



11. april 2024

# Klubbavisen

# Signal

## Moss Seilforening

En annerledes Seiltur

Søly, våren 2024  
Hilde Brodahl og Helge Halvorsen

## En annerledes seiltur



Våren 2022: Vi er klare til avreise, og på Helgoland ventet hekkende havsuler på oss.

Signal

Egentlig skulle vi nå, våren 2024, ha begynt klargjøring av Vilje i ei fransk eller spansk havn på Biscayakysten. Det var plan A. Vi måtte bytte til både B og C før vi var hjemme i fjor på sensommeren, ett år før vi hadde planlagt.

Dette er derfor historien om en litt annerledes seiltur. Den har mange små avsnitt som alle var viktige for oss. De handler om de gode seilopplevelsene. Både de litt odde og de fantastiske havnene. Farvann som krever planlegging og omtanke, kanalfart, folk og båter vi møtte, vinterhavn i utlandet, tekniske problemer, slippsetting og vanskelige avgjørelser.

Først litt om vår tilnærming til det å seile. Vi er pensjonister og er bare oss ombord. Det legger noen begrensninger på hva vi føler oss komfortable med å utfordre. Vi seiler med gode sikkerhetsmarginer. Vi rever med det samme vi har tenkt tanken, og vi ligger i havn ei natt til om vi er i tvil om forholdene. Vi ligger også værfast i godt vær. Havner er ikke som flyplasser, et sted du bare må komme deg fra eller til, så raskt som mulig. Seiling er for oss også møtet med havnene og stedene og menneskene i havnene. Vi reiser ikke til steder for å ha vært der, men for å være der, kanskje bare over natta eller kanskje noen dager.

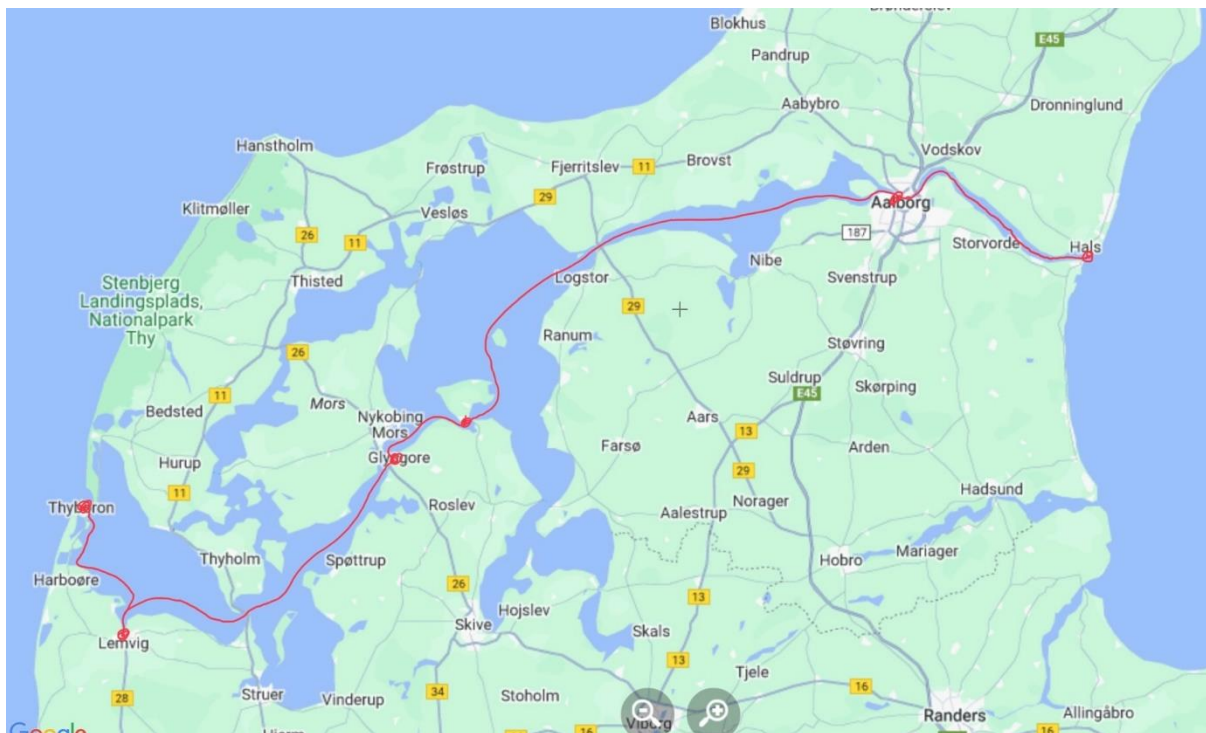
Så til utstyret. Vilje er en tung og solid båt på 39 fot. Hun er rigget for oss to og selv med litt krevende forhold er hun til å håndtere uten ekstra mannskap. Hun er utstyrt for de fleste forhold og vi forbereder alltid turene grundig. Papirkart for hele seilingsområdet er en selvfølge. Seilings-, farvanns- og havnebeskrivelser likeså. Normalt ettersyn og vedlikehold på båt og utstyr er en forutsetning for den tryggheten som er så viktig når forholdene er litt krevende.

Vi seiler aldri uten å ha tid til det. Våre mest interessante turer har vi hatt som pensjonister eller permitterte fra jobb. Vi har aldri bestemt ankomstdatoer verken underveis eller for hjemkomst. Avgangstidspunkter har vi selvsagt bestemt. Det er når vi er klare til å dra. På denne turen var det formiddagen 17. mai i 2022. Kurs 180 grader.

## De første etappene

Første etappe var ned Bohuslänkysten til den sørlige Göteborgskjærgården. Neste etappe over til Læsø. Vi må som regel innom den øya. Vi har gode minner fra en tidligere vinter da vi som eneste gjestebåt i Østerby feiret jul og nyttår ombord. Vi var da på tur mot Kielkanalen og fikk erfare at det er mye vær vinterstid også i nære farvann. Men utstyrt og fortløyd for alle forhold var det en fin opplevelse i Østerby havn.

Fra Læsø gikk turen nå til Hals, som ligger ved innløpet til Limfjorden. Denne gangen hadde vi bestemt oss for å droppe Kielkanalen og heller seile Limfjorden fra øst til vest, videre ned vestkysten av Jylland til Helgoland i Tyskebukta, og derfra ned mot de frisiske øyene.



Limfjorden, som ikke lenger er en fjord siden den er åpen i begge ender, var en fin opplevelse. Danske havner svikter jo aldri, det er alltid hyggelig å være seilende gjest i Danmark. Vi har vært i mange danske havner, og vi kan ikke huske en eneste en som ikke har fristet oss til å komme tilbake.

Her må vi starte på avsnittet om tekniske problemer. For første gang etter drøye 20 år med Vilje, hørte vi en ulyd allerede ved start fra Søly, tikking fra et relé. Alle båteiere vet at nye lyder er en uting og må undersøkes og utbedres. Vi forsøkte oss på Volvoverkstedet i Hamburgsund, men de fant ikke feilen. På Læsø fikk vi en elektriker ombord, som mente han hadde løst det, men nei. I Hals bestemte vi derfor at første stopp i Limfjorden måtte bli Aalborg. Mathiesverftet har et godt rykte og må kunne fikse det. De gjorde en litt hastig og kostbar innsats, men nei. Vi hadde fått et nytt startbatteri, men feilen var snart tilbake. Nok om det nå. Aalborg har ei hyggelig havn og er en hyggelig by.

Veien gjennom Limfjorden var et nytt og fint bekjentskap, med mange havnealternativer og muligheter for avstikkere. Vi lot neste stopp bli den lille fergehavna Stenøre. Et hyggelig sted med ei dansk kro, som danske kroer skal være.

Vi valgte å ta et kort strekk neste dag for å stoppe i fiskehavna Glyngøre. Det var ikke til å unngå at vi la merke til en fiskebåt som la til ved brygga med nyfanget svarthummer. Hilde tok derfor turen bort for å spørre om det var mulig å kjøpe hummer fra noen av båtene. Svaret var et klart nei. En time senere kom imidlertid den samme fiskeren ruslende bort på brygga til oss og langet over en kilospose med nykokte svarthummerhaler. Hva var prisen? Nei, han skulle ikke ha noe for dem, og uten å si noe mer ruslet han videre hjem til sitt. Det ble en festmiddag i Vilje den kvelden.

Dette flate landet har ingen le og derfor leveres det nesten alltid god seilvind i

*Sigurd*

Limfjorden. Det er jo fint for seilingen, men det kan oppleves som litt slitsomt at det ikke er mulig å få le noe sted. Det blåser og blåser, natt som dag og overalt. Vi fikk tips om et unntak. Havna Lemvig er ei god lystbåthavn, men er i tillegg velsignet med et, etter danske forhold, høyt bakland som gir le for alle sørlige og sørvestlige vinder.

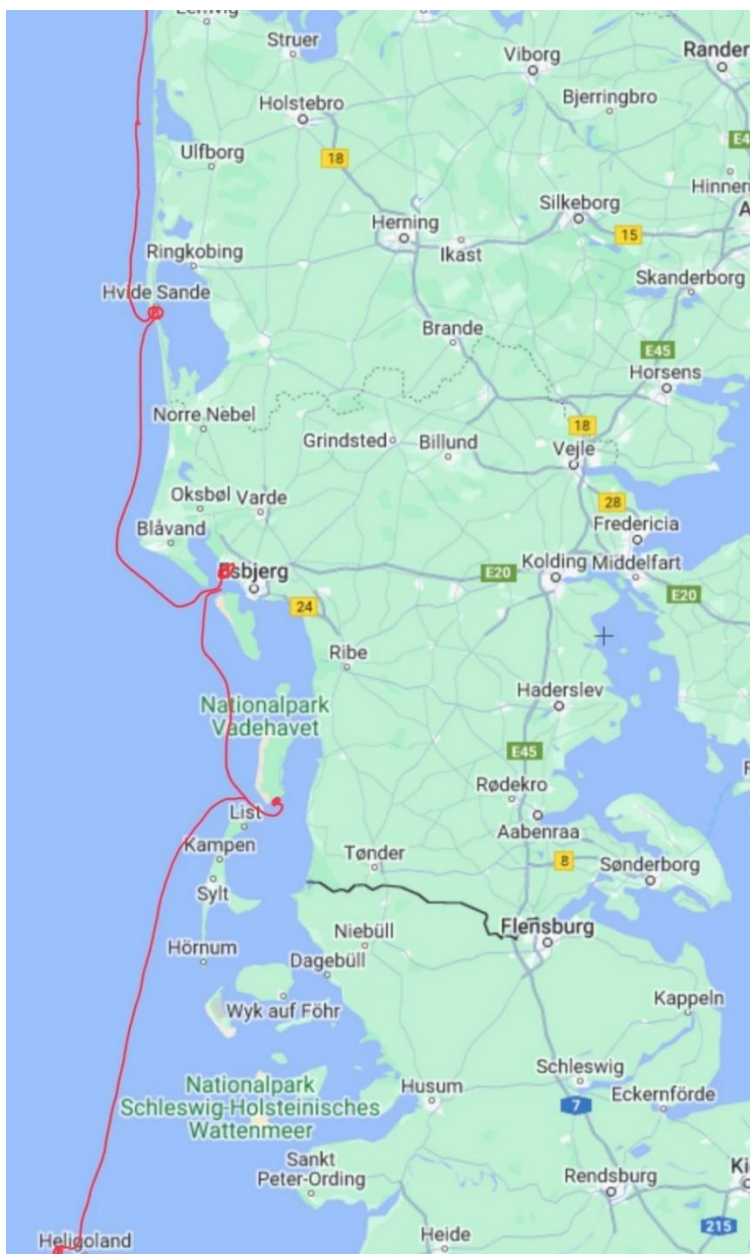
Derfra er det kort vei nordover til Thyborøn. En av de store havnene på vestkysten. Det er ikke så mange steder på denne værharde kysten at det går an å komme seg greit inn bak moloen også for litt større fartøy, om været står på fra vest.

Stedet er særegent med sin beliggenhet med ryggen mot storhavet, og har anlagt ei havn som seilere setter pris på om de kommer østfra eller vestfra. Mange dansker bruker jo også hele seilferien i Limfjorden, og dette er et svært populært mål for mange av dem.

### **Mot vadehavet**

Vi var nå klare for å gå sørover på Jyllands vestkyst. Det er en værutsatt kyst med få havner. Første mulighet var Thorsminde. Havnesjefen på Thyborøn frarådet oss imidlertid å bruke den. Med strøm og dønninger inn den smale moloåpningen er dybdene ikke trygge nok for oss.





Neste mulighet er Hvide Sande, som er omtalt som ei god havn. Er du først inne mellom steinbarrierene på begge sider i innløpet til havna er du snart inne i ei trygg gjestehavn. Ikke stor og ikke spesielt spektakulær, men med alt seilere trenger, og vel så det. Her er det fiske som gjelder, så vi kunne se over til det som nok er den største fiskehavna på den sørvestre kysten av Jylland. Det er også mulig å sluse inn i Ringkøbing fjord, som har flere havnemuligheter.

Neste stopp på denne kysten er Esbjerg. Her var det under bygging ei helt ny lystbåthavn med servicefasiliteter i toppsjiktet. I påvente av det nye, var vi henvist til brakker som var rigget for å gi midlertidig nødvendig service til seilende. Det vi ikke var klar over var at hele dette havneanlegget lå ganske langt fra bysentrum. Med 45 minutters gange for å komme inn til byen og en dårlig bussforbindelse, var det litt trekk i totalintrykket. Vi tror

imidlertid at det vil bli et fantastisk nytt anlegg, med god offentlig kommunikasjon når anlegget står ferdig.

Vi var nå i Vadehavet og nærmet oss grensa til Tyskland, og kunne benytte oss av havner på begge sider av grensa. Den tyske ferieøya Sylt har ei havn i sør (Hörnum) og ei i nord (Lister Haven) som vi kunne ha valgt. Vi valgte havna på den sørligste øya på dansk side, Rømø.

Skal du døpe en dansk kystby og er i beit for gode forslag, så gjør som denne. Den har fått navnet Havneby. Ikke spesielt originalt, men du vet at du kan fortøye der. Etter en times innseiling, som ikke er for nybegynnere, var vi inne. Et par råd: Selv med siste oppdatering av elektroniske kart, så stol ikke på dem i slike farvann. Her er det bare den fysiske merkingen som gjelder. Sandbankene flytter seg så ofte og mye at oppmålingen er foreldet når kartet er oppdatert. Stol på stakene og hold konsentrasjonen og stø kurs midt i den merkede leden. Her lærte vi akkurat det, og fikk god bruk for det videre.

*Signal*

## Helgoland



Nå var det kurs videre sørover til Tyskebukta der det særegne øysamfunnet Helgoland ligger. Hovedøya er Helgoland og rett øst for den en flat bror, Helgoland-Düne, med ikke mye annet enn en kortbaneflyplass, strender og et rikt fugleliv.

Hovedøya må dere ta dere tid til å stoppe opp på.

Beliggenheten har gitt den status som et viktig strategisk forsvarsverk gjennom historien. Den ble bombet og annektert av engelske styrker under 2. verdenskrig, og levert tilbake i ruiner til Tyskland i 1952.



Den har fått et ufortjent rykte som stedet med billig sprit, røyk og parfyme. Skattefrihet på disse varene har gjort den til et reisemål. Ikke rart det er ferge ut hit fra fem byer i Nord-Tyskland. Når du har handlet fra deg av billigvarer, må du oppleve øya, med sine 1500 fastboende frisere. Byen er organisert i to etasjer, Unterland og Oberland, og orker ikke beina høydemeterne, så kan du bruke byheisen.

Øya er hele 61 meter høy, så det er en praktfull utsikt 360 grader rundt. Er du interessert i historien, så meld deg på en av de guidede turene som besøker skjulestedene der de lokale gjemte seg for å overleve alliert bombing under siste krig.

Er du først og fremst naturinteressert, så er det anlagt fantastiske turstier på klippekanten ut til fuglefjellet ytterst på den nordvestlige spissen av øya. Der hekker havsulene, og de majestetiske fuglene henger i lufta over hekkeplassene, så tett på turstien at du nesten kan ta på dem.

Vi ble på Helgoland nesten ei uke, litt også for å vente på bedre vær på neste etappe. Vi kjedet oss ikke en dag.

## Friesland

Turen videre ned mot de frisiske øyene krysser hovedleden for skipstrafikk til og fra Hamburg, men også Kielkanalen. Gjør derfor som tyske sjøfartsmyndigheter sier: Kryss seilingsleden tilnærmet 90 grader. De overvåker dette farvannet nøye, så det er bare å rette seg etter dette pålegget.



Den friske kysten er grunn, med store sandvandringer, mye pålandsvind og strøm, dessuten er det få havner å anløpe, så det er grunn til å planlegge turen godt. For de som kommer øst- eller nordfra er det havna Norderney som er den første og naturlige havna å anløpe med dagseilas. Innseilingen østfra i Dovetief er grei. Vi kom inn i ei stor og velordna havn med alle fasiliteter, både i marinaen og byen som bare er en liten sykkeltur unna. Denne havna skulle komme til å bli langt viktigere for oss enn vi visste på vei sørover.



Utseilingen mot vest fra Norderney er ikke grei. Turen til rundseileren Schluchter er en konsentrasjonsprøve. Det er ikke få turer redningskrysseren har ut til dette området for å trekke båter av grunner eller hjelpe til med å vise leden.

Den andre tyske havna på de østfriske øyene er Borkum, som ligger helt på grensa til Nederland. Det er elva Ems som skiller landene. Nå vil noen

kanskje innvende at det finnes en rute sørover fra Norderney som følger en mudret og merket led ned til den nederlandske havna Delfziel. Herfra gå det an å sluse inn på de nederlandske vannveiene og følge Staande Mastroute som er tilrettelagt for

*Signal*



kanalfart gjennom landet, uten å legge ned masta. Vi hadde vurdert denne veien, men både dybdeforhold og problemer med ei bru som ikke lot seg åpne, gjorde at vi måtte velge bort dette alternativet .

Vi seilte vestover til Borkum, som har ei lystbåthavn som ikke er anbefalt. Den er for grunn og preget av forfall. Litt lenger inn i innseilingen ligger ei større havn, som anløpes av ferger og fiskefartøyer. Den har noen plasser for gjester som oss, en liten kafe og grei service. Det er ingen dagligvarer å få kjøpt i havna, men god



bussforbindelse inn til byen. Det berømte fyrskipet Borkum Riff ligger som museum i havna.

Nå kan vi røpe litt mer i avsnittet om tekniske problemer. Sommeren før avreise hadde vi fått byttet pakkboks (blackjack) for sikkerhets skyld, som vi selvsagt regnet som tett. Det var den ikke nå. Den lakk. Ikke mye, men nok til å trigge den lille bekymringen som alltid kommer med vann som trenger inn

i båten. Vil det være en stabil dråpelekkasje som enkelt lar seg håndtere, eller vil det øke på?

Vi planla for å ta korteste vei til ei havn der vi eventuelt kunne få hjelp til å rette feilen. Det var i Lauwersoog på den nederlandske nordkysten. For å komme inn i kanalsystemet med masta oppe, var dette et godt alternativ. Etter å ha lest alt som kunne leses om dybder i kanalene og snakket med seilere som hadde tatt den samme turen, var vi ganske trygge på denne ruta, selv om to meter dyptstikkende var på grensa. En hyggelig nederlandsk seiler kjente også til et verft bare noen få mil inn i landet fra havna. Han ringte for sikkerhets skyld og gjorde avtale om at de kunne ha beredskap til å løfte oss opp, om det skulle vise seg å være nødvendig.



Turen fra Borkum og vestover til Lauwersoog var grei og ga oss noen nye bilder av seiling under andre forhold enn hjemme. På vei de siste timene inn til havna måtte vi følge en mudret og merket led med store grunnområder på alle kanter. Og der, midt ute på en sandbanke lå det seilbåter, store og små. Mens vi kaster anker og beveger oss med gummibåt i uthavner, har

disse medbrakt stige. De seiler inn på et passende sted på høyvann og lar båten synke ned i sanda på lavvann. Så er det bare å sette ned stige og ta en spasertur over til nabobåten. Det hører med til denne historien at de båtene som driver med



dette, enten har twin keel eller lifting keel, hvis de da ikke er en av de tradisjonelle nederlandske skutene som bare kan løfte opp sidesverdene. Alle står uten hjelp av støtter.

Havna utenfor slusa i Lauwersoog var beskrevet med tre meter dybde. Det stemte ikke. Vi kom nesten inn i en bås før vi sto fast. Det var bare å vente på høyvann før vi kunne fortøye forskriftsmessig.

## Kanalfarere

Nå var vi på vei inn i Nederland. Vi gledet oss til denne helt spesielle opplevelsen av å krysse Nederland i seilbåt. Nå var det slutt på strømsjøer og tidevann, bare silkeføre i kanalene. Vi slusa inn, og etter et par mil i den oppdemmede innsjøen innenfor slusa, var vi kanalfarere. Som forventet var det så lite vann under kjølen at det var greit å ikke følge med på dybdemåleren. Et par sluser og noen bruåpninger senere var vi i Dokkum. En liten by i Friesland som hadde forstått det med kjølbåter. De hadde anlagt et bryggeanlegg som var tydelig merket som fortøyningstilbud bare for seilbåter.



Vi hadde noen fine dager i Dokkum før vi dro videre mot Leewarden, litt lenger vest i Friesland. Nå er det kanskje noen som spør: Er det gratis å være i de nederlandske kanalene med båt? Nei ikke helt.

Havneavgift må betales. Det er jo investert i brygger og serviceanlegg, men selve kanalfarten er nesten gratis. Noen steder har de bevart en gammel tradisjon med betaling for bruheving. En brukvokter svinger ned en tresko til de passerende og med

båten i fart puttes betalingen ned i treskoen. Det må være mest som en kuriositet, for det kan neppe være så lønnsomt å ha en ansatt for å samle inn småpenger i en tresko.

Leeuwarden var også en fin by å besøke. Problemet med dype kjøler og grunne kanaler er at de er dypest i midten, mens inn mot breddene kan det være ganske grunt. Vi erfarte det. Problemet ble løst med å kaste en fortøyning til land og bruke genoavinsjen til å dra oss så langt mot land at vi akkurat kunne hoppe tørrskodd over.

På vei ut herfra måtte vi gjøre et viktig valg. Det er en rute som går sørover og i praksis tar oss ned hele det nordlige Nederland. Nok en gang var det dybdene som avgjorde vår beslutning. Vi valgte å gå på en av de større, dypere og mer trafikkerte kanalene vestover til Harlingen, en av de største havnebyene i Nederland. For dere

som fulgte med på Tall Ships Race i 2022, så var dette en av havnene de anløp. Pussig nok hadde vi også vært innom to av de andre havnene som var på deres seilingsrute, det var Aalborg og Esbjerg, men vi var der aldri på samme tid som seilskutene.

## Nederlands seilerparadis

Harlingen er en flott by. Vi valgte å gå inn til ei havn rett innenfor slusa ut igjen i Vadehavet. Et fint utgangspunkt for å se byen. Det er også ei stor tidevannshavn nede i byen som er trygg og god havn for seilere. Fra Harlingen seilte vi sørover mot den store barrieren mot Nordsjøen, og sluset inn i IJsselmeer. Da var vi inne i ett av seilerparadisene for nederlandske seilere. Mange av dem er aldri utenfor slusene, men hygger seg med å seile mellom noen fantastiske byer på disse kystene. De som sluser ut, besøker ofte de vestfrisiske øyene Texel, Vlieland eller Terschelling. Vi dro videre sørover til det indre flomvernet som er skillet mellom IJsselmeer og Markermeer, hvor det ligger flere interessante steder. Vi var nå ved innseilingen til Amsterdam fra øst.

Vi hadde stor nytte av de rådene som vi hadde hentet fra lokale seilere, som også ble våre venner. De sa hva vi ikke skulle gå glipp av i dette området, som tidligere var en del av Nordsjøen og som nå etter oppdemmingen er delvis et eldorado for seilere og delvis opparbeidet jordbruksareal. Er dere på disse kanter, er steder som Hindeloopen og Enkhuizen herved videreformidlet som råd og forsterket med våre egne opplevelser.

## Sixhaven



Vi dro videre mot Amsterdam og hadde valget mellom de to havnene vi hadde fått anbefalt, Sixhaven rett overfor Amsterdam Centraal, og Amsterdam Marina. Vi valgte den første. Ei lita, trang havn omgitt av høy vegetasjon og bemannet med hyggelige ansatte. Med fem minutter til gratisferga over til byen var det et ideelt sted å tilbringe noen dager. Kan du styre unna høysesongen i Amsterdam så

gjør det. Da fortøner byen seg som en turistkø på det verste.

Vi hadde noen valg for veien videre. Fra Amsterdam by er det en sluseåpning på natta som åpner for kanalene sørover og som også er en del av Staande Mastroute. Det er også mulig å gå ut i Nordsjøen på Nordzeekanal med en sluse i munningen. Midt imellom er det en tredje vei, på kanal inn til Haarlem og videre rett sørover. Etter råd fra kjente valgte vi denne.

Nå var kanalene bredere og dypere, men også mer trafikkerte. Slusing og bruåpning begynte å bli rutine. Vi stoppet i Haarlem, som nok hadde fortjent et litt lengre stopp, men nå var vi innstilt på å komme oss ned mot Zeeland, helt sør i Nederland. Vi tok en stopp i den lille byen Lisse før vi fortsatte ned mot innsjøen Braassemermeer som har flere havner. Appen til Cruising Association anbefalte Jachthaven De Brasem. Der fikk vi det fint, hos en havnesjef som elsker jobben sin. Et litt morsomt uttrykk for dette er ankomstgaven han deler ut til gjestene sine, et glass med kortreiste sylteagurker!

## Ostehovedstaden



Neste stopp for oss var en by som bærer navnet til den berømte gulosten Gouda. Etter noen bruåpninger og en sluse der vi var eneste båt, var vi inne i bysentrum og kunne fortøye ved kanalbredden. Dette er en by man ikke bør dra forbi!

Vi hadde fått klare advarsler fra nederlendere om at vi burde holde oss unna Rotterdam, delvis på grunn av den massive trafikken på kanalene og delvis på grunn av at byen ikke anses å ha så mye å by på for gjester. Alle vi snakket med nevnte Dordrecht, litt lenger mot sørøst, som et mye bedre alternativ. Vi valgte det og angret ikke. En dedikert brite var havnesjef i den lille havna som ligger midt i byen og har åpning av ei bybru for å komme innenfor. I tillegg til å være et kommunikasjonsmessig knutepunkt er det en historisk interessant by. Vi hadde behov for en tur hjem til Norge, så det passet fint å legge igjen båten og ta toget til Brussels

airport. Flyr fløy den gangen og gjorde det til en rimelig og grei avstikker hjem.

Nå var vi på vei inn i Zeeland, helt sør i Nederland. En tidligere nederlandsk seilerkollega herfra, Abel Tasman fra Groningen, som seilte til fjernere farvann, ga navn til New Zealand og Tasmania.

## Zeeland

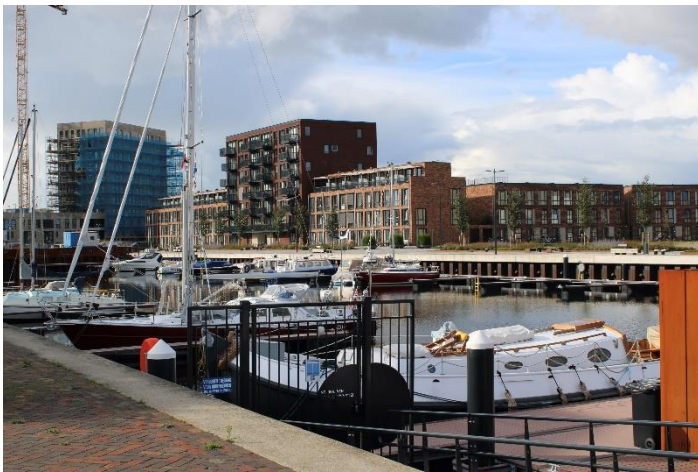
Vi styrte innom Willemstad og passerte et par av de virkelige store slusene før vi fortøyde i Zieriksee, en liten idyll av en by. Vi var nå inne i et av de fineste seilingsområdene i Nederland. Zeeland er også beskyttet mot havet med diker, det er dypt og har flere ferieområder og gode havner. Særlig Veerse Meer, som er helt lukket mot vest, er et ettertraktet feriemål for seilere i Zeeland. Derfra er det bare en kort kanaltur til vårt bestemmelsessted og vinterhavn. På denne strekningen må vi

*Signal*



imidlertid nevne middelalderbyen Middelburg, som var et av stedene vi også hadde på blokka som vinterhavn. En flott, gammel by som vi brukte noen dager for å utforske.

De andre alternativene vi vurderte som vinterhavn og som vi sendte forespørsler til, var kystbyene Oostende i Belgia og Le Havre i Frankrike. Det var særlig pris og tilgjengelighet vi vurderte. Vi regnet med å bruke det meste av tiden ombord, men vi ville ha muligheten til å ta en tur eller tre hjem til Norge. Det var tilgjengeligheten til tog og flyplass, sammen med vinterprisen, som gjorde at vi bestemte oss for Vlissingen helt sør ved kysten i Nederland. Den aktuelle havna der er bare noen hundre meter fra slusa ut i Oosterschelde, og derfra ut i den engelske kanalen. Det var også en del av denne planen å gjøre avtale med Breskens Yacht Service på den andre siden av Oosterschelde om opptak for årlig vedlikehold.



Vi ble godt mottatt og tilvist plass i havna av en entusiastisk havnesjef. Han ble en god venn av oss i løpet av vinteren, alltid på tilbudssiden, hyggelig og forekommende. Vi lå fortøyd i en romslig bås på flytebrygge med et flytende servicebygg 10 meter unna. Havna var avlåst og kameraovervåket, så vi hadde heller ingen betenkeligheter med å reise fra Vilje.

Oppsummert må vi si at vinteropplevelsen i Vlissingen var entydig positiv. Byen har alt vi kunne ønske oss som gjester med vårt eget «hotell» i havna midt i sentrum. En av fordelene med ei havn som ikke er lenger sør, er kjøreavstanden. På nyåret i 2023, etter en tur hjem, tok vi bilen sørover. Det var snart tid for opptak og vårpuss, så vi fraktet alt vi bruker til den jobben ned med bilen.

Rett etter påske takket vi for oss for denne gangen i Vlissingen og tok turen over til Breskens, en litt ukjent havneby nær den belgiske grensa. Vi hadde lest at særlig britiske seilere bruker denne havna når de skulle nordover på den nederlandske kysten, eller inn i kanalene.



Det ble ei hektisk, effektiv og hyggelig uke på land. Flinke folk på Breskens Yacht Service stilte opp for oss med hjelp og utstyr. En hyggelig opplevelse var båten vi ble stående ved siden av, Explorer, en 57 fot Swan, ketchrigget, som ble fikset opp for å delta i Ocean Globe Race.

50 år etter det første Whitbread Round the World Race skulle jubiléet markeres med denne reisen, med de samme båtene som dengang, og uten bruk av moderne elektronikk. Skipperen på Explorer, Mark Sinclair, var en trivelig australier, med tilnavnet Captain Coconut. Han seilte sin egen båt Coconut rundt jorda for noen år siden. Den siste delen av Ocean Globe Race leg 4, fra Punta del Este i Argentina til Southhampton, seiles i disse dager.

Vi gjorde oss ferdige på slippet og la oss ved ei brygge i marinaen mens vi ryddet og klargjorde båten for neste etappe. Det var i løpet av disse dagene vi gjorde en evaluering av status på båt og mannskap. Vi behøver ikke å gå i detalj om vurderingen. Men vi tok den tunge beslutningen om å snu her. Vi vurderte det som ikke forsvarlig nok å fortsette sørover i et krevende farvann, med lange og kanskje slitsomme etapper, som ville kreve sitt av båt og mannskap.

Lekkasjen vi hadde nordfra var ikke reparert. Det var bare bagatellmessige mengder med vann, så vi håndterte det og vurderte det som en reklamasjonsjobb når vi var hjemme igjen. I tillegg til denne dråpelekkasjen hadde vi fått en til. Saltvannspumpa som hadde holdt tett hele vegen var begynt å lekke. Bare dråper der også, men når de kommer ofte, blir også dråper til mye vann. Vi bestemte derfor å besøke havna Hindeloopen på østsiden av IJsselmeer på vei nordover. De har en god marina med et stort og profesjonelt verft. Deler klarte de ikke å få tak, men de klarte å skaffe en original, komplett pumpe. Det tok noen dager før den var levert og montert.



Vi fulgte nå den samme ruta nordover. Verdt å nevne er gjensynet med havnesjefen i Jachthaven De Brasem. Han bød ikke bare på sylteagurker, men også seg selv. Han kunne fortelle at om vi ble i havna på fredag så hadde han sin månedlige konsert utenfor havnekantoret. Han var en eminent gitarist og vokalist. Han rigget anlegg og leverte en svært hyggelig kveld med musikk og fingermat. Vi var de eneste gjestene den kvelden, publikum ellers var medlemmer av båtforeningen.

Turen videre var grei uten overraskelser av noe slag. Ikke før vi var ute i Nordsjøen på vei østover i Friesland mot Borkum. Den pakkboksen som vi mente vi hadde kontroll på, begynte å lekke mer enn det vi syntes var forsvarlig for videre hjemtur. Vi bestemte oss derfor for å ta en avstikker ned til Emden, der det var et verft med en travellift kraftig nok til å kunne løfte oss. Det ble en helt grei operasjon, med igjen noen ekstra dager for å få delen levert, bli løftet opp og skifte av pakkboks utført. Vi kunne gå tilbake til Borkum og forberede etappen videre til Norderney.

Det var på denne turen vi fikk bekreftet at det hadde vært en riktig beslutning å snu. Etter å ha seilt ut ved Borkum Riff og østover mot Schluchter, merket vi at båten hadde blitt betydelig hardere på roret. Det ble verre, men med mye kraft på rattet fikk vi så vidt manøvrert oss gjennom den krevende renna, inn til havn og fortøyd. Neste morgen var ikke rattet til å bevege. Vi hadde dykker nede for å sjekke, men ingen synlige feil eller skader. I serien: Alt kan skje, skjedde det! Vi får prise oss lykkelig over at alt gikk bra. Dette hadde potensiale til å gå skikkelig dårlig.

Vi var nå «stuck» i Norderney havn, uten noen der på øya som kunne hjelpe oss med å løfte båten og inspisere problemet. Vi fikk sveiset tre av eikene i rattet som ikke hadde tålt kreftene vi måtte bruke på det. Nærmeste sted for å få hjelp med roret var havna Norddeich på fastlandet, fem nautiske mil lenger sør. Verftet Störtebeker hadde alt av utstyr og kompetanse. De hadde ikke tid til oss før om ei uke, så det ble noen dager venting på Norderney mens vi utredet mulighetene for tauing. Det endte med et nederlandsk firma som kom med en båt fra Delfziel som tauet oss inn til fastlandet. Hell i uhell var at roret hadde kilt seg i nesten rett posisjon, noe som gjorde tauingen noe lettere, men allikevel med litt dramatikk.





Det var en lettelse å bli løftet opp og plassert på området til verftet og vite at vi hadde å gjøre med svært profesjonelle folk. De driver normalt med service og vedlikehold på båter som drifter vindmølleparkene. Samme ettermiddag som de tok opp, hadde de roret ute for å inspisere. Selv garvede verftsfolk klarte imidlertid ikke å gi oss en god forklaring på hva som hadde skjedd, men de fikk roret og rorhylsa slipt og polert, satt inn med fett og montert tilbake. Rorfunksjonen var minst like god som da båten var ny. Vi kunne fortsette hjemturen.

Det ble (heldigvis) problemfri seiling inn til og gjennom Kielkanalen, via den gamle olympiahavna i Kielfjorden, gjennom Lillebælt og opp til Vesterø på Læsø. Derfra over til

Göteborgs skjærgård og opp den svenske vestkysten og hjem. Noen ganger er det ekstra godt å komme hjem til Søly! Dette var en slik gang.

## Etterord

Vi kan ikke avslutte denne turen med et etterlatt inntrykk av at dette ikke ble en fin tur. La det ikke være tvil om at Nederland på alle måter var en god opplevelse. Menneskene vi møtte og vennene vi fikk. Naturen i all sin forskjellighet fra det vi kjenner. Perleraden av vakre, gamle byer som blir så høyt elsket og godt brukt og tatt vare på. Miljøet i havnene og tilretteleggingen for båtfarende, og alle de vakre nederlandske skutene og dyktige båtfolka vi møtte. All profesjonaliteten og hjelpsomheten da vi kom seilende med våre selvpåførte tekniske problemer.

Det som imidlertid står øverst på skrytelista vår for Nederland, er ingeniørkunsten, som de med rette er så kjent for. Det er utrolig imponerende å se på helt nært hold, fra egen båt, hvordan de har temmet havet og skapt et trygt og vitalt samfunn bak dikene, med vannveier de raust lar oss bruke. Vi hadde over 90 bruåpninger på denne turen, og var igjennom mer enn 25 sluser. Det blir bare pinlig med vår hjemlige

*Signal*

krangel om kanalbrua med et slikt bakteppe.

Skulle noen av dere tenke tanken at dette kunne være en spennende avveksling fra havet, så bare gjør det!



Nederlandske seilere koser seg i sine velholdte, tradisjonelle båter i hjertet av den vakre, gamle byen Enkhuizen, som ligger ved en av de store slusene mellom IJsselmeer og Markermeer.

*(Alle bilder i denne artikkelen er våre egne. Kartutsnittene er tatt fra Marinetraffic.com)*