havde været med - nemt kunne have mistet ikke blot synet på det ene øje men også hørelsen på begge ører. Det bliver således en lidt anstrengende 1 ½ time, der går med at tilbagelægge de sidste 3 sm. til Schleimünde fyr, der passeres kl. 1400.

På Slien er der let østlig vind, der lige netop giver styrefart i ca. 2 knobs medstrøm, så man kan sidde og nyde synet af de smukke kyster, der med deres spredte bevoksning giver en egenartet kulissegagtig illusion. De fleste af de mange sejlbåde har dog ingen tålmodighed, men pisiker af sted for motor og betragter sikkert denne strækning som et stykke landevej, der skal overstås.

Imidlertid frsker vinden atter ved hjørnet, hvor Slien drejer mod syd i retning af Kappeln, og sætter os på lidt af en prøve ved anløbet ind mellem pælene med frisk vind agten ind og tværgående strøm. Det gælder jo om at få strøget sejlene, netop når man har tilpas opskud og tilstrækkelig højde for strømmen. Kl.1510 sikrer vi os nogenlunde på den beskrevne måde den eneste ledige plads ved broen før fiskerihavnen efter 27 sm. i dag og har nu god til både at flanere på strøget i den livlige by Kappeln og købe ind til en lækker middag om bord. Senere på aftenen lader Lise sig ikke løsrive fra Sayers – "de ni klokkeslag" i petroleumslampens skær, så jeg går alene til skibshandler Prætorius brevkasse for at aflevere "transitlisten" og får i tilgift et par ekstranumre at høre fra det New Orleans orkester, der - omend musikken er noget corny - har sat stemningen i vejret ved gade festen oppe i byen.

Lørdag d. 20 august er dagen, hvor vi må sætte kursen hjemover, men vi giver os nu god tid først med både brusebad og morgenmad. Derefter får vi stemplet papirerne hos tolderen, laster de toldfri varer, tager fortøjningerne hjem og hjemturen er begyndt kl. 10.15. Vinden er østlig dvs. stil imod det meste af vejen til Schleimünde, men selv om vi har et detaljeret Slienkort, som vi tidligere har haft glæde af, opgiver vi tanken om at krydse, thi Slien ligner på denne fine lørdag en stærkt trafikeret landevej, men med lutter motordrevne både. Vi finder en plads i rækken og når for motor ud til munden på kun 3 kvarter takket være en pæn medstrøm. Vi ved på forhånd hvad der venter os derude med medgående strøm og pålandsvind og har forinden sat storsejlet. Strømmen sætter en hæsleg sø, som er kort og stejl og helt overdimensioneret i forhold til vindstyrken, så båden hopper og danser uregelmæssigt for vind og vove - mest det sidste. Det hele er imidlertid overstået på 5 min. hvorefter både motoren og fokken kommer op. Desværre er den østlige vind nu kun 2-3 m. / sek. mens søen er betydelig, så på bidevind går det småt fremad. På den anden side giver søen løfte om, at vinden står længere ude, eftersom det ikke har blæst i nat eller til morgen. Det holder stik. Inden længe frsker den til ca. 8 m/sek fra øst, og så går det rask fremad igen.

Kursen til Kløverdyb ved Marstal er 60 gr., men vi kan kun holde knap 50 og må regne med at skulle afgive yderlige 5 gr. til afdrift for sø og vind. Efter godt 3 timers sejlads på styrbords halse når vi op mod Ærøkynten udfor Risemark ca. 2 sm. nordvest for Vejsnæs nakke, og ved hjælp af nogle små listige kryds under kysten i den flovende og rummende vind kommer vi hurtigt rundt Vejsnæs i modsætning til et par større tyske sejlbåde, som har indhentet os, men som atter stikker snuden i den kontrære sø for at tage et langt kryds ud i søen. Vinden er ØSØ, så vi kan snildt lægge Kløverdyb op, men inden vi når så vidt, smutter vi tværs over grunden, som vi kender, og efter at have lagt søndre løb bag os, mangler vi så kun at krydse op gennem den lange Marstal havn, førend vi kan gå på plads mellem de hjemlige pæle kl.1615 efter 28 sm. i dag.

Ikke uden vemod må vi erkende, at denne dejlige tur, hvor folkebåden trofast har bragt os 221 sm. langs Østersøens kyster er slut. Men der er stor gensynsglæde og knusetur med de mindste af børnene, som kommer løbende ud ad broen.

Bertel Monrad Hansen - FD 761 "Lise"