

Englænderpokalen

Østersøen Rundt

Bent Madsen – FD 708 "Bulli"

Efter hjemkomst fra en tur rundt i Østersøen med vor folkebåd FD 708 "Bulli" af Jyllinge har vi mødt flere folkebådssejlere, der har opfordret os til at skrive til vort klubblad. For det kunne og vi er enige med de omtalte sejlere være interessant for andre af vore medlemmer at høre om. Årsagen til vor noget længere sommerferietur var, at vi i denne sommer fik mulighed for en længere ferie fra vore arbejdspladser og det blev så udnyttet på denne måde. Vi, er i denne sammenhæng, min kone Erna og jeg skipper Bent.

Vi har været ejere af folkebåden siden den blev bygget i 1978 og har i flere år sejlet i både Sverige og Norge. Nu, hvor den forlængede ferie blev aktuel, ville vi sejle hele Østersøen Rundt. Da forberedelserne tog fart, måtte vi dog skære lidt ned på ambitionerne. Hele Østersøen Rundt var nok for stor en mundfuld. Så vi skar Bottenhavet ud. Det vil sige, at vore planer nu lød på Sverige, Ålandsøerne, Finland, Rusland (Skt. Petersborg) og så tilbage til Danmark via de Baltiske Lande, Rusland og Polen. Sådan kom den færdige tur imidlertid heller ikke til at se ud; men mere herom senere. Vi havde i alt 9 uger til vor rådighed med start den 9. juli. Og 9 uger = 3 almindelige sommerferier, er en pæn række dage, der kan give utrolig mange oplevelser. I dette referat vil vi prøve at koncentrere os om de oplevelser, som dels relaterer sig til det at sejle folkebåd og dels er af mere generel interesse for langturssejlere.

Vi afgik fra Jyllinge (i Roskilde Fjord) søndag den 8. juli og stoppede så den dag ved udsejlingen til Kattegat. Nemlig i Hundested. Herfra fortsatte turen næste morgen rundt om Nordsjælland til Helsingør. Anløbet af Helsingør havde kun et formål - at fremskaffe et svensk gæsteflag inden anløb af Sverige. Det, vi havde anvendt tidligere år, havde vi glemt hjemme. Efter indkøb af flag, både svensk og finsk, fortsatte turen til Dragør, som den sidste danske havn inden næste anløb, som var planlagt til Simrishamn.

Næste dag op randt med en sydvestlig vind, som først gav lidt bidevindsejlads; men efter at have rundet Falsterbo Rev fik vi den agterind. Nu tog vinden mere og mere til og sejladsen var ikke længere den rene idyl. Det var nu en hård vind omkring 13-15 m/sek. Da vi er vant til lange sejladser, har vi for længst anskaffet en selvstyrer, som vi i øvrigt har døbt Mikkeline. Hidtil har det været en Autohelm 1000, der har haft arbejdet; men på grund af den noget længere tur i år og en delvis nedslidning af den tidligere anvendte, havde vi udskiftet den med en Raytheon 2000. Den er beregnet til større både og måtte derfor kunne imødekomme vore krav. Med den kraftige vind agterind og den efterhånden ret høje sø mente skipper imidlertid, at det var på tide at overtage styringen. Og det må siges, at det var på høje tid. Idet skipper var kravlet over på agterkant af løjbommen for at afløse Mikkeline, skete feriens første (og heldigvis eneste alvorlige) uheld. En utilsigtet bomning. I den hårde vind var der virkelig kraft bag. Resultat. Storskødet fangede skipper og slyngede ham mod cockpitkarmen med stor kraft, så højre side af ansigtet blev læderet, overlæben flænget og skulderen fik et hårdt skrub. Heldigvis mistede han ikke bevidstheden, så efter at gæsten havde konstateret, at videre sejladse var mulig, blev kursen sat mod Ystad, som på det tidspunkt lå cirka 12 sømil borte. Efter ankomst hertil og besøg på "Akutten" var besætningen klar; men spilerstagen skulle skiftes. Det hårde vejr havde knækket den efterhånden aldrende stage. I Ystad er der en bådudstørsforretning med navn "Tackel & Tåg", som vi på det varmeste kan anbefale. Efter at have forelagt problemet for indehaveren og hans søde kone (og set på priser på færdige stager) anbefalede de anskaffelse af en ny træstage i en trælasthandel i byens udkant. Hvis der var en stage der, der kunne anvendes, kunne jeg låne forretningens værksted og værktøj for tilpasning. På denne utroligt hjælpsomme måde fik vi anskaffet en ny stage for under 200 kroner (endda svenske). Nu kunne ferien fortsætte.

Efter anløb af Simrishamn og et døgn hvile var vi nu klar til at krydse Hanö-bugten på vor vej nordover. Vi valgte at gå gennem Kalmarsund og sigtede egentlig på Kalmar i første omgang. Men trætheden melder sig på et tidspunkt, så efter 1? døgn var vi klar til at finde nærmeste havn. Det var jo ferie og ikke kapsejlads. Vi fandt en lille idyllisk havn ved navn

Ekenäs. Ud over, at det var en af de mest stille havne, vi nogensinde havde været i, havde den noget at byde på, som vi ikke havde oplevet før. Dagligt fik den besøg af en sælunge, som var dukket op kort tid efter sin fødsel. Da den viste sig for første gang, havde den stadig en navlestreng hængende. Nu kom den så hver dag efter mad og var kendt af alle på havnen, som villigt gav den fisk. Havnefogeden kunne berette, at en dag, hvor der ikke var folk på havnen, da den kom, kravlede den frejdigt i land, forlod havneområdet, passerede en vej, gik op ad en havegang til et hus og gav sig til at baske med lufferne for at gøre opmærksom på sin eksistens. Selvfølgelig fik den sin fisk og "luffede" atter ned til vandet.

Efter en god nats søvn i denne meget idylliske havn gik farten videre til Kalmar. Lidt krydseri om formiddagen og så kunne vi anløbe havnen. Som alle andre turister på disse kanter måtte vi selvfølgelig besøge slottet. En oplevelse, der kan anbefales. Specielt for os danskere der har spillet en stor historisk rolle på disse kanter. Hvad der imponerede os meget var en beskrivelse af den danske flådes ruter til Estland i 1600-tallet. Så store sejlskibe igennem den svenske skærgård. En virkelig bedrift. Når det kunne lade sig gøre den gang, måtte det da være en enkel sag for en lille folkebåd med god manøvre evne og ringe dybtgående at gøre dem kunsten efter.

Fra Kalmar gik turen videre nordover. Denne gang var målet Gotland. Vi fik landkending i løbet af natten. Det første var nogle oplyste radiomaster der kunne ses mange sømil til søs. Vort mål på Gotland var en lille havn 3 km nord for Visby med navnet "Flundreviken". Vi havde fundet frem til den i en svensk havnelods, hvor den på et billede så tilpas stille og rolig ud. Vor GPS, med navnet "Naviline", viste os vej til en flad strand fuld af sten med en landevej bagved med livlig trafik. Det var lidt foruroligere, at vi ikke kunne se nogen belysning eller nogen master. Der måtte være noget galt. Hvad nu? Måske skulle vi prøve Visby. Vi sejlede lidt tilbage og snart kunne vi både se og høre, hvor Visby havn var. Let at finde. Efter en rundsejling i havnen, som var fuldt belagt og med en infernalsk støj (undskyld - diskomusik), besluttede vi at sejle tilbage mod Flundreviken. Måske kunne vi kaste et anker, til det blev lyst. Da vi nåede tilbage, var det blevet så lyst, at vi midt mellem stenene kunne skimte en grøn og en rød stage. Det måtte forsøges. Med stor forsigtighed manøvrerede vi ind mellem stagerne og efter nok et par stager og et skarpt højredrej bag en række sten, så vi pludselig et par flydebomme. Jamen så var det alligevel her. Årsagen til, at vi ingen master kunne se, var den ganske enkle, at vi var eneste båd med en mast. Ellers var der kun joller og mindre motorbåde. Det blev vor basishavn på Gotland. Her var fine bademuligheder samt vand og strøm. Opholdet bød som altid på gode turistoplevelser, både i Visby og i Roma midt på øen, hvorfra øen i en periode blev styret. Her ligger blandt andet en gammel kongsgård. Efter et besøg i nogle nærliggende grotter og andre gode oplevelser fortsatte vi rejsen. Vi ville tilbage til fastlandet og gennemsejle den stockholmske skærgård.

Fra Visby gik turen til Nynäshamn som en af de første havne ved indsejlingen til skærgården. Sejladsen var meget fin. Lidt svag vind fra en gunstig retning. Lige en tur hvor vi kunne bruge vores nyindkøbte gennakker. En sådan kan absolut anbefales på længere stræk med svag vind fra retninger lidt foran for tværs (20-30 grader) til plat læns. Giver øjeblikkelig 1-2 knob mere. Vi ankom til Nynäshamn ved nattetid og gik til køjs. Næste dag, i det mest vidunderlige solskin, tog vi rundt i havnen. Vi fandt straks en fin-fin fiskeforretning. Den fineste vi så i denne sommer. Og da vejret var meget smukt og der var anbragt borde og bænke udenfor forretningen, som endvidere kunne levere koldt øl eller hvidvin, var succes'en hjemme.

I Nynäshamn skulle der træffes beslutning om feriens videre forløb. Ikke alene var Bottenhavet pillet ud; men nu røg også Stockholm. Da vi begge havde besøgt Stockholm tidligere og den ene feriedag tog den anden, måtte vi indskrænke. Den reviderede plan lød nu på Arholma, som sidste havn i Sverige inden krydsning af Ålandshavet. Efter ruteplanlægning gennem skærgården forlod vi nu Nynäshamn. Men der er langt til Arholma og med modvind (og ingen motor) er krydsning gennem skærgården noget af et arbejde.

Så vi belavede os på et par overnatninger i skærgården og sådan blev det. Første overnatning fandt sted i en lille bugt, hvor der var fuldstændigt stille. Efter at have nydt solnedgangen, sat ankerlanteren og slaget de værste blodsugere (de efter solnedgang allestedsnærværende myg) gik besætningen til køjs.

Den meget naturskønne bugt med masser af skov var næsten endnu smukkere ved solopgang. Og da solen som bekendt står op et andet sted, end hvor den forsvandt, var det andre dele af bugten, der nu var solbeskinnede. Op med ankeret og videre nordpå. Efter nok

en dags sejlads skulle der findes en ny overnatningsplads. Der blev fundet et sted med lidt læ; men desværre ikke nær så sikkert og idyllisk som det forrige. Bugten var fuld af skær, så for at være sikker på ikke at ramle ind i nogen af dem i løbet af natten, måtte vi yderligere udlægge et hækanker. Næste dag var der modvind og rigeligt af den, så nu skulle der krydses og da vi samtidig passerede sejlruten for alle skibene til og fra Finland, var der nok at holde øje med. Da vi nærmede os området, hvor Arholma ligger og der stadig var modvind, valgte vi en lille havn ved navn Gräddö. Her kunne vi hvile ud og vente på gunstig vind til krydsning af Ålandshavet. Gräddö var et skønt lille sted. Da vi ved anløb af havnen på grund af vindforholdene måtte forløbe ved en "ikke-gæstebro", fandt vi det mest hensigtsmæssigt at sejle tværs over havnen til den mere gæsteventlige del. Uden vind og uden motor måtte jeg (hvad der yderst sjældent er nødvendigt) have vrikkeåren frem. Uden problemer blev båden vrikket over til den anden side, hvor der var fuldt optaget af andre gæstebåde; men dog plads til en "lille folkebåd". Det var noget, der vakte opsigt. Og ikke alene det. Også skipper, der vrikkede, måtte stå model til en del tilråb som blandt andet "du har da vist en fortid som gondoliere".

Da vinden blev gunstig forlod vi Sverige og stævnede mod Ålandsøerne. Målet var Mariehamn. Denne by ligger på en lang, smal ø med havn til begge sider. Vi vurderede, at østhavnen sandsynligvis var mindst besøgt, da der var væsentlig længere syd om øen. Godt nok er der en kanal cirka midt på øen; men da der var vist en bro over kanalen med kun 6 m gennemsejlingshøjde, sejlede vi turen syd om øen. Da vi kom til Mariehamn og der fik udleveret en del materiale om besejling af Ålandsøerne, så vi til vor overraskelse, at broen var en svingbro, som sejlere kunne anmode om at få åbnet. Nå, den længere sejlur bød jo så på ekstra naturoplevelser, så det betød ikke noget. Ved ankomst til Mariehamn blev vi belært om flere ting om Ålandsøerne. Blandt andet, at de er meget selvstændige. Så meget, at de har deres eget flag og frimærker og er demilitariseret zone uden nogen form for militært forsvar. Det med eget flag betød, at vi straks måtte stryge det finske, købe Ålandsøernes eget flag og få det sat som gæsteflag. Efter denne episode blev vi opmærksomme på, at alle finske lystbåde, der var på besøg, førte finsk flag agter og Ålandsøernes som gæsteflag. Vi besøgte flere seværdigheder, blandt andet den firemastede bark "Pommern", der var det sidste sejlskib (uden nogen form for motor/maskine), der sejlede som fragtskib. Sidste tur var i 1947, hvorefter rederen Eriksson skænkede skibet til Mariehamn som et minde om en epoke, der da var slut.

Fra Mariehamn gik turen videre. Nu var det "rigtige" Finland målet. Hangö var udset til første havn på det finske fastland. For at undgå sejlads mellem de mere end 10.000 øer havde vi tænkt os at gå sydover, væk fra øerne og direkte til Hangö. Desværre holdt vejrmedlingen ikke, hvad der var lovet, så da vinden skiftede retning og tog til, trak vi tilbage til øerne. Det vidste vi betød et par - eller tre - overnatninger mellem øerne. Første overnatning var ikke helt planlagt. Vi havde planer om at følge en skitseret rute mellem øerne; men da vi fulgte den, blev vi pludselig stoppet ved møde med en lav bro. Cirka 5-6 meter gennemsejlingshøjde. Fat i søkortet. Ganske rigtigt. Skipper havde ikke været tilstrækkelig opmærksom. Broen var markeret - også med angivelse af højde for gennemsejling. Som et plaster på såret fik vi til gengæld en ankerplads umiddelbart før broen, som var en af skønneste på denne sommerferietur. Næste stop var en markeret anløbsbro med bøjer til agterfortøjning på en lille ø med navnet Husö. Her havde vi blandt andet to oplevelser, vi sendt vil glemme. En kedelig og en glædelig. Den kedelige først. Da natten faldt på, begyndte det at friske op fra syd. Vi kontrollerede fortøjningerne og gik til køjs.

Skipper vågnede midt på natten ved en masse støj og megen uro. Båden hoppede rundt og ved et kig ud af vinduet, sås store søer med skum. Hvad var der sket. Var vi drevet til havs? Op og se efter. Der var nu søer, så det så ud som lå vi på åbent hav. Ud i en fart. Splitternøgen og ikke rigtig vågen. Noget måtte gøres. Fat i den store trosse, op i stævnen og i det øjeblik, at stævnen var udfør broen, skulle der springes. Fastgøre trossen, vente på at stævnen var i niveau med broen og så om bord igen. Rundt om masten så vi kunne være sikre på, at så længe broen holdt, blev vi også liggende. Næste dag løjede det heldigvis af; men vi var trætte og trængte til en rigtig nattesøvn, så vi valgte at blive til næste dag. Denne dag plejede vi os selv. Vi fandt ned til en lille lokal cafe, lånte saunaen en times tid og bagefter spiste vi mad på cafeen, lavet af vor "mor". Rigtig lækkert og meget afslappende. Efter at have samlet nye kræfter fortsatte vi vor færd. Endnu en overnatning i en lille lukket vig med stille vand, sandstrand og badende unge mennesker. Næste morgen fortsatte turen gennem øhavet. Efter en noget besværlig navigation med ustandselig kiggen efter afmærkning og meget besværliggjort af modsol dukkede der et par gode sømærker op. Det var vandtårnet og kirken i Hangö, vi nu fik øje på. Og endelig nåede vi frem til anløb af

havnen. Efter at vi i længere tid havde sejlet igennem skærgård og andet øhav, var det nyt at komme til en meget stor og stærk trafikeret havn. På den anden side af denne store havn lå lystbådehavnen gemt godt væk. Vi fandt en fin plads og fik fortøjet. Nu var vi i Finland. Hangö er en stor by med en stor havn og masser af seværdigheder. Specielt er der mange minder fra russernes ophold i området. Vi brugte et par dage til at se på alt det seværdige. Også et besøg på byens museum blev der tid til. På museet var der en fin udstilling om byens vækst. Alt dette mens vi ventede på en gunstig vejrmeddeling for den finske bugt.

Under opholdet i Hangö blev vore planer ændret endnu engang. Vel ankommet skulle den videre færd besluttes. Da vi under alle omstændigheder meget gerne ville besøge Pärnu i Estland, hvor folkebådene i dag bliver støbt, blev turen til Skt. Petersborg revurderet. Med den viden vi havde erhvervet om sejlads i den finske bugt, så vi ingen problemer i at sejle ind i bunden af bugten; men turen tilbage så mere problematisk ud. De svenske sejlere, som vi havde drøftet sejlads i den finske bugt med, var alle enige om, at turen tilbage altid foregik i modvind. Og med de dage vi havde tilbage af vor ferie efter ankomst til Finland, så det noget problematisk ud. For ikke at blive stresset og stadig have mulighed for at nyde ferien besluttede vi, at Hangö skulle være vort vendepunkt. Hjemturen kunne begynde. Vi ville sejle til Estland og derfra den hurtigste vej tilbage til Danmark. Søkortene til hele turen var indkøbt hjemmefra; men skipper var ikke helt tilfreds, da indsejlingen til Riga-bugten fra den finske bugt ikke var tilstrækkelig detaljeret på de indkøbte kort. Måske skulle man se, om det var muligt at indkøbe nogle bedre kort her i Finland. Da Mikkeline - vor indkøbt e selvstyrer skibets tredje besætningsmedlem - ikke havde det så godt længere, var det måske en ide at finde et sted, hvor den kunne blive repareret. Det lykkedes. Vi fandt en større bådudstyrsforretning i udkanten af byen, hvor de både forhandlede og reparerede den slags udstyr. Mikkeline fik en rensning og smøring og samme sted forhandlede de nogle mere detaljerede russiske søkort.

Så oprandt dagen for krydsning af den finske bugt. Vejrmeddelingen lovede vestlig vind (altså stort set tværs) med styrke 810m/sek. Da vi nu skulle forlade Schengen-landene, var det nødvendigt at udklarere. Fra Hangö foregik grænse- og toldkontrol fra en speciel udklaringshavn. Her fik vi vor mandskabsliste behørigt stemplet og så gik turen ud på det åbne hav. De første timer var det bare strygende. Nøjagtig som forudset. Vejrmeddelingen holdt, hvad der var lovet. Men så kom ændringen. Vinden tiltog til kuling og ændrede retning til SV. Det vil sige modvind med masser af sø. Og Mikkeline havde stadig problemer, så skipper måtte overtage styringen. Og så var der ligesom nok at se til. Styring og pumpning. Navigering for at finde det bedste sted for anduvning af Estland. Den oprindelige plan skulle føre til den vestligste indsejling mellem Hiiumaa og det estiske fastland til de indre estiske farvande; men med vindskiftet, både retning og styrke, måtte dette ændres. Nu var der kun en anden mulighed. En meget snævrere og mindre sikker indsejling mere østpå. Da dagslyset begyndte at aftage, fik vi land i sigte. Og så skulle de indkøbte russiske søkort stå deres prøve. Vi fortsatte mod det smalle sund, der var vist på kortet. Da det blev mørkt og vi var cirka 3 sømil fra kysten, fik vi øje på et grønt sømærke; men samtidig mærkede vi, at der ikke længere var ret meget vand under kølen. Vi måtte stoppe. Da vi nu lå lidt i læ af land, cirka 3 sømil fra kysten, besluttede vi at ankre for natten. Ud med ankeret med masser af line, omvikling af linen med klude mod skamfiling og Naviline sat på ankervagt. Og så noget at spise og derefter hvile til dagslyset igen kom frem. Næste morgen fortsatte vi rejsen mod den estiske havneby, vi havde valgt som den første. Den hedder Haapsalu og er et sted, hvor man ifølge den finske grænsekontrol kan indklarere. Efter en noget vanskelig navigation fandt vi havnen. På vej til havnen passerede vi en del oplagte trawlere og andre fiskefartøjer, der garanteret ikke havde været i funktion, siden russerne afgav ledelsen af landet til estlænderne. De var rustne og ude af stand til at fungere i dag. Vi fandt lystbådehavnen og fortøjede. Der var ikke noget decideret havnekontor; men der lå en træbygning med en udvendig trappe. På første sal var der en bar med et opholdslokale. De tilstedeværende i baren kunne kun tale estisk eller russisk og da det ikke er vor stærke side foregik størstedelen af kommunikationen med mimik og tegnsprog. Vi fik gjort dem begribelige, at vi var danskere og kom fra Finland. Da de fik det at vide, var der straks en mand, der skaffede et dansk flag, som blev hejst udenfor på havnearealet. Grænsekontrollen blev kontaktet og en uniformeret person kom om bord. Stemplet til vore papirer medbragte han i en pose, der passede i farve med hans uniform. Alt blev ordnet og vi var nu klar til landgang. Da Erna gerne ville hvile lidt ovenpå et par dages strabadser, blev hun om bord medens skipperen tog den lille by i øjesyn. Efter opholdet i det rige, velfungerende Finland var indtrykket af det fattige, tidligere sovjetiske Estland utroligt deprimerende. I den lille by var der ikke sket de store ændringer, siden russerne overlod landet til estlænderne. Eneste nybyggeri var et supermarked, sandsynligvis etableret for vestlig kapital samt et kulturcenter bygget af russerne. Alt andet så ud som for 50 år siden og uden nogen form for vedligeholdelse. Og alle de ældre indbyggere var utroligt dårligt klædte. Og ingen biler. Her

kunne man gå på gaden uden nogen risiko for påkørsel.

Efter et par dage her gik turen videre til Pärnu - Estlands næststørste by - og meget anderledes end Haapsalu. Her kunne man tydeligt se, at der var åbnet mod Vesten. Trafik og aktivitet. Og de fleste unge mennesker kunne tale engelsk, så man kunne gøre sig forståelig. Årsagen til vores planlagte besøg her var som tidligere nævnt, at folkebådene, der bliver forhandlet af Folkebådscentralen, nu bliver støbt på en fabrik lidt udenfor byen. Efter at have kontaktet Folkebådscentralen og fortalt, at vi nu var ankommet hertil og meget gerne ville bese fabrikken, fik Erik Andreassen formidlet kontakt til chefen (Harri Murd) for virksomheden. Det varede da heller ikke længe, før han ankom og straks tog os med på en rundtur. Og det var helt hjemligt. Vognen, vi kørte i, var en af Folkebådscentralens gamle varevogne med firmanavn og telefonnummer til Kerteminde. Efter en herlig rundtur hvor Harri fortalte om tiden både før og nu endte vi på fabrikken. Her blev en masse vist og forklaret og med det vi så, fik vi indtryk af, at her blev der lavet kvalitetsarbejde. Fra Erik, som selvfølgelig er godt kendt med faciliteterne i Pärnu, havde vi fået flere gode tips. Blandt andet et godt øldrikningssted og et spisested med indsmigrende ungarsk sigøjnermusik. Disse steder måtte selvfølgelig afprøves og kan absolut anbefales.

Men nu gik det ikke længere. Timeglasset for vor forlængede ferie var ved at rinde ud. Hjemturen stod for døren. Korteste distance ville være fra Pärnu via Gotland og blandt til Skåne. Da vi nu igen skulle udklarere i Estland og indklarere i et Schengen land måtte vi vælge en havn på Gotland, hvor indklarering kunne finde sted. Bedste havn sås at være Ronehamn på Gotland. Ved opmåling af distance viste det sig at være en sejlads fra Pärnu til Ronehamn på 215 sømil. Altså nogle døgn til søs. Vi planlagde en overnatning i Riga-bugten inden udsejling i Østersøen; men da udklarering havde fundet sted, kunne der kun blive tale om en ankring. Og Riga-bugten er ret så stor. Efter en bidevindsejlad på 55 sømil kom vi til den sidste estiske ø inden Letland, som er sydkysten ved udsejling fra bugten. Her ankrede vi i læ af øen og fortsatte straks, da morgengryet satte ind. Det meste af dagen sejlede vi langs Letlands kyst - cirka 35 sømil - inden vi mistede landkending. Næste stop Gotland. Vinden var rimelig gunstig og med passende styrke. Efter en lang nattevagt og morgenmad gik skipper til køjs. Efter cirka en times søvn meddelte gæsten, at vi nok snart fik besøg. Gæsten hed Oskar - eller måske var det Åskar (svensk for torden). Efter et hurtigt overblik var skipper klar over, at der ikke var nogen mulighed for undvigemanøvre. Og der var stadig cirka 80 sømil til nærmeste faste grund. Så - ud med lynaflederen (et stykke kæde, der bliver sjækket til sidevantet) og på med regntøjet. Gæsten gik ned om læ. Og så var der kun at håbe på, at vi kom igennem uden uheld. Og det gjorde vi. Tre gange blev lynaflederen på og afmonteret, medens utallige lyn slog ned til alle sider. Hver gang troede vi, at nu var det overstået; men til sidst fik vi som afslutning et større skybrud. Efter den omgang fik vi skiftende vind. Men alting har jo som bekendt en ende - også denne tur. Hen på natten anløb vi Ronehamn og fik fortøjet.

Ronehamn på denne årstid er ikke noget at skrive hjem om, så efter lidt proviantering i et nærliggende supermarked forlod vi byen og satte kursen sydover. Næste mål var Simrishamn i Skåne. Det er en sejlads på små 200 sømil, så vi kalkulerede med en overnatning undervejs, dog uden at denne var bestemt på forhånd. Efter turen ned langs Gotlands og Ölands ydersider befandt vi os ved Ölands Söndre Udde ved solnedgang. Det var på tide at finde et sted for natten. Vi rundede sydspidsen og fandt en lille vig med tilstrækkelig dybde, hvor vi kunne ligge trygt og godt til solopgang. Allerede nu kunne vi konstatere, at sommeren gik på hæld og at vi var kommet noget mere sydover. Dagens længde var aftaget væsentligt. Næste morgen fortsatte turen sydover, forbi Utklippan og videre ud over Hanö-bugten. Efter midnat fik vi landkending ud for Simrishamn og fik manøvreret os i en position for anløb. De, der har anløbet Simrishamn om dagen ved, at det - i hvert fald for sejl - er ret så vanskeligt. Vi fik manøvreret os ind i fyrlinjen og gled stille og roligt ind på plads i havnen. Efter en god nats søvn besluttede vi at fortsætte hjemrejsen. Næste stop skulle være Ystad. Efter en behagelig sejlads med en svag til jævn vind nåede vi frem til Ystad sidst på dagen. Her planlagde vi en enkelt overnatning og så videre hjemover. Det blev nu ikke som planlagt. Ud på natten vågnede vi ved, at båden lå meget uroligt. Endvidere stormede det, så vort bomtelt var ved at flyve væk. Vi måtte begge straks holde fast i teltet, medens stormen tog mere og mere til. Hele havnen var i oprør. Når vi så ud af vinduet, kunne vi se bådene danse rundt med stor risiko for, at masterne skulle ramle sammen. Efter cirka en halv time var det værste overstået og vi kunne igen tage det lidt mere roligt. Vi gik til køjs. Da morgendagen brød frem, så vi de forskellige skader, der var sket i nattens løb. Vi var sluppet helskindet igennem; men flere både havde fået sejlene flået af. Flest skader var sket med rulleforsejl, som var blæst ud og ødelagt. Ved samtale med andre sejlere fik vi oplyst, at der var målt vindstyrker op til 30-32 m/sek. Altså

orkanstyrke. Godt, at det var så kortvarigt. Vi tog en ekstra dag i Ystad for at hvile ud ovenpå de natlige strabadser.

Der var stadig et stykke vand at besejle, før vi var hjemme i Jyllinge. Så vi startede igen med planer om at runde Falsterbo Rev og måske endda nå til Dragør. Men igen var vinden drilagtig. Hen på eftermiddagen løjede den af og for ikke at ligge og drive rundt hele natten i "ikke-manøvredygtig" tilstand, fandt vi vej til en lille havn med navn Gislövs Läge. Efter nok en nat i Sverige skulle det så være. Nu måtte vi kunne nå de danske farvande. Vi rundede Falsterbo Rev og selvom vinden var svag, gik det nu med stærk fart nordover. Vi havde en kraftig nordgående strøm på 1¹/₂-2 knob med os. Klokken cirka 21.00 nåede vi Helsingør. Hjemme i Danmark igen. Næste dag gik turen videre til Isefjorden og så var vi igen på hjemmebane. En utrolig dejlig sommerferie med mange både spændende og skønne oplevelser var slut. At vi ikke nåede Skt. Petersborg denne gang, blev rigeligt kompenseret med alle de andre oplevelser. Og så har vi jo den tur stående som en udfordring til næste langtur. Og kortene har vi stadig.

Bent Madsen og besætning - FD708 "Bulli"