



I Christopher Columbus' kølvand



At få lov til at sejle på et 100 år gammelt sejlskib over Atlanten lyder spændende og vil give retten til at bære de meget omtalte røde sejlerbukser.

TEKST PETER SCHIOLTEN FOTO FRANK ANDERS

Temarejse fra Forum train&sail, pris ca. 5800 €. Lige nu kan man få returrejsen fra Bermuda til Azorerne for ca. 1700 €, så hold øje med hjemmesiden!

Tel. +49 8233 381-227
Mail: info@eyeofthewind.net



Mange flyselskaber flyver til Las Palmas med priser fra ca. 600 kr. og opefter.

Air France flyver dagligt fra Fort de France på Martinique til Paris og derfra videre til København, prisen er pebret ca. 6000 kr. for en returbillet, som oftest er billigere end en enkeltbillet.

Jeg så annoncen i det tyske bådmagasin Yacht: Deltag i en ekspeditionsrejse med en af verdens sidste tilbageblevne Windjammers "Eye of the Wind". Dansk indregistreret i Gilleleje og ejet af et tysk selskab. Turen begynder på Gran Canaria og slutter i Caribien; en eventyrrejse på et 100 år gammelt sejlskib under de samme betingelser som de gamle opdagelsesrejsende. Det ville også endelig give mig retten til at gå med de røde bukser, som min kone forærede mig for et par år siden. Det lød rigtig spændende, det var lige mig, billetten blev købt og afrejse d. 5. november.

Mandag d. 17. oktober forlod den 100 årige brig "Eye of the Wind" havnen i Brest og sejlede en sydvestlig kurs over Biscayen med kurs mod Gran Canaria, som den nåede d. 27. oktober med havneplads lige over for shoppingcenter "El Muelle". Her skulle de sidste forberedelser til krydstoget over Atlanten d. 5. november klares.

Jeg har sejlet motorbåd i Danmark, Sverige, Tyskland og Norge, og desuden charretret sejlbåd i Middelhavet, ved Bali og Komodoerne samt i Caribien, men aldrig sejlet

med en fuldrigger og aldrig over så stort et farvand og i så lang tid, så forventningerne var store, inklusiv det at skulle prøve at navigere som de gamle opdagelsesrejsende, at opleve naturen så tæt på, se stjernehimlen og den lange øde sejlads, hvor hjælp ikke bare var noget, man tilkaldte.

Udstyr og afgang mod eventyret

Jeg købte en personlig EPIRB med GPS til at bære i bæltet – just in case. Lidt morsomt, at den registreres til mit skib i Danmark, og et eventuelt nødkald ville komme fra Atlanten, selv om båden ligger trygt i sin hjemhavn.

Desuden medbragte jeg min egen personlige GPS, som har fulgt mig over hele verden. Den vil være god til kontrol. Desuden min bærbare computer og mobiltelefon – skibet har sikkert internetadgang. Her tog jeg fejl. Der var en satellittelefon, men kun til modtagelse af fax. Forbindelsen var desuden alt for langsom til internetbrug. Derudover havde jeg diverse strømadaptere og konvertere som kunne være nyttige.

Eventyret startede fredag d. 4. november. Afrejsen foregik med fly fra Kastrup via Ma-





Den smukke salon med bibliotek og det flotte salonbord, lavet af kasseret træ fra en engelsk bank. På væggen bagest hænger billeder af gundlæggerne af Lühringværftet

drid og ankomst til Las Palmas 23:30 lokal tid. Selv om indkvarteringen først var fra lørdag kl. 10, havde jeg sikret mig, at jeg kunne komme om bord ca. kl. 01:00.

Jeg hyrede en taxa, men det viste sig, at damen kun talte spansk, men jeg fik dog sagt “El Muelle”, hvilket hun ikke var tilfreds med, for hvad skulle jeg dog der midt om natten? Mit spanske er meget begrænset, så jeg tegnede resolut et sejlskib, ah ”El Barco” sagde hun så og smilede, hvorefter vi kørte.

Havnen i Las Palmas er temmelig stor, så jeg holdt udkig, men så ingen sejlbåde ud over dem i lystbådehavnen. Vi stoppede foran shoppingcentret, men der var intet gammelt sejlskib. Så prøvede jeg de forskellige telefonnumre, jeg havde, men forgæves. Endelig viste jeg brochuren fra ”Eye of the Wind” til nogle personer på kajen, og kort efter begyndte smilene at brede sig, og de pegede på et hus.

Først kiggede jeg lidt forundret, for der var intet at se, men endelig gik det op for mig, at de mente bag huset. Næste problem var et tre meter højt gitter, men en af mændene havde en nøgle, og der lå hun så ”Eye of the Wind” i al sin skønhed, nøjagtig som jeg havde forestillet mig.

Jeg fik læsset af og betalt taxichaufføren. Det eneste problem for at komme om bord var landgangsbroen, som hang tre meter oppe, og skibet var helt mørklagt. Jeg råbte an, og efter et par minutter kom en ung pige og sænkede landgangsbroen, og jeg kom om bord.

Endelig om bord

Det var Sanne, en hollandsk matros, og efter en øl fik jeg anvist min kahyt, en meget smuk to personers kahyt i mahogni med eget bad og toilet, en dobbeltkøje og en enkeltkøje - vild luksus. To andre passager var kommet dagen i forvejen, Jürg en 60 årig pensioneret professor og Jürgen en ung mand – begge fra Düsseldorf. Der manglede endnu to, Ralf og Simone, et midaldrende, nyforelsket par, hvor han er bankmand og hun jurist. Jeg var alderspræsidenten med 62 år.

Ifølge programmet skulle vi første dag lave nogle sejlmånøvrer og næste dag sejle til San Sebastian på La Gomera, hvorfra Columbus startede sin første opdagelsesrejse. Derefter skulle vi så bryde op og starte turen til den nye verden på en af de mest kendte handelsruter båret fremad af passatvinden.

De sidste indkøb skulle gøres, så der blev



”Eye of the Wind” har ført en lang og omtumlet tilværelse, hvor den både er brændt og grundstødt, hvilket kostede kaptajnen livet. I dag fremstår den meget smuk; men kun det nittede skrog er originalt, selv navnepladen er genskabt.

- Skibet er en brig, dvs. den har to fuldriggede master, der er forsynet med råer og råsejl. Den har 13 sejl og to stuntsejl, som sidder helt yderst på ræen fra den forreste masts topsejl. De er hvide i modsætning til de øvrige røde sejl.
- Ved stabelafløbet i 1911 fra Lühring værftet i Brake hed den ”Friedrich”. Værftet var kendt for at bygge fremragende og sødygtige skibe.
- Oprindelig er den bygget til Sydamerika til handel bl.a. med huder; men i 1923 blev den solgt til Sverige under navnet ”Merry” og sejlede der i mere 50 år. Dengang sejlede den som skonnert med fragt i Nordsøen og Østersøen og til sildefiskeri ved Island om sommeren. Dens master blev gradvist strippet, og den blev forsynet med motor.
- I 1969 blev den alvorligt beskadiget under en brand og efterfølgende grundstødning, hvorunder kaptajnen mistede livet. Men skibet er en sejlvet dame, og eventyret ender ikke her. Efter branden blev den som vrug bugseret til Göteborg, hvor den blev solgt i 1973 til en gruppe Windjammer-entusiaster for 32.000 SEK. Den blev nødtørftigt repareret, så den kunne sejle til England, hvor myndighederne troede, at den smuglede flygtninge pga. dens udseende. Her startede det store renoveringsarbejde i Faversham, og det varede knap fire år. Den blev ombygget til brigantine, dvs. fuldrigget på den forreste mast og skonnertrigget på den bageste. Her fik den også sit nuværende navn. Materialet til restaureringen blev fremskaffet fra mange kilder, bl.a. blev et dansegulv brugt til dæksalonen, og gamle kirkebænke blev brugt til indretningen. På en tur gennem London en fredag eftermiddag, så man en bank, der skulle renoveres, og træpanelerne lå allerede udenfor. Man kunne få det alt sammen, bare det blev fjernet inden mandag morgen. Ellers ville det blive brændt. På den måde fik man bygget den meget smukke salon.
- I oktober 1976 sætter ”Eye of the Wind” kurs mod Australien for første gang efter restaureringen. I 1978 deltager den i Operation Drake – en to års sejlekspedition.
- Skibet er blevet filmatiseret flere gange f.eks. i Den blå Lagune, Savage Islands med Tommy Lee Jones, Taipan og i 1996 som skoleskibet Albatross i White Squall med en hård kaptajn i skikkelse af Jeff Bridges. Her får den også sine nuværende, karakteristiske røde sejl samt sin skibsklokke med inskriptionen ”Where we go One we go All”. Det var selvfølgelig interessant at se disse film under turen, især filmen med Jeff Bridges gjorde indtryk. Desværre synker hun, og adskillige elever og kaptajnens kone drukner. Det er selvfølgelig ikke så rart at tænke på midt i Atlanten. ”Egentlig burde skibet også lukkes af om natten,” sagde Cornel, men det er jo næsten umuligt.
- I 2001 blev den rigget om til brig – dvs. fuldrigget på sine to master – og overtaget af en ny dansk ejer og registreret i Gilleleje. Her blev den 2. restaurering nænsomt gennemført, både teknisk, sikkerhedsmæssigt og elektronisk samt en mere luksuriøs indretning under dæk uden, at det er gået ud over skibets sjæl som et originalt traditionelt sejlskib.
- ”Eye of the Wind” har en længde overalt på 40 m samt en vandlinjelængde på 27 m. Hun er forsynet med en watermaker, to generatorer på hver 6 kW, 220 V/24 V og en 600 hk Caterpillar maskine.
- I 2009 får den sine nuværende ejere: Forum Media Group, Tyskland, men forbliver dansk registreret. Skibet anvendes til teambuilding, events og charter.



Skibsklokken med inskriptionen Where we go One we go All.



Faaborg Jernstøberi har lavet meget af bronzeudstyret.



600 HK CAT ligger der idag som motor. Den har desværre ikke den oprindelige lyd fra en gammel dieselmotor. Der findes dog en video om bord, der viser restaureringsforløbet. Der kan man høre den skønne lyd fra den første motor, som man kender fra Hundestedmotoren.

købt stort ind, og så tog kaptajnen af sted. Jeg spurgte lidt forundret, hvem er så kaptajn, og blev præsenteret for Cornel Greth, en schweizer, som lige var kommet om bord.

Rejseplanen blev derefter ændret, ingen forhåndstræning, og afrejse søndag d. 6. nov. efter morgenmaden. Der var som sagt ikke internet om bord, så jeg forsøgte at koble mig på et af krydstogtskibene, som omgiver ”Eye of the Wind”; men det gik ikke. Derfor blev det internetadgang hos McDonalds, hvor de sidste mails læses og skrives lørdag d. 5. nov.

Senere samme dag ved aftensmaden i dækkssalonen får jeg lejlighed til at hilse på resten af besætningen på 11 personer og passagererne, som er fem inkl. mig selv. Et meget internationalt hold med to spaniere – Nora navigator og Laura trainee, to hol-
lændere – Nico matros og Sanne trainee, en dansker – Sif matros, en svensker –

Columbus

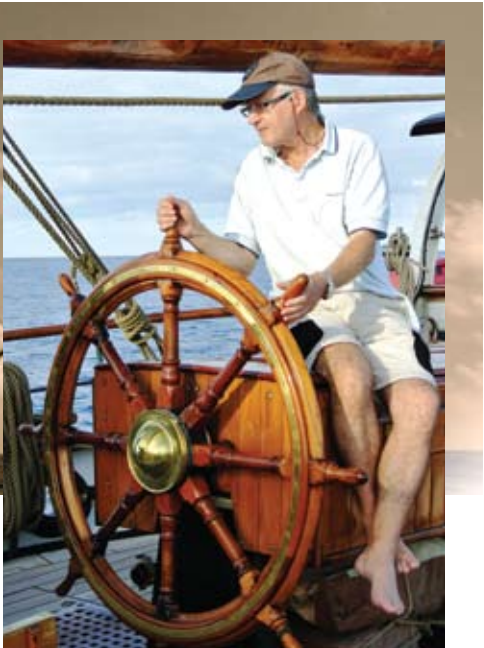
Columbus, der blev født i Genova omkring 1450, var inkarneret sømand og storsamler af søkort. Han fandt derfor frem til, at Ostindien, Kina og Japan kunne nås ad en vestlig rute. Da portugiserne kontrollerede ruten syd om Afrika, kunne den vestlige rute være interessant for spanierne til at bryde portugisernes og arabernes magt på de østlige handelsruter.

De spanske monarker Ferdinand og Isabella lover Columbus at finansiere projektet, og den 3. aug. 1492 står Columbus ud med tre skibe: Santa Maria, El Niña og Pinta. Rejsen gik fra Palos lidt SE for Huelva ved Tintoflodens udløb. Hans sidste landkending af den gamle verden var ved afgang den 6. sep. fra Gomera – en af De Kanariske Øer.

Mod slutningen af rejsen fik han problemer med et optrækkende mytteri. Mandskabet var rædselsslagent og truede med at smide Columbus over bord. Heldigvis fik de land i sigte om morgenen den 12. okt. 1492. Det menes at være Waitling Island ved Bahamas. Columbus navngav sin første opdagelse San Salvador. Overfartstiden var ca. 37 dage.

En ny verden var åbnet, og rigdommene lå der i form af guld og afgrøder som sukkerrør og nye sjæle, der kunne frelses til Guds ære på bekostning af hundrede tusinder af liv.





The Eye med fuld sejlføring. Man ser de røde sejl, som hun fik i 1996 som skoleskibet Albatross i filmen White Squall med en hård kaptajn i skikkelse af Jeff Bridges samt de to hvide stuntsejl.

Jeg overtog ofte roret, især om morgenen, inden det blev for varmt. Jeg sidder oven på styrekassen og rorviseren, som blev åbnet en dag for at vise os den smukke mekanik.

Jonas matros, en schweizer – Cornel Greth kaptajn, en franskmænd – Bastien trainee, en englænder – Tom trainee og to tyskere – Pedro maskinmester og Frank Anders kok samt de fire tyske passagerer. Der går lidt tid med at lære navnene at kende.

Søndag morgen er der travlhed ved telefonen, familien underrettes om, at man ikke kan ringe, men kun sende en fax, så derfor må de forvente, at der ingen kontakt er de næste tre uger. Min gamle mor kan ikke forstå, at jeg ikke bare kan gå i land og ringe.

Afgang og en urolig nat

Kl. 09:00 stod vi ud af havnen i Las Palmas med god vind, så sejlene blev sat med det samme. På vejen ud mødte vi skonnerten ”Maja”, så der blev hilst reglementeret ved at kippe med flaget – et flot syn. 2660 sømil foran os til Martinique.

Iløbet af nogle timer mister vi landkending, og mobiltelefonerne dør. Der bliver også færre skibe, vi kan dog følge en anden sejlbåd en halv dags tid; men så forsvinder den også. På hele turen ser vi færre end en halv snes både, meget mærkeligt, når man kommer fra et farvand så trafikeret som det danske.

Vi var derfor reelt uden kontakt med omverdenen de næste 23 dage (bortset fra skibets radio og satfax). Alene det gav en god fornemmelse for, hvordan det måtte have været i gamle dage, hvor der kunne gå måneder, før man fik livstegn fra de søfarende. Men også en ren luksus i dag, hvor man er på altid. Nu kunne man læse, høre radio, deltage i sejladser, lave vedligeholdelse, spise, sove eller gøre lige, som man havde lyst til.

Jeg får tilbudt at overtage roret. Det er også

første gang, jeg styrer så stort et skib, og der er godt træk i sejlene. ”Eye of the Wind” er noget lugterrig, og der er ikke rigtig andet at styre efter end kompasset, og det skal man vænne sig til, da det foregår med en vis reaktionstid. Egentlig er det ikke et rigtigt kompas, men et GPS kompas koblet sammen med GPSen. Det rigtige, gamle kompas stod nogle meter længere fremme, dækket til, og det forblev det på hele turen.

Det var overskyet med regnbyger af og til og lidt køligt, og skibet rullede. Man lærte hurtigt betydningen af en hånd til skibet, og at der skulle holdes godt fast i bordet under aftenmåltidet. Hvis man ikke lagde bestikket på den skridsikre dug; men lod det blive på tallerkenen, kunne man være sikker på, at det røg på dørken.

Det blev hurtigt mørkt, og med fuldmånen skjult af skyer, er det meget mørkt. Især når man kommer ud fra kabyssen og bevæger sig ned mod agterdækket, skal man vænne sig til det totale mørke.

Med søen ind agten for tværs blev det en urolig nat. Det viste sig dog, at køjen havde et slingrebræt, så man ikke trillede så meget frem og tilbage; men næste dag vågner jeg lidt groggy og måtte op og have frisk luft og noget at spise. De andre havde heller ikke haft det for godt; men det fortager sig hurtigt og kommer ikke igen på resten af turen.

Læs fortsættelsen af artiklen, samt se et stort billedgalleri på

baadmagasinet.dk







At få lov at sejle med røde sejlerbukser er betinget af at have været sejlen-
de over Atlanten. Peter Schiøltten var om bord på en gammel Windjammer ”Eye
of the Wind”, som er dansk indregistreret i Gilleleje, men tysk ejet.

Efter afsejlingen fra LPA fik vi et overblik
over skibet og en gennemgang af sikkerheden
og redningsudstyret. Derefter kom turen til
sejlene og de første manøvrer. ”Eye of the
Wind” har omkring 100 forskellige liner og
14 sejl, så eftermiddagen gik med at lære de
forskellige tove på en fuldrigget brig og de
tilhørende sejl at kende.

Brasse: Dreje rāen horisontalt om
masten, således at sejlet, der sidder på
rāen, stilles optimalt i forhold til vinden.
Sātte og bjerger sejl: Sānke sejlet eller
hale det op.
Vende: Dreje skibet op gennem vinden.

Disse øvelser fortsatte de næste dage først
med teori og derefter omsat til praksis. Det,
der i første omgang var et stort virvar af

liner og pinde, viste sig at have en stringent,
logisk rækkefølge. Vi lærte den orden linerne
sad fastgjort på pindene, og nogle pinde var
forsynet med små søm, så de var nemmere
at kende.

Oftest var man to personer en til at hale og
en til at gøre fast. Når alle sejlene skulle drejes,
var der ofte seks til otte personer i gang.

Når der sejles for sejl, trimmes der ofte,
og der skal klatres mange gange op i riggen.
Der er ingen spil om bord – kun blokke. En
charme ved skibet er, at det sejles udelukkende
manuelt, der skal bare mange hænder til.

Vi lærte også de små kneb med at kende
forskell på, om rebene var under belastning,
for så var de slået tre gange om sejlspinden,
hvorimod torvet blot var kvejlet op og hængt
om sejlspinden, når der ingen belastning var
på. Rebene til at brasse med fulgte sejlene

i kronologisk orden, startende fra stævnen
med topsejlet, som også var det tykkeste og
opefter. Under tiden kunne farven på torvet
også indikere, hvilken funktion det havde.
Når et tov skulle kvejles, skulle det ske den
samme vej som solen, ikke som uret for i
gamle dage havde søfolk ikke ure!

Morgenbriefingen

En af kaptajnens opgaver er at nå det fastlagte
mål, dvs. Martinique, inden for den fastsatte
tid samt lægge strategien for, hvordan målet
nås. Derfor blev der hver morgen holdt en
briefing – oftest på agterdækket og ved dårligt
vejr i dæksalonen, hvor kortet blev bredt ud,
og kursen plottet ind.

På dag 2 blev diskuteret en ETA (Estimated
Time of Arrival), og en konkurrence blev
sat i gang med en præmie til den, der kom

tættest på ankomsttidspunktet. Mit gæt var
den 30.11. efter 24 dages sejlads. Den, der
først fik landkending, vandt præmien. Mont
Pelée er med sine 1397 m det højeste punkt
på Martinique, og jeg beregnede, at det bør
kunne ses ca. 68 sømil ude og lidt før fra
masten i klart vejr.

Den sejlede distance er vigtig, og den
lå på turen mellem 85 og 151 sømil på 24
timer, dvs. mellem 3,5 og 6,3 knob med en
tophastighed på 8,5, når det blāste 10 m/sek.
Men det gjorde det desværre ikke så længe
ad gangen. Rekorden, som vi ikke kom i
nārheden af, er 193 sømil på 24 timer sat
under operation Drake.

Overfartstiden estimeredes til 22-23 dage,
og da nogen af os havde en hjemrejse d. 2.
dec., skulle der ikke sejles meget langsommere
end 120 sømil, før det blev problematisk at

nå frem i tide. Kursen blev diskuteret ivrigt.
Skulle vi gå direkte vest mod Martinique
(kurs 260) eller lidt sydligere (kurs 240) for
at nå passatvindene tidligere. Vi var på 28
grader nord, og passatvindene starter på 23
grader. Da vinden allerede dag 2 var blevet
betydelig svagere, besluttede kaptajnen, at vi
gik en sydligere kurs. Vi skulle så have en
kraftigere vind igen dag 4.

Det betød, at vi kom til at sejle næsten
2800 sømil i stedet for 2660, dvs. 140 mere
og dermed mere end et gennemsnitligt døgn,
hvor vi tilbagelāgger 120 sømil.

Når hastigheden nærmede sig 2 knob, var
vi derfor nødt til at starte motoren. Der er ca.
5 tons brāndstof om bord, som også bruges
til generator og watermaker. Når motoren
kører bruger den ca. 13 l/t., og generatoren
bruger ca. 8 l/t., så der er til ca. 10 dages

sejladss for motor. Derfor skal der spares
– ingen aircon. og kun watermaker efter
at det normale flaskevand er opbrugt, og
generatoren kører maks. 4 timer om dagen
til fryser og batterier. Alt i alt kørte vi fem
dage for motor.

Noget længere nordpå var der et lavtryk,
som vi ikke skulle i nārheden af. Der er et lille
børnerim, der hjælper med at huske, hvornår
man skal være på vagt for orkaner:

June-too soon
July- standby
September-remember
Oktober-all over

Til slut diskuteredes dagens opgaver, såsom
sejlovelser, brandøvelse, MOB, splejsning og
navigation som på Columbus’ tid.

Dagene på Eye of the Wind



Navigation

Jeg havde egentlig forestillet mig, at man på så lang en passage skulle anvende storcirkelnavigation, men da vi skulle blive inden for passatbæltet, blev det ikke nødvendigt.

Det kunne derfor være spændende hvis man med de forhåndenværende søms princip, med nogenlunde nøjagtighed og uden korrektioner, kunne bestemme sin position ude midt på havet. Til at bestemme den vestlige position behøver man et nøjagtigt ur og et referencepunkt s her Greenwich.

Hvis uret er sat til kl. 12 Greenwich-tid, og man hver dag, når solen står højest og kl. er 12 lokalt, måler så ved man, hvor langt man er fra Greenwich. Måles f.eks. 12 timer, så er man 180 grader eller på den modsatte side af Jorden. Ud fra tidsforskellen beregnes vestlig længde.

Det var i mange år et stort problem at få et nøjagtigt ur, der kunne bruges til en sådan måling, hvorfor det engelske parlament udsatte en præmie på 20.000 £, næsten 3 mio. £ i dag. Præmien blev vundet af John Harrison, som opfandt det første marine chronometer.

Det tog ham 5 år at bygge H1, som uret blev kaldt, yderligere 3 år at bygge H2, som var simplificeret ift. H1 og mindre og 17 år at bygge H3. James Cook medbragte en kopi af H4, som det tog Harrison 6 år at bygge, på sin anden og tredje sørejse.

Bredden bestemmes ud fra solens højde klokken 12 lokalt.



Brandøvelse

Alle blev advaret om, at sirenen ville lyde, hvorefter vi skulle samles midtskibs til brandøvelse. Samtidig blev en "såret" person bragt op fra kahyt fem. Det var godt, det var en øvelse for det tog for lang tid at få branddragterne på, og brandslangerne blev ikke sat rigtig sammen. Øvelsen blev derfor gentaget flere gange under turen.

Mand over bord-øvelse

Igen blev vi samlet midtskibs og en bold blev kastet ud som "forsøgsperson", og to personer pegede konstant mod bolden, så den ikke blev væk, mens skibet blev stoppet. Da vi sejlede for motor, var det ikke svært. Et stort net blev derefter gjort klart, men missede at få fat i bolden. Derefter krøb Nora i en overlevelsedragt og sprang resolut ud efter den overbordfaldne, og det tog herefter ikke lang tid at hjerpe den.

Ved begge øvelser var vejret fint, ca. 29 grader og ingen vind. I dårligt vejr under sejl og stress vil det være meget vanskeligt. Det oplevede vi heldigvis ikke.



Smør

De gamle søfolk brugte tommelfingerreglen: Sejl sydpå indtil smørret smelter og derefter drej til højre!



Måling med sekstant

Columbus havde en såkaldt Jakobsstav til at måle solhøjden, så noget tilsvarende skulle fremstilles.

Jeg lavede med Pedros hjælp derfor først et solur bestående af en plade med en stang i. Herved regnede jeg med at kunne bestemme, hvornår solen stod højest. Men skibet var for uroligt. Jeg sigtede derfor direkte på solen med min arm ved at kigge gennem et svejseglas. Med et kosteskaf sat fast på en skruetvinge blev vinklen derefter overført til et stykke papir og målt.

Ved at tage målingen to gange og gentage hver halve time kunne vores højde bestemmes til 19 grader, og GPS'en sagde 18 grader. Samtidig kunne vi måle, når solen stod højest, hvilket den gjorde ca. kl. 12:15 i vores tilfælde, så vores vestlige position blev bestemt til 34 grader (2 1/4 time x 15 grader), hvilket var ganske tæt på GPS'en. Fejlmargen omkring 60 sømil.

Teorien omkring måling med sekstant blev gennemgået af kaptajnen, samt de forskellige korrektioner der er nødvendige for at få en nøjagtig måling. Herefter blev der lejlighed til at øve sig både praktisk og teoretisk.



Tidszoner

Urene blev sat en time tilbage hver gang, vi passerede en tidszone, hvilket blev markeret ved morgenbriefingen og annonceret på opslagstavlen. Las Palmas er lidt speciel, hvis man kigger på et kort over tidszoner. Den ligger i samme tidszone som Spanien, dvs. UTC, men skulle egentlig ligge i UTC +1, hvis man ser på dens længdegrad 28 grader vest. Det betød, at uret egentlig skulle sættes en time tilbage, når vi kom ud af havnen og væk fra land.

Det gjorde vi dog ikke.



Vedligeholdelse

Når der var tid til overs fra selve sejladsen, blev der lavet forskellige vedligeholdelsesopgaver såsom blokke, der skulle skilles ad, smøres og lakeres, eller udskiftning af propper i teakdækket. Hver dag blev der pudset messing, som anløber næsten lige så snart man er færdig. Men også større arbejder blev udført, såsom fjernelse af lak på mesanbommen for derefter at påføre ny olie syv gange. Er der ikke andet at lave, kan man altid banke rust og male.



Vagten

Vagten var opdelt i fire timers skift, og døgnet i seks vagter, fordelt på tre hold, som deler dag- og nattevagterne. Som gæst kunne man deltage, som man havde lyst til. Med det dejlige vejr vi havde, var selv hundevagten ikke noget problem, og det var dejligt at stå op kl. 06:00, og se solen komme frem. Det var også fascinerende at stå på agterdækket om natten. Kaptajnen slukkede alt lys inkl. navigationslyset, så man kun var omgivet af lyset fra stjernerne, og så gik snakken og søroverhistorierne lystigt.

Der var ikke noget særligt hierarki, det var næsten som i en normal virksomhed med kaptajnen som chef. Jeg hørte ikke en eneste gang, at han hævede stemmen, roligt udstak han kommandoer, som blev gentaget og fulgt.



Måltider

Maden var meget varieret, vi fik mørbrad, paella, frikadeller, spaghetti, kanin, pandekager, tunbøffer, men efter 14 dage begynder det at gå i ring. Vi supplerede med friskfanget fisk, og Franck var en dygtig kok, som fik det bedste ud af råvarerne.

Maden var frisk den første uge, derefter var der ikke mere frisk mælk eller frugt (kun appelsiner, avocado og kiwi holder længere), ligesom vandet nu fremstilles af watermakeren, og det kan man godt smage. Gæsterne fik tilbudt både øl og vand, men mandskabet drak kun softdrinks.

Al emballage vaskes af i havvand, og alt affald blev trykket sammen af en kompressor og gemt til vi kom i land.

Generatoren kørte nu kun ca. seks timer i døgnet. Det betød, at fryseren kun var -10 grader i stedet for -18, og køleskabet lavede også problemer, fordi vi rullede så meget, hvorved der kom luft i det, og temperaturen kom op på en syv-otte grader.



Logbog

Dag 2

Vinden er løjet, og vi har kun sejlet 86 sømil det sidste døgn. Det vil give en overfartstid på 30 dage, og så begynder det at blive et problem at nå flyveren hjem. Fiskelinen kommer ud. Der er ingen madding på, så jeg spørger forsigtigt, om det ikke var en ide; men nej, det er ikke nødvendigt. Vores første fisk fanges dog først efter 12 dage til søs, og håbet var ved at være ude. Og så tabte Tom den, da den skulle hales om bord!

Dag 3

Vinden er stadig svag, så motoren startes, så vi hurtigere kan fange passatvinden. Vi sejler sydvestligt på en kurs på 240 grader.

Dag 4

Der er nu mere vind, så sejlene sættes, også de nye stuntsail i lys kontrastfarve. Vi så en hel del delfiner, der fulgte skibet i lang tid.

Dag 5

Vinden er svag igen, men det er blevet varmere, og kaptajnen beslutter derfor at standse helt op ud på eftermiddagen for at vi kan bade. Jeg har altid haft det princip kun at bade ved stranden og ikke i havet, men det er for fristende, så vi springer i vandet på ca. 4800 meters dybde. Det er godt nok en lidt underlig fornemmelse at vide, at der er så langt ned, at Mont Blanc kan stå der.

Dag 15

Fik to gæster om bord, to mågelignende fugle, som satte sig i masten, hvor de sad hele dagen kun afbrudt da en tredje fugl, en roufugl, kom og ville have plads, men den blev jaget væk. Måske fregatfugle, men hvor kommer de dog fra?

Dag 16

Vi har kun tilbagelagt 98 sømil de sidste 24 timer. ETA er nu den 30.11. med en fart på 3 knob, så jeg vinder konkurrencen, hvis der ikke kommer mere vind. Der er stadig mere end 800 sømil tilbage. Vi har ikke set et skib i mere end en uge, kun en uendelig flade af vand.



Logbog

Dag 17

Vi har kun sejlet 85 sømil, så motoren startes. Dette er vores dårligste distance på hele turen. Vi har brændstof til fire dage endnu med en dag i reserve. Hvis der ikke kommer vind, kan vi kun sejle 480 sømil, og der er 757 tilbage. Jeg er lidt bekymret for min afrejsedag d. 1. dec. Passerede 2000 sømil mærket.

Dag 18

Nu er der kommet vind, og vi har tilbagelagt 132 sømil, så nu er ETA rykket frem til d. 28.11. Temperaturen er allerede 29 grader her kl. 8.

Dag 19

Først efter 19 dage fanger vi den næste fisk – en dolphinfish og får den indenbords. Dagen efter fanger vi en til. Der er rigelig mad til alle på sådan en fisk, og det smager dejligt.

Dag 20

Vinden er god, og ETA er nu tilbage til d. 29.11. i Fort de France. Og det skulle være ganske vist. Så to skibe her til morgen, så vi nærmer os med 372 sømil tilbage. Det lakker mod enden.

Dag 21

Ifølge de gamle beretninger skulle insekter være tegn på, at vi nærmede os land, og jeg ser da også nogle små fluer dag 21; men om de var medbragt eller er kommet flyvende vides ikke. Der er 252 sømil tilbage, og vi har tilbagelagt 120 sømil, som også bliver vores gennemsnit.

Dag 22

Det regner, da jeg står op kl. seks. Det er sidste dag inden vi vil se land. Vinden er nu 10 m/sek.

Vi får besøg af en ugle, som er kommet om natten og nu sidder på bousprydet hele dagen. Det er sjovt at se, hvordan den følger bådens bevægelser, mens den sover. Hvor den kommer fra er ikke til at vide, vi er stadig 130 sømil fra land.

Det regner og blæser hele dagen. Det ene kraftige regnskyl afløser det andet med kraftige vindstød til følge, så sejlene rebes. Hen under aften står himmel og jord i et, og det tordner kraftigt. Stakkels rorgænger. Hvis det havde været sådant et vejr under hele turen, havde det ikke været så morsomt. Kl. 21 er vinden total væk, og motoren må startes. Det regner i tove indtil midnat, hvor det klarer op.





Logbog

Underholdning

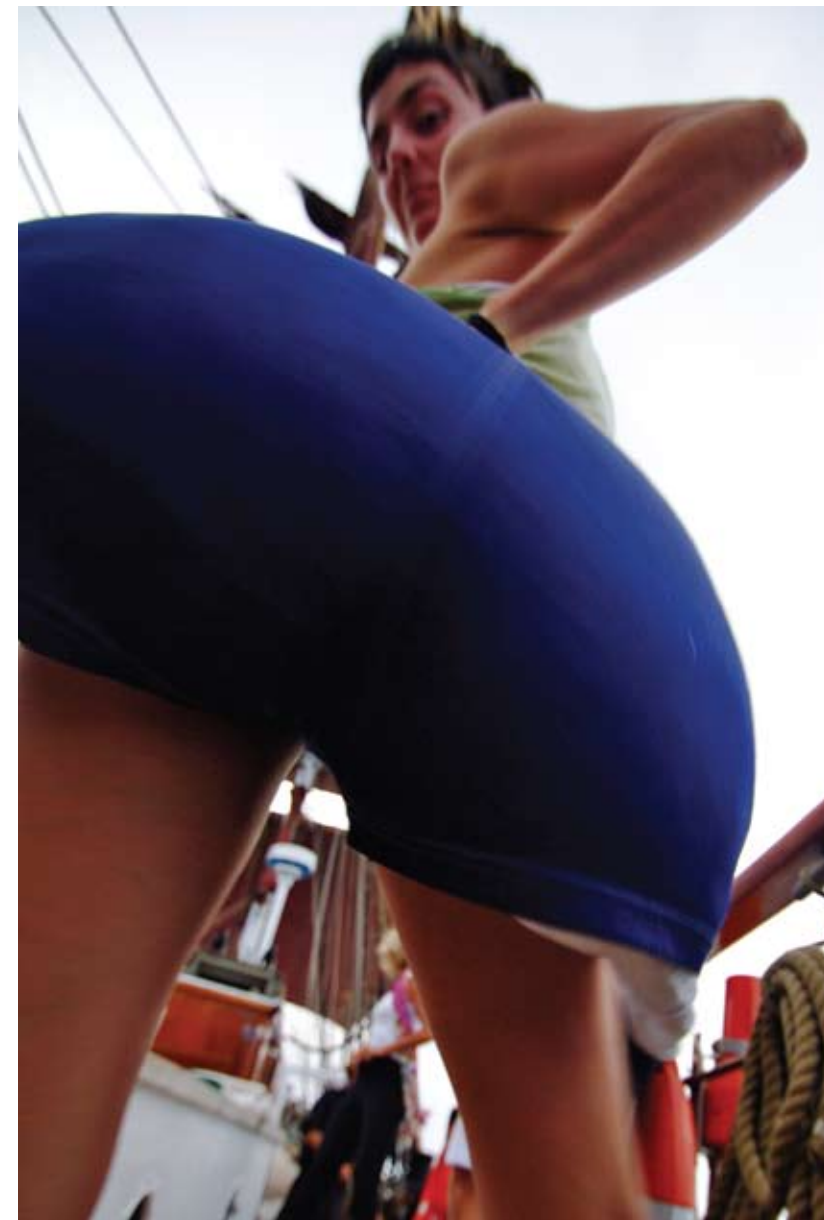
Dagene flyder ud i et, der er ingen forskel, så vi spøjte lidt om fredagen med TGS, thanks God it is Friday. Derfor var søndag også en kærkommen afveksling på agterdækket, som er det naturlige samlingssted, når vejret er godt.

Dag 7

Det er søndag og der er Sundowner på agterdækket. Det smukke vejr fejres med drinks, og solnedgangen nydes. Dette er blot en af mange meget smukke solnedgange, som vi har oplevet med det flotte vejr. Dog slutter festen i regn.

Dag 11

Halvvejsfest med 1370 sømil tilbagelagt og 1370 tilbage. Det fejres kl. 17. Nu går det den modsatte vej. Vejret ser truende ud i horisonten; men der skete intet.



Logbog

Vi nærmer os målet

Dag 23

Landkending fås d. 29. kl. 02, da vi kan se lys på Martinique, men vi kunne desværre ikke verificere beregning af den teoretiske landkending. Vejret var desuden dårligt med lav sigtbarhed. Vi sejler ind i Skt. Lucia strædet mellem Martinique og Skt. Lucia og kan se Diamond Rock, der ligger tæt på Martinique. Øen fik sit navn fordi den reflekterer lyset på visse tider af døgnet som en ædelsten.

Det er underligt at tænke på, at den engelske marine besatte øen i 1803 og beholdt den i 17 måneder, hvor de generede franskmændene og andre, der skulle til Martinique. De menige boede i huler, mens officererne boede i telte. Mad, våben og kanoner blev hejst op. Der var endog et hospital på øen, som behandlede eventuelle sårede eller syge.

Vi ankrer op hen under eftermiddagen i Fort de France og bliver mødt af danske skibe. De havde set, at "Eye of the Wind" sejler under dansk flag og ville godt hilse på, så det var godt, at der var nogle danskere om bord. Pudsigt er det, at den ene kender Sif fra skoleskibet.

Ankomsten fejres på behørig vis med champagne, som åbnes med et sværd eller noget der ligner.

Dag 24

Fik fax d. 29.11, sendt d. 28.11. fra min kone, som begyndte at blive urolig, da hun ikke havde hørt fra mig i så lang tid.

Der bliver lige tid til at se lidt af Martinique inden hjemrejsen. Om aftenen tages der afsked med besætningen og de øvrige gæster på en lokal restaurant i FDF. "Eye of the Wind" fortsætter med et par "Pirates of Caribien" togter i januar og vender derefter tilbage til vores farvande i januar.

Et eventyr er slut. Det gik bare alt for hurtigt, men jeg fik retten til at gå i røde bukser.



