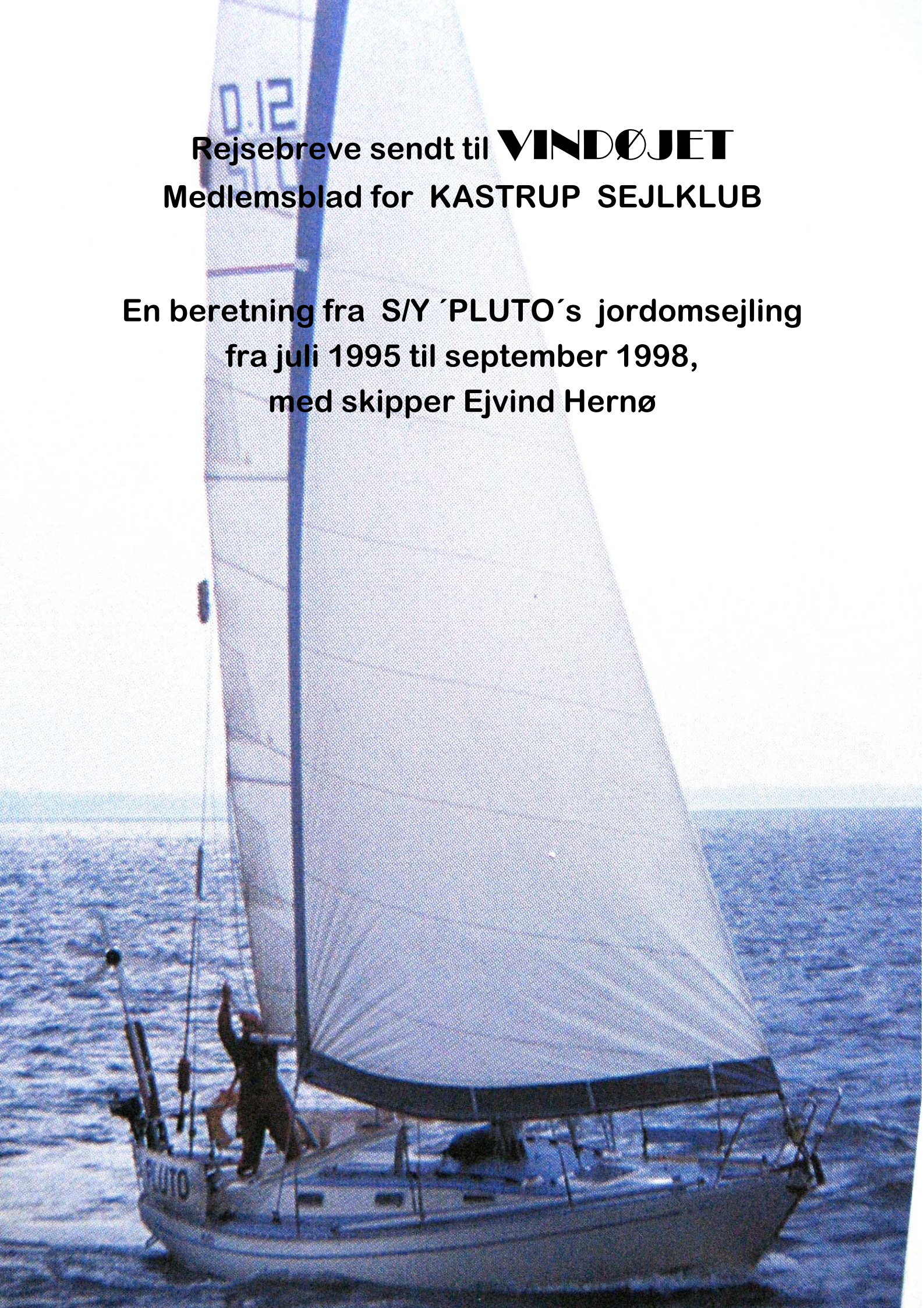


Rejsebreve sendt til **VINDØJET**
Medlemsblad for **KASTRUP SEJLKLUB**

En beretning fra S/Y 'PLUTO's jordomsejling
fra juli 1995 til september 1998,
med skipper Ejvind Hernø



1.rejsebrev fra S/Y 'PLUTO's langfart

Caribien

December 1995

Kære venner i Kastrup Sejlklub.

Den lovede julehilsen kunne jeg ikke nå at sende til jer, da jeg omkring VINDØJET's deadline for julenummeret befandt mig midt ude på Atlanterhavet – så derfor denne nytårshilsen, som nu bliver fra Caribien.

For de der ikke kender- eller kan huske mig, skal jeg kort nævne, at jeg blev pensionist i foråret 95, og at jeg forlod Kastrup Lystbådehavn den 2. juli 95.

Min båd er en Hinrichsen 34, og det er mit mål, at jeg i en årrække, med forskellige ombord, vil sejle rundt i verden og helst jorden rundt.

Og som en smuk afsked med Danmark valgte jeg at sejle gennem Limfjorden, men allerede i Thyborøn måtte den ene af mine to medsejlere stå af på grund af sygdom. En tidligere ryglidelse plagede ham nu igen så meget, at han måtte erkende, at han ikke kunne gennemføre livsdrømmen om at sejle med mig nogle år, som det var aftalt. Og det var med tårer i øjnene, vi tog afsked, men jeg håber dog, at han senere kan være med igen.

Min anden medsejler skulle kun med i tre uger til Cherbourg i Frankrig. Men han bliver pensionist sidst på året og kommer så tilbage for en længere periode.

Vi fortsatte så over Nordsøen til Dover og Cowes på Isle of Wight, det er dejlige steder som syder af maritime traditioner og sejlsport på et meget højt niveau.

Fra Cherbourg, hvor en ny medsejler var kommet ombord, fortsatte vi så til den lille engelske kanalø Alderney, den havde jeg tidligere anløbet med min Maxi-77 "Monsunen".

Derefter til Falmouth i England hvor jeg skulle købe reservedele til mit Aries vindror.

Næst efter redningsflåden er et vindror nok det vigtigste og bedste udstyr for en båd, med så lille en besætning. For skal man kunne trives, er det nødvendigt at kunne dyrke forskellige gøremål og ikke være bundet til rorpinden hele tiden.

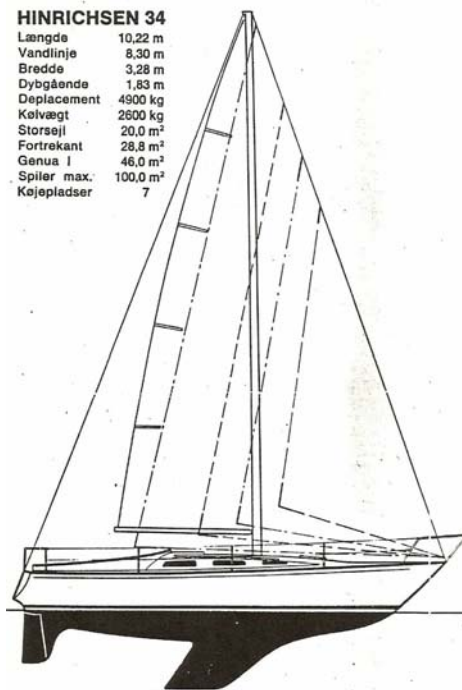
Turen over Biscayen i starten af august måned til La Coruna i Nordspanien forløb under meget forskellige vind- og vejrforhold lige fra dage med vindstille og tåge til stormende kuling.

Min medsejler i den periode var mere "fjordsejler" end "havsejler", så jeg accepterede at forsøge, om vi kunne finde en "nødhavn" på nordkysten af Spanien, uden at jeg havde et speci-alkort, og det til trods for min viden om at alle ulykker sker, når land nærmes.

Under indsejlingen til noget der lignede en havn, ramte vi et skær, og adskillige snapseglass blev knust, termokanden og vandkedlen blev bulet ved mødet med dørken, og næste dag havde vi store blå mærker på arme og ben fra nattens "stunt".

Vi fortsatte så til havs igen med den vestlige vind imod, og efter yderligere tyve timers hårdt-vejrs sejlads, nåede vi endelig La Coruna.

HINRICHSEN 34	
Længde	10,22 m
Vandlinje	8,30 m
Bredde	3,28 m
Dybgående	1,83 m
Deplacement	4900 kg
Kølvægt	2500 kg
Storsejl	20,0 m ²
Fortrekant	28,8 m ²
Genus I	46,0 m ²
Spiler max.	100,0 m ²
Køjepladser	7



Ved ebbe kunne vi på en "tidevandsslip" konstatere, at ud over de tidligere nævnte skader, var to tuber plastikpadding og lidt bundfarve tilstrækkeligt til at fjerne sporene fra mit dårlige sømandskab.

Portugals kyst er smuk og dejlig, men desværre dyr, især når sejlerprojektet er baseret på en pensionistløn. Mange steder er der bygget smarte og dyre marinaer, hvor man går under baldakiner ned til flydebroerne. Og havnen er omgivet af restaurationer, diskoteker og tøjbutikker, som nu er maritimt dekoreret med de tidligere benyttede fiskeredskaber.

Få steder, blandt andet i Porto, er der endnu mulighed for, at ligge gratis tæt ved Ponte D. Luisbroen, og så med den mest fascinerende udsigt til byen man kan ønske sig.

Fra Lissabon sejlede jeg alene til Algarvekysten, videre til Porto Santo, Madeira og Las Palmas på Gran Canaria.

I midten af oktober måned besøgte min kone Lis mig. Dejlige dage på øen, og sidst på måneden ankom vor datter Susanne, som skulle med over Atlanten.

Endnu en medsejler, Mads-Bjørn, steg ombord den 1. november, og efter at han havde sikret sig, at proviantbeholdningen indeholdt syltede agurker, piskefløde og sirup m.m., kunne vi sent på aftenen forlade Gran Canaria bound for Barbados.

På grund af tre ugers for tidlig start fra Europa manglede der ikke advarsler fra dem, der havde vejrfax ombord, og som viste, at de tropiske storme stadig spøjte i området. Men en nordmand, med mange rejsers erfaring over Atlanten, rådede os til at gå helt ned til de Kap Verdiske Øer, og så dreje vestover ved den 16. breddegrad. Den første uge havde vi meget skiftende vinde, vindstille og store rullende dønninger så sejlene klappede, men endelig fik vi passatvinden, og med et gennemsnitligt etmål på omkring 140 sømil (døgndistance) nåede vi Barbados i Caribien efter 25 dage i søen.

Herfra rejste Mads-Bjørn hjem til sin præstegerning med håbet om, at den vaklende gangart fra de "stive søben" ikke ville blive misforstået af menigheden, når prædikestolen i Skt. Andreaskirken skulle bestiges.

Den 30. november var det nioogtyveårsdagen for Barbados' selvstændighed. Det blev fejret med en farvestrålende militærparade om formiddagen, medrivende gospelsang i gaderne, steel bands på stranden og sikkert megen anden underholdning resten af natten.

Susanne og jeg sejler nu rundt mellem de sydlige Caribiske øer, og i midten af måneden ankommer min svigersøn Mikael, Susanne's mand, til Guadeloupe.

Julen skal fejres i området omkring de tidligere Dansk Vestindiske øer, og ved årsskiftet rejser Susanne og Mikael så hjem fra San Juan på Puerto Rico.

Herfra skal pensionisten Jørgen igen ombord, og kursen sættes mod vest, til de små San Blas øer ved Panama. Her lever stadig ægte Kunaindianere, men derom i næste rejsebrev, som nok vil indeholde mere om vore mange oplevelser. Området vi indtil nu har været i, er godt beskrevet af talrige langtursejlere, så jeg har i dette brev undladt at fortælle om, at vi selvfølgelig også har haft delfiner springende for boven, set små havskildpadder og flyvefisk, spist smørstegte selvfangne guldmakreller, haft nattevagt i 30 graders varme under den skønneste stjernehimmel o.s.v.

Til slut vil jeg nævne, at jeg nyder dette sejlervagabondliv, som tvinger mig til en aktiv pensionistindsats, enten det gælder bådens daglige vedligeholdelse, eller de oplevelser man drømmer om at få, og som sjældent kommer af sig selv.

Med Hilsen – og ønsket om at I også får en god sejlsæson – i verdens dejligste sejlområde – som for mig stadig er i Danmark, Ejvind Hernø.

2.rejsebrev fra S/Y 'PLUTO's langfart

Nuko-Hiva

April 1996

Kære venner i Kastrup Sejlklub.

Mit sidste brev sluttede i december måned i Caribien.

En dejlig tid hvor jeg havde min datter og svigersøn ombord.

Sejlads mellem de Caribiske øer er kendt som et vidunderligt sejlområde, specielt i perioden udenfor de tropiske storme, der forekommer fra juni til november. Men bortset fra den lune temperatur, kom det nok lidt bag på os, at vejrforholdene i dette passatvindbælte kunne være så barske. Man sejler næsten altid på læsiden af øerne, hvor der opstår voldsomme vindspring, når de passeres, og mellem øerne er der ofte en grov krap sø.

Vi havde glædet os til at anløbe den nok mindst turistede ø Dominica, men på grund af de før omtalte kastevinde flængede vi storsejlet, og da vi ikke kunne forvente at finde en sejlmager på øen, måtte vi på forsejl alene forsætte til Guadeloupe. Her var der en afdeling af North-Sails, der lavede en meget professionel reparation. På Guadeloupe ankom min svigersøn Mikael, hvorefter vi gik til Christianssted på St. Croix. Her hyggede vi os ved blandt andet at lytte til julens dejlige melodier spillet på bliktrummer. Frederikssted i den vestlige ende af øen, hvor Peter von Scholten frigav slaverne, blev selvfølgelig også besøgt.

En hurricane Marilyn havde i september måned hærget øen, og ved at se de mange huse der var under genopbygning og store knuste lystbåde, der stadig lå langt inde på land, blev man mindet om den gamle læresætning, at som langtursejler drejer det sig om: *At være på det rigtige sted på det rigtige tidspunkt.* Dette medfører desværre, at man af hensyn til de tropiske storme skal være ude af Caribien primo juni måned, og være i Australien primo november året efter. Så selv som pensionister skal vi følge en lidt stram tidsplan, og jeg har da allerede her i Fransk Polynesien måtte skrive under på, at jeg er væk herfra inden 1. oktober.

De ønsker ikke, at "vraget" af S/Y "PLUTO" skal ligge her på et rev og skamskænde den smukke natur.

Men tilbage til Caribien, hvor julen blev holdt på St. John. En dejlig uspoleret ø, fordi en stor del af den i mange år var ejet af Lawrence Rockefeller, der i 1956 skænkede den til USA på betingelse af, at den blev udlagt til nationalpark. Også her blev jeg mindet om orkanen Marilyn, da jeg måtte gå over 15 kilometer, før jeg fandt en intakt telefon, der kunne ringe hjem til resten af familien juleaften. Kahytten var i de dage meget smukt pyntet, og plastikjuletræet var surret godt fast til masten, og i tropenatten kunne man juleaften høre den smukkeste sang fra S/Y "PLUTO's" besætning, det tror vi da nok?

Desværre skulle Susanne og Mikael hjem ved årsskiftet fra San Juan på Puerto Rico, men på vejen dertil anløb vi Charlotte Amalie på St. Thomas. Også her kan man i en uendelighed finde danske minder blandt andet gadenavne som St. Kongensgade og Dronningens Tværgade. Til San Juan ankom den tidligere omtalt medsejler Jørgen, der nu var gået på pension, og han havde sin kone Jenny med, der skulle være ombord i to uger. Af andre langtursejlere blev vi frarådet, af sikkerhedsmæssige grunde, at gå til Jamaica som ellers lå i retningen mod Panama. Vi valgte derfor at sejle mod passatvinden tilbage til de tidligere Dansk Vestindiske øer, og et par meget smukke steder i øgruppen British Virgin Islands. Jenny forlod os på St.Croix, og derfra satte vi så kursen mod San Blas øerne ved Panama. Helt så direkte var det nu ikke, for sejlanvisningerne anbefalede os, at holde en afstand på mindst 200 sømil fra Colombias kyst på grund af pirater og narkosmuglere i farvandet.

Besøget på de for omverdenen meget isolerede San Blas øer, hvor de små Kunaindianer bor, havde vi glædet os meget til.

Men det er et yderst farligt sejlområde, hvor de mange rev og lave koraløers placering ikke er afsat særlig præcist i søkortet, og sømærker som fyr eller bøjer findes selvfølgelig ikke her. De sidste par dage inden vi nåede dertil, havde vi haft meget hård vind, og dermed store bølger, som ville gøre det uforsvarligt at sejle dertil. Heldigvis aftog vinden noget, og vore stedliniebestemmelser taget med sekstanten, passede nogenlunde med satellitnavigatorens positionsangivelse, så det var med spænding, vi i den kraftige brænding omkring koralrevene løb ind mellem de første ubeboede lave palmeøer for at komme ind i et mere roligt farvand.

Hvorfra de kom i kanoerne, ved vi dårligt nok, men inden vi havde kastet ankeret, var vi omringet af indianerkvinder, der ville sælge molaer. En mola som betyder bluse, er et meget kunstfærdigt klædningsstykke, som består af flere lag farvet stof, hvor motivet kommer frem ved, at der klippes og sys ned til de underliggende stoflag.

Ud af de omkring 360 øer er kun cirka 50 øer beboet. Kunaindianerne siges at stamme fra det indre Colombia, men de flygtede mod kysten, da de spanske besættede forsøgte at få dem til at arbejde. Under koloniseringen var de i evig kamp mod spanierne, og trak sig til sidst ud til San Blans øerne, hvor de var i sikkerhed og beskyttet af den ufremkommelige jungle i de vilde bjerge langs kysten og de mange farlige rev udenfor øerne.

Før missionærerne kom dertil, gik alle nøgne og var malet over hele kroppen. Da det blev fortalt, at de skulle bære tøj, begyndte kvinderne at sy bluser (molaer), som erstatning for kropsmalerierne. Hytterne de bor i, er meget lave og bygget af bambus og palmeblade og de har en meget lille dør, som er under 1 meter høj, og det er den eneste lyskilde til boligen.

Alle kvinder har en stor guldring i næsen, og som de siger skal symbolisere, at verden er rund. Men da mine breve til jer i sejlklubben primært skal handle om, hvordan det er i dag at rejse rundt i verden med en lille sejlboat, må jeg henvise til for eksempel Hans Jørn Munch's bog "Ad jordens blå sti", han fortæller om høvdingestyret, medicinmænd og heksedoktorer mm. i dette meget spændende lille samfund.

Panamakanalen var det næste skridt på vejen vestover.

Den første uge i Colon gik mest med administrativt arbejde, da proceduren for en lille lystbåd næsten er den samme som for store handelsskibe, dog med den forskel, at de færreste lystsejlere har råd til at benytte en agent til dette papirarbejde. Derfor må man gøre det til en del af rejseoplevelsen, og ikke bliver sur over, den manglende koordinering af dette banale kontorarbejde, hvor man bliver sendt rundt til i alt 6 kanalmyndighedskontorer, som alle har lange ventetider. Af hensyn til "kanalsikkerheden" skulle båden også besigtiges og opmåles, og man skulle skrive under på, at ud over den lods der skal være ombord, skal der være 4-lineholdere, som ikke må være kvinder, samt bådens kaptajn. Båden skal for motor kunne sejle mindst 5 knob, og man skal råde over 4 kraftige liner på hver 40 meter.

Prisen for en 34 fods båd inkl. lods blev ca. 220 US dollars. Hertil kom så eventuel løn til lineholdere og leje af de lange liner. Heldigvis traf vi et dansk sejlerpar Mie og Erik, som først hjalp os igennem kanalen, hvorefter vi hjalp dem. Mie blev påført som PLUTO's kaptajn, så jeg kunne være lineholder. Den 4. lineholder måtte vi købe os til for 50 US dollars. Så der var trængsel ombord på "PLUTO" de næste par døgn, som gennemsejlingen af Panamakanalen tog, idet mindre både skal overnatte på den kunstige, men meget smukke Gatun-Lake. Til gengæld lød der ud over søen, til langt ud på natten, mange smukke danske sange.

Om aftenen havde de fra land set, og sikkert hørt, at vi tog os et dejligt og meget tiltrængt ferskvandsbad i søen, så da lodsens ankom næste morgen, undskyldte han meget, at han havde glemt at fortælle os, at der var mange krokodiller langs søbredden.

De enorme sluser, og lokomotiver der langs kanalsiden trækker de store skibe, var selvfølgelig imponerende rent teknisk, men den allerstørste oplevelse for os var, da den sidste sluseport

blev åbnet, og Stillehavet lå foran os, dette spændende sejlområde vil næste rejsebrev nok handle om.

Mange hilsener fra Ejvind Hernø

3. rejsebrev fra S/Y 'PLUTO's langfart

Tahiti

Maj 1996

Kære venner i Kastrup Sejlklub.

Forrige rejsebrev sluttede med, at den sidste sluseport blev lukket bag os i Panamakanalen, og at vi nu befandt os i Stillehavet, med alle de forventninger om spændende oplevelser, som vi skålede på, og ønskede vi ville få. Heldigvis var der også et godt supermarked i Balboa, som ligger, hvor kanalen slutter. For foran os lå måske jordomsejlingens længste stræk til NUKU-HIVA i Marquesas øgruppen, på omkring 3.850 sømil, hvor ydermere stillebæltet omkring ækvator skal passeres.

På vejen skulle vi anløbe Galapagosøerne, men ifølge vores sejlanvisning og "pålidelige" rygter hørt på kajen, ville det ikke være muligt at få drikkevand der, og madvarer kun i yderst begrænsede mængder. Endvidere må man kun opholde sig 3 døgn på den ø, man har valgt at anløbe. Så inden vi forlod Panama, var der indkøbt proviant til omkring 60 døgn. PLUTO's tankkapacitet til dieselolie er meget lille, så det var med sejl alene, vi skulle komme gennem det føromtalte stillebælte. Heldigvis blev sejltiden lidt kortere. Det tog os omkring 10 døgn at komme til Galapagosøen Santa Cruz, og derfra 28 døgn at nå til NUKU-HIVA i Fransk Polynesien.

De vejrforhold vi oplevede var vist almindelige for årstiden. Meget skiftende vinde i starten, og senere adskillige døgn med vindstille, hvor kun strømmen sørgede for, at vi kom langsomt vestover. Omkring 6 grader sydlig bredde fik vi endelig den sydvestlige passatvind, og det er noget der fejres, når døgnstigningen stiger fra ca. 24 sømil til 140.

For havsejlere er lange vindstille perioder med store dønminger, klaprende sejl, lyde fra alt hvad der ikke er spændt fast og ofte 35-40 graders varme i skyggen, det er nok den største psykiske prøvelse, og hvor chancen for mytteri ombord er størst. Jeg følte ikke, at det var mit problem, for min medsejler Jørgen er et meget skikkeligt og yderst roligt menneske, så da vi passerede ækvator, lod han sig afrense i karryshampoo, og jeg liniedøbte ham navnet:

"JØRGEN HAVSNEGL", hvorefter vi tømte en flaske lunken vin med lidt brus i.

Anløb af Galapagos var selvfølgelig en stor oplevelse, ud fra de talrige beretninger om at man sejlede rundt i skildpaddesuppe, klapper de søde leguaner, og river søløverne i skægget.

Den oplevelse fik vi ikke helt, det skyldes måske, at vi selvfølgelig valgte at følge de skrappe naturbeskyttelsesregler, fordi der gives store bøder, hvis man stopper op eller går i land på øerne. Vi købte i stedet en guidet heldagstur, som var dyr, men kostede dog mindre end en tiendedel af den føromtalte bøde. Til gengæld var det så kun, når guiden et kort øjeblik var uopmærksom, at de menneskevenlige dyr selv kom hen for at hilse på os.

Da vi kun måtte anløbe een af Galapagosøerne, valgte vi Santa Cruz, hvor Darwin's forskningscenter ligger. Et meget spændende sted at besøge, da man her yder en stor indsats for at bevare de specielle dyrearter fremover.

Ved lidt fusk med vort ankomsttidspunkt lykkedes det at få 4 døgn ophold (3 efter reglerne). Det blev dejlige rolige dage, hvor vi havde et mylder af flotte fisk omkring os, pelikaner sidende på søgelænderet, og ved 23-tiden blev byens strømgenerator stoppet, derefter var der kun levende lys i den hyggelige lille by.

Siden vore sejlplanvisninger blev skrevet, er der nu kommet flere minimarkeder, så vor proviantbeholdning kunne suppleres med friske men dyre forsyninger, derimod var det ikke muligt at få efterfyldt vore drikkevandsdunke.

NUKU-HIVA i Fransk Polynesien blev vores næste stop, og i de 28 døgn det tog at sejle dertil, havde vi kun mødt eet skib, så vore søvagter blev efterhånden præget af, at kimingen kun blev gransket, når æggeuret hver time ringede. Men igen tog vi et par sekstantobservationer de sidste par døgn inden ankomsten, for at sammenholde dem med satellitnavigatorens positionsangivelser, og flot lå den høje smukke ø på rette tid og sted.

I Fransk Polynesien satser man meget på turismen, men man vil også meget gerne af med turisten igen, så det første de krævede af os var, enten at købe en flybillet til Danmark, eller som vi valgte at deponere et tilsvarende beløb i en Polynesiske bank. Beløbet bliver først frigivet, når det sidste franske anløbssted skal forlades. Ved at se i mit pas, fandt bankbestyreren ud af, at vi begge havde fødselsdag dagen efter, og at vi skulle fejre den sammen. Så dagen efter indtog vi den herligste franske middag i hans hjem, så det var da en bekræftelse på den polynesiske gæstfrihed, vi havde læst så meget om. Og da vi et par dage efter stod og kiggede ind i en have, kom beboerne ud med frugter til os, og inden vi kunne nå at stoppe dem, var de i gang med at tømme haven for papayer, mango og citrusfrugter mm., som de læssede på ladet af en lille varevogn og kørte ned til bugten, hvor "PLUTO" lå for anker. Vores gave til dem blev et par dåser sardiner i olie.

Men intet paradys uden en slange, som her på øen er en lille sort myg kaldet "No-No-Fly". Den er så berygtet for sin stikkelyst og efterfølgende betændte sår, at mange langtursejlere vælger ikke at anløbe denne del af Polynesien. Kun lange bukser, sokker og skjorte kan minimere blodsugningen til kun at omfatte stik i øjenkroge, øregange og på hænderne, med mindre man også har hue og vanter på, hvilket føles forkert i 35-40 graders varme.

På vores junglevandring ind til foden af et stort flot vandfald, hvor vi selvfølgelig ikke var iført beskyttelsesdragter, fik vi et par hundrede stik hver. Heldigvis var der flere dages sejlads til Tuamotus øgruppen, som kunne benyttes til intensiv sårbehandling efter denne ekspedition.

Vort første møde med en atol var Rangiora, som er verdens næststørste. Hele Tahiti kan ligge inden for revet. En "rigtig" atol har ingen vulkanrester over vandoverfladen, men består kun af det ringformede koralrev, som palmer og mange andre planter gror på, og hvor polynesiernes eventuelt har bosat sig, ofte under meget beskedne forhold.

Rangiora har kun to sejlløb ind i lagunen, et østligt og et vestligt, og vi ventede hele natten til det blev lyst, inden vi med agterlig vind styrede ind mod det smalle sejlløb, hvor brændingen bruste ind over revet på begge sider, og modstrømmen blev større og større. Til sidst var bølgerne så stejle, at en eventuel vending for at gå ud i rum sø igen kunne blive en hasarderet handling. Modstrømmen var så stærk, at vi for sejl og fuld motorkraft var over en timer om at sejle den cirka halve sømil gennem passagen. Belønningen får man så, når man kommer ind i lagunen, og kaster anker i det klareste vand med flotte spraglede fisk omkring sig. Tidevandsforskellen er kun 30-40 cm., så udefra er det umuligt at vurdere, hvornår strømmen er bedst egnet for passage. Og da vi et par dage efter ville sejle ned og ankre op for natten ved det vestlige sejlløb, var det med opsat solsejl, sammenpakket storsejl og drivende for forsejl alene, jollen på slæb, puder og kaffekopper m.m. i cockpittet, så vi var absolut ikke søklar til at gå ud i Stillehavets store bølger.

Men pludseligt blev vi grebet af en voldsom udadgående strøm mod det smalle sejlløb i koralrevet. Søerne blev krappe, så jollen blev fyldt med vand, og den for mange sejlere kendte ka-

osagtige situation var opstået. Og igen var vi lang tid om, med fuld motorkraft, tung vandfyldt jolle og blafrende solsejl at komme ind i et område af lagunen, hvor der var strømlæ, og hvor ankeret kunne holde.

Det dejlige og spændende ved at sejle er, at der næsten aldrig er situationer eller dage der er ens. Erfaringen fra mødet med denne atol, må vi prøve at huske, når vi nærmer os den næste, som er Tahiti; det er ikke en "rigtig" atol, da den har et højt vulkansk landområde indenfor revet, men derom i næste rejsebrev.

Med venlig hilsen Ejvind Hernø

4. rejsebrev fra S/Y 'PLUTO's langfart

Rarotonga

Juni 1996

Kære venner i Kastrup Sejlklub.

Tahiti i Fransk Polynesien er stedet, hvor mange langtursejlere ligger længe. Det kan blandt andet se ved, de talrige små og store planter der vokser ud af køjer eller skjuler cockpit og dæk, så bådene mest ligner en blomsterforretning.

Vort ophold på Tahiti blev på omkring tre uger i maj måned, for efter anløb af de mange små primitive steder er det herligt at komme til en stor larmende by med mange gode indkøbsmuligheder. Og Tahiti har også mange gadekøkkener, hvor man kan spise mere spændende end det, vi selv kan lave på vort lille optimus komfur. Dog beviste min søn Thomas, der steg ombord her, at der i de efterfølgende fem uger godt kunne laves velsmagende eksotiske måltider i PLUTO's beskedne kabysafdeling.

Desværre kunne vi ikke forlænge vort ophold til midten af juli, hvor bastillefestlighederne med kaproning, sang og dans m.m. står på i flere dage. Men vi var heldige, at der på Tahiti's nationalmuseum en søndag, fra tidlig morgen til sen aften, blev fremvist traditionelle polynesiske aktiviteter, konkurrencer og lege fremført i flotte farverige kostymer. Der blev vist traditionelle trommedanse fra fortiden, og når de unge kraftige mænd dansede krigsdans, virkede de grusomme og uhyggelige, deres spændte muskulatur og dyriske brøl var skrækindjagende. Så vi fik suset fra fortiden, hvor kannibalisme så sent som i forrige århundrede var almindeligt i Polynesien. Ofte var det nabostammer, det gik ud over, og det fortælles, at en høvding på en nærliggende ø havde haft for vane, at sætte en sten for hver fjende han åd. En engelsk missionær, der slog sig ned på øen, og havde held til at overleve, skrev hjem at han havde talt omkring 900 sten. Modsat de oprædende "dyriske" mænd var de unge polynesiske kvinder blide og skønne at se på. De brune barfodede vahinere havde blomster i håret og farverige guirlander hængende omkring halsen. Deres lange bastskørter lod dog ane de flotte ben, under den sensuelle dans. Det eneste "nymodens" i påklædningen var kvindernes top, som var plastikskåle, udformet som halve kokusnøddeskaller. Under dansen skal armene og hændernes bevægelser være langsomme og glidende, mens ben og hofteparti hvirvler rundt, alt sammen til fascinerende trommerytmer og yndig sang. Den dag deltog vi også i et stort polynesiske måltid tilberedt på varme sten i jordovne "umoer", hvor alt selvfølgelig skulle spises med fingrene.

I årene 1885 til 1901 levede den franske maler Gauguin på Tahiti og HIVA-OA. Gauguins kunst er ubrydeligt knyttet hertil, og Sydhavet gav ham den særprægede polynesiske stil, som vi kender blandt andet fra de talrige billeder af blide lidt buttede kvinder med langt sort hår. Gauguin-museet på Tahiti har ikke mange af hans originalværker, men stedet fortæller på en meget spændende måde om hans møde og opfattelse af den fremmedartede kultur.

Men tilbage til det barske sejlerliv som jeg helst vil skrive om, Morea blev vort næste mål.

Her var ufatteligt smukt. I den lille bugt vi lå i, var vi omgivet af høje bjerge, og om natten var det helt eventyragtigt, som var det en stor teaterkulisse, der omkransede os og lod den sydlige stjernehimmel med Sydkorset lyse ned på os. Men høje bjerge kan ofte give kraftige kastevinde, så med et flænget storejls måtte vi tilbage til Tahiti for at finde en god sejmager.

Bora-Bora som nok er mest kendt fordi den var base for ca. 6.000 amerikanske soldater under 2. verdenskrig, har dog heldigvis endnu det karakteristiske høje bjerg Mt. Pahia som smukt varetegn for øen. Høje palmer skjuler i dag de kanonstillinger, som blev efterladt, men de mange midaldrende polynesere med amerikansk udseende minder stadig om soldaterbesøget dengang. Da Bora-Bora var det sidste større sted, vi opholdt os i Fransk Polynesien, var det her, vi skulle have det tidligere omtalte depositum retur, hvilket heller ikke gav større problemer, og man er jo altid glad, når man får penge tilbage, uanset de store gebyrer vi måtte betale og den omfattende administration. På andre europæiske sejlere kunne vi forstå, at man nu ønsker en EU afgørelse for, om Frankrig forsat kan kræve de penge af os. Mon vor ærede udenrigsminister vil støtte os, lidt lurvede havsejlere, ved at løse dette problem?

Efter yderligere anløb af et par små atoller i det franske, satte vi kursen sydpå mod Cookøerne Aitutaki og Rarotonga. Med PLUTO's dybdegang på ca. 1,9 meter blev vi senere klar over, at vi slet ikke kunne anløbe Aitutaki. Vi ankom til indsejling i revet ved solnedgang sammen med en lokal fiskerbåd. Han sagde, at vi bare skulle følge efter ham den sidste halve sømil ind. Og for ikke at miste ham af syne i halvmørket, måtte vi sejle lige så stærkt, som han sejlede. Det bevirkede, at grundstødningen blev så effektiv, at det tog flere tililende fiskerbåde mange timer, omkring højvandstidspunktet, at få slæbt os gennem sandet ind til den lille havn. Det var et dejligt sted at komme til, men problemet var nu, hvordan vi kom derfra. Heldigvis var vi tæt på fuldmåne og dermed springtid, d.v.s. den største vanddybde ved højvande. Og ved hjælp af optimistjollen, et håndlod, samt papir og blyant fik vi lavet en opmåling af sejløbets dybeste steder, som sikkert var identisk med det spor i havbunden, vi tidligere selv havde lavet. I havnen lå andre langtursejlere, hvis både dog havde en væsentlig mindre dybdegang end vores. Men vi genvandt da lidt respekt ved vort seriøse forarbejde, så vi med god samvittighed kunne flage med Dannebrog, da det lykkedes os at komme ud igen af ved hjælp af det hjemmelavede søkort. De cirka 150 sømil sydpå til Rarotonga tog os næsten tre våde døgn i strid modvind. Det kunne vi måske have undgået, hvis vi havde haft en vejrfax ombord, eller på anden måde skaffet os oplysninger om vejsituationen inden afsejlingen.

For da jeg besøgte en dansk fragtbåd, der lå i Avarua havn på Rarotonga, kunne de fortælle mig, at stormen også havde forsinket dem i flere dage. Vor mangel på nye søkort er ofte et problem, da de kun kan købes i de meget store havnebyer, som vi sjældent anløber. Så inden den danske fragtbåd kunne forlade Rarotonga, måtte den flinke styrmand lave mange fotokopier af Tonga-området, som var vort næste mål.

Jeg var grædefærdig, da jeg tog afsked med Thomas i Rarotonga's lufthavn, men lykkeligvis ankom med den samme maskine Rolf (storebroderen), som de næste par måneder skal være med til at bakke "PLUTO" videre gennem "verdens farligste farvand" i det urolige Stillehav. Derom i næste rejsebrev.

Med venlig hilsen Ejvind Hernø.

5. rejsebrev fra S/Y 'PLUTO's langfart

New Caledonien
September 1996

Kære venner i Kastrup Sejlklub.

I sidste rejsebrev skrev jeg, at vi sejlede i "verdens farligste farvand" her i Stillehavet.

Det vidner de mange skibsvrag om, som er strandet på de lumske koralrev. Det uhyggelige ved revene er, at de dels er langs kysten, og at de også kan være langt ude til havs.

I søkortene er der anmærkninger om, at der tages forbehold overfor ikke registrerede, eller nyopståede, revdannelse efter de ofte forekommende vulkanaktiviteter. Så selv om satellitnavigatoren fortæller os, hvor vi er, sidder vi tit og kigger efter specielle bølgedannelser, og om natten lytter vi, om der er bølger der brydes.

En anden årsag til de mange sørgelige skibsforslis er, den stærke strøm der løber mellem de mange undersøiske rev og atoller. Strømmen løber adskillige knob og for os i uforudsigelige retninger. Og sker uheldet, at man strander på et koralrev, er chancen for at redde skibet udelukket, da de indfødtes kanoer og fiskerjoller aldrig ville kunne trække en større båd fri igen. Og da vanddybden på revkanten kan være flere hundrede meter, er brug af ankre til at trække båden fri med også udelukket. De evige stillehavsbølger, eller dønninger, vil på de skarpe koraller knuse skibet i løbet af meget kort tid. Så navigation skal kontrolleres i det uendelige, da man i dette cirkus kun får eet forsøg.

Men hvad var livet, hvis ikke der var noget man kunne miste, og det gør netop denne rejseform så spændende. At man så oveni oplever de mange forskellige samfundskulturer som nu her i stillehavsområdet, gør mig helt salig. Ikke mindst de mange kirkebesøg, hvor vi lytter til den meget smukke flerstemmige sang fra hele menigheden, og vi beundrer de indfødtes fine påklædning, kvindernes store blomstersmykkede hatte og de pludselig meget renvaskede børn, som om de lige kom fra en vaskepulverreklame. Og kun fordi vi er hvide, accepteres det, at vi sidder blandt dem i vores krøllede sejlerkluns. Denne påklædning var heldigvis mere passende, da vi var inviteret til kavadrikning i en sivhytte et ydmygt lille sted på Fiji. Kavaen drikkes overalt i Tonga og Fiji området som en ceremoniel og social samværsform blandt mændene. Tidligere var det dog de unge kvinder i landsbyen, der skulle tygge rødderne fra pebertræet til en substans, der blandes med vand i et stort træfad, hvorefter det drikkes af en halv kokosnøddeskal. I dag bliver rødderne knust i en morter, men man sidder stadig i en rundkreds på sivmætter placeret efter stand, alder og rang. Og efter ceremonimesterens, eller høvdingens anvisning, modtages den fyldte skål med megen respekt. Med begge hænder omkring skålen skal den tømmes i eet drag, hvorefter der klappes i hænderne. Andre har sagt, at det smager som opvaskevand. Da jeg ikke har smagt opvaskevand, vil jeg nøjes med at sige, at det ligner, men smagen er, som den må forventes af en rå trærod. Hvor euforiserende det er, at drikke kava var svært at få svar på, men det må åbenbart være vanedannende, siden det drikkes så meget. Vi følte kun en behagelig afslappet sløvhed i kroppen, efter den 7. nøddeskalfuld var nedsvælget, men det var nok bare almindelig træthed efter en lang varm dag på havet?

At gennemsejle hele Stillehavet på mindre end 10 måneder, i den cyklonsikre periode, er desværre noget med ikke at komme til steder, der sikkert kunne være spændende.

Kort beskrevet blev vor sejlroute fra Cook-øen Rarotonga, den lille stat Niue, hvor kaptajn Cook i 1774 blev forhindret i at gå i land, på grund af de vilde beboere, hvorefter han kaldte øen Savage Island. Vi mødte kun meget skikkelige og venlige mennesker under vort besøg. Men da øen ikke har nogen havn, eller beskyttende yderrev, blev vort ophold meget kort på grund af den urolige ankerplads, men vi nåede da at se stedets berømte grotter.

Næste stop blev Vava'u gruppen i det nordlige Tonga område, som er et sejlerparadis, hvor vi mødte mange charterbåde. Stedet er dejligt beskyttet af et langt yderrev og består af mange meget smukke øde øer. Da vi havde gode nye detailsøkort, turde vi gennemsejle hele gruppen af øer ned til hovedøen Tongatapu. Datolinien skulle passeres, og selv om vi pludselig blev en dag ældre, var det på en måde også dejligt at være på vej hjemover.

Fiji var vort næste mål, og herfra skulle Rolf rejse hjem. En jordomsejling vil altid indeholde mange nye indtryk og oplevelser, og ikke mindst glæden ved familiebesøget. Men dermed også afskedsøjeblikke hvor man føler, at verdenshavene er store for en lille sejlbåd, og at man fysisk er meget langt væk fra hjemmet.

Fra Fiji satte Jørgen og jeg så kursen mod New Caledonien. Efter et par døgn i søen fik vi vort første uheld, som kunne være blevet katastrofalt, idet forstaget knækkede. Masten kunne være gået overbord, hvis vi ikke hurtigt var drejet til agterlig vind, rullede det i forvejen lille forsejl helt ind, og riggede spilerfaldet frem som nødforstag. Heldigvis var det om dagen det skete, og masten var i første omgang reddet, men rullesystemet hang og slaskede i aluminiumsprofilen og kunne knække hvert øjeblik. Ærgerligt at Rolf eller Thomas (verdens bedste sømænd) ikke var med nu, det var selvfølgelig min første tanke, her hvor der virkelig var brug for mange arme og ben. Søen var grov, men det lykkedes os at få firet rullesystemet ned i vandet, og senere meter for meter at få bakset det hele op på dækket uden yderligere skader. Vi fortsatte med små sejl på resten af rejsen for ikke at belaste masten, da tab af mast i denne del af verden kun overgås af totalforlis. I Suva på Fiji havde vi netop ligget sammen med en canadisk langtursejler, der i et uvejr havde mistet riggen. Båden skulle nu på et skibsdæk hjem, da det ville tage mindst fem måneder at fremskaffe en anden mast. Så det var en lykkelig skipper på PLUTO, der efter en lang rejse med stækkede vinger ankom til New Caladonien og med masten stadig pegende op mod zenit. Noumea er hovedstaden i New Caladonien, og det blev heldigvis et godt sted for fremstilling af et nyt forstag. Det knækkede stag var ellers næsten nyt, da rullearrangementet blev monteret lige inden afrejsen fra Danmark.

Noumea, virker for mig som en lidt for smart by, med en meget dristig fransk arkitektur og et hundedyrt prisniveau. Til gengæld siges det, at alt hvad der kan købes i Paris, også kan købes her. Landet er fantastisk smukt, og bjergene indeholder mange mineraler, så Frankrig investerer store summer i landet. Men det er åbenbart ikke til gavn for alle de sorte her, for det er det første sted på vort snart lange rejse, vi er blevet udsat for flyvende flasker kastet mod os, fordi vi er hvide. Så om aftenen måtte vi hygge os hjemme bag supermarinaens pigtrådshegn, og havnens vagtcentral sørgede for, at vi var sikkerhedsovervåget på deres TV skærme. Det lidt stille hjemmeliv var dog godt for Jørgens sår. Selv den mindste lille rift eller skramme her i troperne vokser hurtig til store åbne sår, der ikke vil læges. Vi har været på adskillige polyneisiske hospitaler og lægehuse i den anledning, og han er nu i gang med en intensiv ambulans sårbehandling på det lokale hospital. Og kaptajnen er blevet pålagt, ikke at sætte kursen mod Australien før oversygeplejersken finder det forsvarligt. Gladstone bliver sikkert vort næste anløbssted, derfra vil vi sejle langs kysten, og bag Barrier Reef, op til Townsville eller Cairns. Her skal PLUTO ligge godt "nedgravet" i cyklonperioden fra december til april.

Om sejladsen langs det berømte Barrier Reef vil mit næste rejsebrev sikkert handle om, hvis ikke masten vælter, og vi ikke rammes af flaskeskyts, sårene heles, og den australske ambassade her bevilger os visum til det tidligere indvandrerland for straffefanger, hvilket ikke er så let, når transporten derfra fortsat helst skal være en lille sejlbåd.

Med venlig hilsen Ejvind Hernø.

6. rejsebrev fra S/Y 'PLUTO's langfart

Queensland, Australien

November 1996

Kære venner i Kastrup Sejlklub.

Det var lidt af et kulturchok at komme fra polynesien til Australien. Her i Australien har de mange vi har mødt været yderst effektive og hjælpsomme. Men de har selvfølgelig ikke polynesiernes charmerende, lette sind og naturlige dovenskab, som kan være så dejligt afslappende, hvis man altså ikke har brug for hjælp.

De tidligere omtalte problemer vi havde i New Caledonien, blev heldigvis løst ved stor tålmodighed, så efter cirka tre ugers ophold kunne rejsen til Australien begynde.

Ifølge vores sejladsbeskrivelse ville vi efter al sandsynlighed få en herlig passatvind, med rolige nætter, hvor køkkenuret hver time vækker til hyggelig inspektion af kimmingen og et herligt samvær med tropernes fantastiske stjernehimme. Men ak! igen blev det en rejse med saltvandsfyldte kaffekopper, skiftene fra små til endnu mindre sejl, og om natten turde man næsten ikke gå op i cockpittet.

Men snart ville vi være bag det store beskyttende Barrier Reef, så sejladsen den næste måned nordpå ville blive som i den svenske skærgård, men nok lidt varmere, blandt andet fordi det her er forår og 30 grader i skyggen. At man kan være så naiv i min alder, skyldes selvfølgelig almindelig uvidenhed om sejlområdet. For med vind af stormstyrke, kombineret med tidevandsforskelle på op til seks meter, var der ingen lighed med den førømtalte skærgårdssejlads, og her hvor krappe søer dannes, i den tidevandsperiode hvor strøm og vind ikke skal samme vej. Så en flænget genua var da også naturens straf, for at sejle under de vejrforhold. Misforstå nu ikke mit brok over sejladsbetingelserne her, og tro ikke at jeg er skuffet og utilfreds. Nej, jeg nævner det kun fordi, myten om sejlads i evig sol og sommer og iskolde drinks under solsejlet stadig eksisterer. For har I tilsvarende planer om at sejle langt, eller leje en båd, i denne del af verden, så er der ikke helt overensstemmelse mellem charterfirmaets farvestrålende billedserie, og mine vejræssige oplevelser. For øvrigt har vi heller ikke køleskab i båden, så vore drinks er altid dejlige lune.

Af andre langtursejlere var vi blevet gjort bekendt med, at vor beholdning af proviant, ville blive konfiskeret og destrueret af de australske sundhedsmyndigheder ved vor ankomst, hvilket vi fik bekræftet på den australske ambassade i New Caledonien.

Da vi ankom til Gladstone, efter cirka ti dage, undskyldte havnekaptajnen meget, på Australiens vegne, at vejret var så dårligt. Ved at granske vejrkort for den forløbne periode, var det nyt for os at erfare, at det var højtrykspassager, der havde givet os de meget urolige og skiftende vinde på turen.

Den store proviantbeholdning, man af sikkerhedsmæssige grunde altid sejler rundt med, udløste et mad frådseri uden lige inden ankomsten til Gladstone. Kombineret med det dårlige vejr var det med til, at vi skjult i en bugt, cirka ti sømil fra Gladstone, ulovligt kastede anker for at spise de sidste 18 æg, de gode kartofler og salaten samt endnu et par dåser kødkonserver.

En god nattesøvn trængte vi selvfølgelig også til.

Helt så skjult har vi åbenbart ikke ligget, for kystbevogtningen havde indberettet os, så ved indklaringen næste dag i Gladstone, var det kun det skrækkelige stormvejr og modstrøm, og min påstand om, at det var godt sømandskab at vente med at sejle ind til det blev lyst, der reddede os fra at få en stor bøde.

Muligvis var det også fordi jeg sagde: *At De var mere Kontormænd end Sømænd?*

Og det var åbenbart meget ærekrænkende for det australske kystpoliti.

Vor resterende beholdning af grøntsager blev konfiskeret og lagt i en dobbeltforseglet sort plastpose sammen med andre franske madprodukter.

Tilsvarende mad fremstillet på New Zealand, smør, ost m.m. fik vi derimod lov til at beholde. På mit spørgsmål om der var en lille handelskrig mellem Frankrig og Australien, fik jeg som svar kun et stort grin.

At sejle langs Australiens kyst er betagende, store områder er naturparker, og mange øer er ubeboede. Så det enorme landskab vi ser i dag, må være næsten det samme, som Kaptajn Cook så, da han omkring 1770, med sit store klumsede skib Endeavour gennemsejlede området, tegnede de første søkort, og navngav kystlinien og de øer han så. Når jeg bruger udtrykket ”klumset” om hans skib Endeavour, er det fordi, jeg beundrer hans evne, som navigatør og sømand, til at kunne bakse et stort sejlskib sikkert rundt i et så klippefyldt farvand som her. Og det skal sammenholdes med mine store bekymringer på trods af, at jeg sejler rundt i en lille båd med super manøvrevevne, satellitnavigator og med Cooks lidt viderebearbejdede søkort.

Den hastige udvikling landet har gennemgået, efter Cooks tilstedeværelse, fra guldgraveri, minedrift og sukkerproduktion til turistindustri, specielt omkring Barrier Reef, kan man blive orienteret om på de mange hyggelige små museer. Her bliver vi desværre også, via frygtelige billedserier og beskrivelser, mindet om hvor store skader, cyklonerne har forrettet gennem tiderne.

Perioden, hvor cykloner kan dannes, er fra december til maj måned, så jeg har valgt at blive i Townsville indtil maj næste år.

Først skal båden på land og bundbehandles, så sporene fra de mindre sammenstød med de flotte koraller kan blive sløret, nye zinkanoder skal monteres og pelsbelægningen i kølevandsindtaget fjernes. Derefter skal jeg ud på floden Roos River og ligge solidt fortøjet mellem nogle jernpæle sammen med mange andre både, og her skal jeg sidde neglebidende og lytte til vejrudsigten for eventuel cyclonvarsling.

Lyspunktet i denne hede sommerperiode bliver ved årsskiftet, når min kone Lis ankommer. Da vi sikkert ikke hele tiden vil sidde og kigge på mangroveskoven langs flodbredden og perlerækken af andre både, vil vi tage chancen, rejse bort fra den ”elskede” båd, og som almindelig turist opleve lidt af det fantastiske store land. Men det vil jeg nok ikke skrive om, for det kan man jo læse om i de farvestrålende turistreklamer.

Derimod vil jeg gøre opmærksom på, at min trofaste medsejler i næsten et år, Jørgen Hansen, ifølge gammel aftale rejser hjem her fra Australien. Og jeg har endnu ikke truffet aftaler med nogen om at være med på den efterfølgende etape af jordomsejlingen. Så hvis kaffe med lidt saltvand i, lunkne drinks, og sejladsgennem det frygtede Torres Strait, videre til Darwin, Bali (hvis visum kan skaffes), Christmas Island, Cocos Keeling, Seychelles, og op gennem Rødhavet til Cypern har interesse for jer som deltagere, så kan i kontakte Jørgen Hansen på tlf. nr. 39 69 13 00. Han vil på en realistisk måde kunne fortælle om vore tidligere oplevelser sammen. Sejlperioden bliver fra sidst i april til begyndelsen af november næste år. Oplysninger kan selvfølgelig også gives af min kone Lis, på tlf. nr. 31 55 06 66, bortset fra i januar og februar måned. Og breve kan sendes til mig mærket med mit navn og:

Yacht ”PLUTO”

Poste Restante

Townsville

Australien

Med venlig hilsen Ejvind Hernø.

7. rejsebrev fra S/Y 'PLUTO's langfart

Townsville
Marts 1997

Kære venner i Kastrup Sejlklub

I mit sidste rejsebrev lovede jeg, at jeg ikke ville skrive om den lange venteperiode, jeg tilbringer her i Australien, mens cyklonerne spøger, da oplevelserne ville være af mere turistmæssig karakter, og "PLUTO" udelukkende fungerer som husbåd. Men da næsten alle jordomsejlere oplever at være et sted i en længere periode, enten på grund af større reparationsarbejde eller som jeg, der venter på cyklonperiodens afslutning sidst i april måned, så hører det næsten til, at jeg alligevel skriver lidt om de mange forskellige oplevelser, jeg har fået, siden jeg kom til Townsville i november måned. At valget faldt på Australien, da jeg skulle vælge "gemmestedet" har jeg absolut ikke fortrudt. Godt nok havde jeg inden ankomsten læst i en rejsebog, om en australsk forfatterinde, der i en årrække arbejdede som servitrice på en bar i indlandet, og derfor ofte havde mødt outback mændenes kvindeforagt, at hendes barske karakteristik af den australske mand var: *Han er næsten blottet for charme, fordomsfuld, bigot, kedsommelig og frem for alt brutal. Hans fornøjelse her i tilværelsen begrænser sig til at slå, skyde og drikke.* Og dermed mente hun, at landets få kvinder var advaret. Siden 1977 hvor hun skrev det, er der sket lidt, men mange australske mænd kunne stadig ikke drømme om at tage deres koner med på en bar eller pub. Sammenlignet med vore hjemlige forhold er det australske livsmønster mere borgerligt og med strenge moralnormer, som nogen her kalder dobbeltmoral, og der er et kønsrollemønster, som vore rødstrømper heldigvis for længst har ændret hos os.

Historikerne forklare det ved, at det australske mandssamfund har rod i gamle dage, da kønsfordelingen var helt skæv på grund af de mange guldgraver mænd og at der kom langt flere mandlige straffefanger fra England end kvindelige. Derfor opstod det australierne kalder mateship, et mandfolkefællesskab, som senere blev til det, vor rejsebogsforfatter Arne Falk Rønne har kaldt: *Et ølbøvsende mandekammeratskab, som udelukker kvinderne.* Når man taler om gamle dage her, går man kun et par hundrede år tilbage og glemmer ofte den urbefolkning der for over 40.000 år siden menes at være indvandret fra Asien. De hedder Aborigines (de oprindelige). De er meget mørke, og de fleste ønsker stadig at leve i naturen isoleret fra omverdenen. Få hvide forstår helt deres livsopfattelse, der er nøje forbundet til alt i naturen. De føler sig eet med jorden, og ifølge deres legender har ånderne taget bo i vandhuller eller klipper som Ayers Rock. De lever som nomader i små familiegupper, og samler ikke store forråd, da de ikke dræber flere dyr, end de spiser på få dage. Og kan de ikke fange større dyr, lever de af rødder, småkryb og larver.

De indfødtes livsstil kom fra starten i modstrid med de hvide indvandrere, som overtog store dele af deres land til husdyrhold og agerbrug. Det kom til mange blodige sammenstød, fordi de hvide betragtede de sorte som en plage, der skulle fjernes. Og de indfødte der overlevede, blev fortrængt til landets ufrugtbare og øde områder, som nu er reservater for dem.

Som almindelig turist møder vi dem ikke i deres egen natur, da det kræver specielle tilladelser til at få lov til at komme i reservaterne. Men derimod møder vi dem ofte svært alkoholiserede omkring de mange øl og spiritussalgssteder, hvor de tilbringer hele dagen i skyggen fra det nærmeste store træ.

Den tidligere omtalte mandschauvinisme her har selvfølgelig ikke været et problem for mig, da alle gerne vil hjælpe en "viking", som er betegnelsen for en dansker.

Og det har også været til stor glæde og gavn for mig, at jeg allerede i november traf nogle tidligere ”vikinger”, Dorte og Erik Jorgensen, der i 1981 forlod Danmark og udvandrede til Australien. De bor nu i marinaen i deres store stålbad, og da de blev bekendt med, at jeg var alene ombord, har deres båd været mit andet hjem. Lige før Lis ankom ved årsskiftet, flyttede jeg PLUTO ind i marinaen tæt ved deres båd.

Så trods savnet af min egen familie blev julen i deres selskab hyggelig og dejlig.

Australien er et stort land, og selv om Lis og jeg med Greyhoundbusser har kørt omkring 12.000 km. rundt i landet i halvanden måned, og været mange kendte steder, så er landet så stort, at det kun er et indtryk, vi har fået af den storslåede natur.

Sydney, med blandt andet ”viking” arkitekten Jørgen Utzon´s smukke operabygning, var selvfølgelig et af rundrejsens højdepunkter, og hvor det også lykkedes os, at komme ind til en operaforestilling.

Australske myndigheder er med hensyn til miljøet i naturen meget aktive, så store land og vandområder er naturparker, hvor dyre og plantelivet forsøges bevaret fremover. Jorden indeholder store naturrigdomme, så miljømæssigt er det en vanskelig opgave at udvinde de mange mineraler, uden at det skæmmer landskabet mere end højst nødvendigt.

Cyklonerne er desværre også en del af naturen her i Queensland. Så det kan være med lidt rystende hænder, man åbner for radioen for at få den seneste varsling om, at nu er skolebørnene sendt hjem, tasken med nødforsyninger skal klargøres, for cyklonen har retning mod Townsvilleområdet. På et specielt plottingskema indtegner vi dens position, bevægelsesretning og styrke. Vi tager så stilling til om solsejlet skal fjernes, om alt på dækket er fastgjort, og om ekstra fortøjninger skal etableres, så båden nærmest ligger i et spindelvæv af liner. Heldigvis aftager cyklonernes styrke ofte, når de nærmer sig fastlandet, så stærke vinde og kraftige regnskyl er det eneste, vi mærker til dens tilstedeværelse.

Det udløser selvfølgelig også socialt samvær blandt bådfolket, når vejr-situationen skal drøftes, og nerverne eventuelt skal dulmes lidt, eller når cyklonens bortgang skal fejres.

I midten af april måned ankommer en tidligere medsejler Jørgen Milan og hans voksne søn Robert. På grund af ryglidelser stod Jørgen af allerede i Thyborøn, men nu håber han, at blandt andet varmen her gør det muligt for ham at gennemføre drengedrømmen om at gennemsejle det berygtede Torres Stræde og videre ud i det Indiske Oceans kraftige monsunvinde. Om de skrækkelige lidelser vi sikkert skal igennem, vil næste rejsebrev nok handle om.

Med venlig hilsen Ejvind Hernø.

8. rejsebrev fra S/Y 'PLUTO's langfart

Indiske Ocean

Juni 1997

Kære venner i Kastrup Sejlklub.

Dette rejsebrev vil handle om dels gode oplevelser, en for bådens sikkerhed heldig beslutning, men vil desværre også omhandle en kedelig menneskelig erfaring, om det vanskelige ved at skabe godt samvær, specielt i en lille båd på langfart.

Først havde jeg valgt Cairns som opholdssted i cyklonperioden, men heldigvis besluttede jeg senere, at jeg ville blive i Townsville. For lige efter afsendelsen af mit sidste rejsebrev, blev en stor cyklon varslet for Queenslandområdet. Det var den 10. større cyklon i denne sæson, så i følge alfabetet fik den navnet: "Justin". Først sænkede den en New Zealandsk sejlbåd med 5 ombord, ingen af de ombordværende er fundet endnu, dernæst dræbte den omkring 40 mennesker i New Guinea og sluttede med at knuse marinaen i Cairns, hvor jeg skulle have ligget. Den høje vandrejsning og bølgehøjde i marinaen fik flydebroerne til at hoppe ud af søjlestyrene med total kaos til følge, så mange både blev alvorligt beskadiget og adskillige sank. Endvidere forårsagede den ødelæggelser på store landbrugsområder, og det siges, at høsten bliver den ringeste i mange år.

I Townsville gav den "kun" anledning til meget kraftige vindstød og voldsom regn med store oversvømmelser, og så selvfølgelig det tidligere omtalte sociale samvær i marinaen, hvor det blev fejret, at vi ikke blev helt så hårdt ramt af den.

Mine to nye medsejlere, Jørgen (der sidst stod af i Thyborøn) og hans voksne søn Robert, var ankommet den 14. april, og de var interesseret i at komme ud at sejle hurtigst muligt. Det var svært for mig, at tage afsked med de mange venner man får, når opholdet i Townsville har varet omkring fem måneder. Familien Jorgensen, ø kendes ikke her, der allerede i midten af november "adopterede" mig, de mange hyggelige sammenkomster i familien Madsens hjem, og ikke at forglemme den Janstrømske gæstfrihed og familiens mange aktiviteter, og så selvfølgelig de specielle, men herlige typer, der bor i deres både omkring mig.

Så der var trængsel på marinaens bro "D" aftenen før afsejlingsdagen den 22. april, og PLUTOs fribord var meget lavt, på grund af de mange der var ombord. Den aften bidrog vi med, at Australien er landet, hvor der drikkes store mængder godt øl og liflig vin.

Det er ikke anbefalet, at man sejler om natten inde bag Barrier Reef, medmindre de lysbøjeafmærkede erhvervsruter nøje følges. Og min pilotbog giver da også anvisning på mange ankerpladser ved talrige øer og rev. Og for min nye besætning kunne det da også være blevet en blød start, hvis ikke vejret havde været så blæsende og regnfuldt.

Flere ankerpladser, der virkede rolige ved ankomsten, blev når tidevandsstrømmen vendte, eller vindretningen ændrede sig, meget urolige så vi måtte forlade flere af dem i utide.

Queenslands kyst op til "The Top End" er meget lang og næsten ubeboet, og med nogens øjne måske ensformig, for landskabet mangler jo bøgeskov, bondegårde, kirker og små hyggelige havnebyer, så kedsomheden blandt besætningen var tydelig. Trods ihærdige forsøg blev der heller ikke fanget nogen fisk, og vandet var ikke så klart, som de havde ventet (sikkert på grund af den kraftige blæst og tidevandsstrøm). Når vi var ved land, ønskede de, at vi skulle sejle igen hurtigst muligt, og i søen blev satellitnavigatorens data grundigt studeret med henblik på, hvornår "færgen" PLUTO kunne forventes at være i havn igen.

Så allerede i Cairns nævnte de, at de nok snart rejste hjem igen. Sønnens begrundelse var, at han sikkert ikke ville få de oplevelser, han havde drømt om?, endvidere at skipperen var, hvilket måske ikke er helt usandt, blevet småtosset af at sejle så længe, når han sagde, at spise

og teskeer skulle ligge modsat hinanden, da de ligger i samme rum. Det var en opfindelse, en tidligere medsejler var meget stolt over at have gjort, for som han sagde:

Det gør det lettere, når en bestemt størrelse ske skal findes en stormfuld mørk nat.

Om det var den tossede skipper, og de små uvæsentlige gøremål?, eller deres manglende evne til at underholde sig selv og yde noget for at få oplevelserne?, skal jeg ikke med sikkerhed afgøre, men resultatet blev, at de rejste hjem fra Darwin.

De meget menneskelige og yderst personlige problemer med at kunne trives ombord er måske ikke så underholdende læsning for alle, men for de af jer der drømmer om langfart, er det nok de situationer, i skal være mest opmærksom på kan opstå, og som er så umulige at løse inden afrejsen.

I mit tilfælde kan det løses ved, at jeg fortsætter alene indtil Aden i Yemen. PLUTO er rimelig let at håndtere, blandt andet fordi den kun er 34 fod, men sejlplanen må derimod tilpasses min nye situation, således at færre steder vil blive anløbet. Bali udgår, fordi det er meget udgiftskrævende at få tilladelse til at sejle i det Indonesiske farvand, og Kenya fordi jeg vil undgå den efterfølgende farlige kystsejlad langs Somalia, hvor der rapporteres om mange uhyggelige pirataktiviteter.

Da monsuvinden nord for ækvator vil give mig modvind på denne årstid, må jeg blive syd for ækvator indtil september. Her vil jeg få en god stabil sydøstlig passatvind til Seychellerne ifølge "havsejlerbibelen".

Og det troede jeg på, da jeg forlod Darwin. Men aldrig har jeg oplevet så stor uenighed mellem monsun og passatvinden, sø og landbriser, kombineret med kraftige vinde og tidevandsstrømme. Så resultatet de første 5-6 dage blev skiftevis vindstille flere gange i døgnet, og pludselige vindstød, "Willi-Willies" som de kaldes her, fra forskellige retninger af stormstyrke de næste par timer, og selvfølgelig med en krap sø, som også kom fra alle retninger.

Det var kun muligt at føre en lille fladtrukket fortrekant, så døgndistancen blev omkring 40 sømil, som nok mest skyldes den vestgående ækvatorialstrøm.

Så var besætningen ikke stået af i Darwin, var jeg sikkert på grund af trivselsproblemer blevet tvunget tilbage igen (eller smidt i vandet). For kun en skipper med ambitioner om at få båden hjem til Danmark igen forsætter vestover under så uhyrlige, men naturmæssige imponerende vejrforhold.

Den første uge blev jeg hver formiddag kontrolleret fra et lille kystvagtfly, som strøg lige over mastetoppen. På cockpittets sidestykker har jeg malet bådens navn, og hver dag over kanal 16 kaldte de mig op og sagde: Good morning Pluto! og fortalte så, at de havde mine data fra havnepolitiet i Darwin. Til gengæld bad jeg dem om at skaffe mig lidt bedre vind, så vi ikke skulle mødes på næsten samme position hver dag, og det lovede de mig. Da jeg hverken er narko-smugler eller beskæftiger mig med indonesisk / australsk familiesammenføring, synes jeg, at det af sikkerhedsmæssige grunde var godt, at der var tjek på min tilstedeværelse. Som de lovede fra flyet, overtog den gode sydøstlige passatvind efterhånden magten, og efter 15 dage i søen er ankret nu kastet i Flying Fish Cove, på Christmas Island, som jeg glæder mig meget til at komme i land på. Om blandt andet de mange krabber der vandrer omkring på øen, vil næste rejsebrev sikkert handle om.

Dette brev kom kun til at indeholde en periferisk beskrivelse af vor gennemsejling af det meget berygtede Torres Stræde. For på den rigtige årstid, og ved brug af moderne navigations-teknik, og PLUTOs gode manøvrevevne, så kan Torres Strædet næsten sammenlignes med den svenske skærgård, bortset fra tidevandsstrømmene, og at jeg sidder og klistrer fast til papiret i 36 graders varme.

Med venlig hilsen Ejvind Hernø.

9. rejsebrev fra S/Y 'PLUTO's langfart

Indiske Ocean

Juli 1997

Kære venner i Kastrup Sejlklub.

Dette brev kommer til at handle om to meget forskellige øer Christmas Island og Cocos Island, der begge hører under Australien, og som ligger i den østlige ende af det Indiske Ocean.

Fra Darwin er der cirka 1.500 sømil til Christmas Island, som var den første ø jeg kom til.

Og sidste brev sluttede med, at ankeret var kastet i Flying Fish Cove på øens nordvestside, som er det eneste sted, man kan ligge. Springer vinden i nord eller vest, skal alle både omgående forlade bugten, og forblive til havs, indtil passatvinden fra sydøst vender tilbage igen.

Så det vil altid være usikkert, om øen kan anløbes, og hvor længe man kan blive der.

Christmas Island består kun af én ø på cirka 135 kvadratkilometer med et plateau, der er omkring 300 meter højt, så allerede på 30 sømils afstand kunne den ses. Øen blev første gang observeret juledag 1643, deraf navnet, og senere blev den benyttet som fødevare og vandforsyningssted for skibsfarten.

En engelsk ekspedition opdagede i 1870 store forekomster af fosfat i øens limsten, og senere blev en minedrift med kinesisk, malaysisk og indisk arbejdskraft et hovederhverv for øens beboere. Australien driver minedriften i dag, men der tales nu om at stoppe udvindingen, da kvaliteten af fosfaten ikke er så god mere, og de strenge australske miljøkrav for beskyttelse af naturen bevirker, at det ikke er så rentabelt mere at fortsætte driften. For i takt med at fosfaten udgraves, skal terrænet reableres, og den tidligere beplantning genskabes, da hele øen stort set er en fredet nationalpark. Ved udskibningsstedet, hvor de mange asiater bor, er der uhyrlige støvgener, hvilket jeg også fik at mærke, da der lå et skib og lastede i flere dage.

Hele bugten var indhyllt i gult støv, og der skulle adskillige tropiske regnskyl til at få PLUTO nogenlunde ren igen.

Kajanlæg findes ikke, så skibe der skal lastes ligger fikseret mellem 4 kæmpebøjer, og et langt transportbånd fører så fosfaten ud til skibet, altså det som vinden ikke har blæst bort.

De få hvide på øen, og den indførte arbejdskraft bor og lever meget grupperet, men kommer tilsyneladende rimeligt godt ud af det med hinanden. Når man går fra det ene boligområde til det andet, er det næsten som om, man befandt sig i de lande, hvor beboerne kommer fra, og overalt er der en meget afslappet stemning, og kun venlige bemærkninger møder en. Indbyggertallet er i dag omkring 3.000, men der er mange arbejdsløse på grund af minedriftens afvikling. De er nu på understøttelse, betalt af den australske stat, og de trives for mig at se godt med deres fiskestang og tid til at dyrke deres religion. Men det myldrer med børn over alt, hvordan vil de trives som voksne?

Jeg har spurgt mange steder med tilsvarende arbejdsløshedsproblemer: Hvad med fremtiden? og "Oraklets" svar har næsten altid været, at man vil satse på turismen på grund af stedets unikke natur, og så starter man med at bygge et spillekasino og anlægge en golfbane.

Vi må så håbe, at der bliver turister nok, så Bornholm og Grønland ikke svigtes.

Og dyrelivet på Christmas Island er enestående, og øen ønsker at blive sidestillet med Galapagos med hensyn til specielle fuglearter og de berømte store røde landkrabber, og dem fik jeg selvfølgelig set mange af. Hver morgen, når jeg skulle benytte bådklubben's baderum, måtte jeg bruge de første fem minutter til at jage dem ud af huset ved hjælp af lokumsbørsten og en lang palmegren samt høje tilråb, for de bliver bange for høje lyde. De store folkevandringer af krabber oppe fra plateauet fik jeg ikke set, da det sker, når regntiden starter i november

måned. Men på det lille nyåbnede turistkontor så jeg på en film, hvordan store områder på øen er helt røde af titusindvis af krabber.

Fra klippehulerne, hvor de normalt bor, vandre de ned til havet. Der parrer de sig, og hunnerne lægger æggene i vandkanten, hvor der så udklækkes et par millioner nye krabber, som efter en måneds tid i vandet begynder at kravle op i landet. Krabberne lever af plantedele, og de er meget sky. Under flugten vender de godt nok de store kløer til angreb mod en, men heldigvis har de mest travlt med at finde et skjulested. Kedeligt at de ikke er spiselige, når der nu er så mange af dem.

Det store skib der lastede fosfat var endelig afsejlet, så nu var luften dejlig ren. Til gengæld var den læ, som skibet havde givet mig på ankerpladsen væk, og store dønninger fik PLUTO til at rulle voldsomt, og det urolige vejr medførte, at jeg var nødt til at forlade øen tidligere end planlagt.

Efter jeg havde udklareret på afsejlingsdagen, spurgte en toldbetjent mig om jeg havde set Abbott's Booby?, Nej! sagde jeg uden at være klar over, at det er navnet på en yderst sjælden fugl, der kun yngler på Christmas Island. Det blev en biltur på flere timer, i jagten på at jeg fik set kræet, og først derefter kunne man acceptere, at jeg forlod øen.

Fra Christmas Island til Cocos Island er der kun 530 sømil, og da jeg nu er ude i den frie pasatvind, blev det en urolig men hurtig rejse.

Cocos Island består derimod af 27 lave koraløer, der danner en stor lagune, så de første kokospalmer dukkede først op på få sømils afstand. Øerne blev i 1609 observeret af kaptajn William Keeling, derfor betegnes øerne ofte Cocos Keeling Island. Kun to af øerne er beboet, Home Island hvor den tidligere indførte arbejdskraft fra Malaysia bor, og hvoraf der i dag er cirka 300 tilbage, og West Island hvor de cirka 200 hvide bor. Det var en englænder Clunies Roos, der omkring 1830 indførte den malaysiske arbejdskraft i forbindelse med beplantning og salg af kobra. En virksomhed der eksisterede i mange generationer, men som nu ikke kan betale sig mere.

West Island var tidligere en vigtig telegrafstation, og blev da også under 1. Verdenskrig angrebet af den tyske krydser "Emden", og under 2. Verdenskrig af japanske fly. Men i disse satellittider er øens strategiske beliggenhed for kommunikation ikke så vigtig mere, så her er det også turismen, der skal give nye arbejdspladser?

Sejlbåde, der anløber stedet, er derimod henvist til Direction Island, hvor lagunen danner virkelig god beskyttelse. Og udsigten til den ubeboede atol med høje palmer og en kridhvid strand, er da også beskrevet som paradisisk, hvilket absolut ikke er overdrevet. Det krystalklare vand myldrer med flotte fisk, men de må ikke fanges og spises, da stedet har status af nationalpark.

Problemerne i "Paradiset" opstår først, når man skal på posthuset, telefonere eller proviantere lidt. Så skal man med jollen sejle omkring 1,5 sømil over til Home Island, og er det post eller eventuelt alkoholiske drikke proviantbeholdningen ønskes suppleret med, skal man derfra med en færge over til West Island, som ligger cirka 5 sømil derfra. Og selv om jeg er alene ombord, var der da lidt, jeg skulle købe, da der er cirka 2.500 sømil til mit næste supermarked, som bliver i Port Victoria på Mahé, som er Seychelgruppens hovedø.

Den lange sørejse hvor jeg kom ud i et fælt stormvejr, og det nye "Paradis" som jeg ifølge turistbeskrivelsen igen er på vej til, vil næste rejsebrev sikkert komme til at handle om.

Med venlig hilsen Ejvind Hernø.

10. rejsebrev fra S/Y 'PLUTO's langfart

Aden, Yemen.

September 1997

Kære venner i Kastrup Sejlklub.

Sidste brev sluttede med, at jeg ifølge turistbeskrivelserne igen ville ankomme til et paradis "Drømmeøen Mahe" i Seychelgruppen.

Men grueligt meget skulle jeg igennem, inden ankret var kastet i Port Victoria.

Tropiske storme skulle ikke forekomme ifølge havsejlerbibelen World Cruising Routes på denne årstid syd for Ækvator, hvor min sejlroute ligger. Jeg havde godt nok været på Cocos Islands telegraf og vejrstation inden afsejlingen derfra, for at få en langtidsprognose for vejret, da jeg syntes, det var så uroligt. Men lagunen jeg lå i var dejligt beskyttet, og suset i de høje palmer og bruset fra yderrevet er herlige lyde, så længe man befinder sig på indersiden. De flinke "vejrprofeter" kunne kun fortælle mig, at vejret var lidt unormalt og uroligt i år, og alting var cirka halvanden måned forsinket?

De første par dage i søen glædede jeg mig over den kraftige passatvind, og jeg frydede mig over døgndistancer på omkring 150 sømil. Men sidst på eftermiddagen, på den 3. dag, var himlen i øst næsten sort og lignede slet ikke den normale hyggelige aftenhimmel. Så jeg fik travlt med at bjærge det i forvejen nedrebede storsejl, og rulle forsejlet næsten helt ind.

Mens jeg var ved at stoppe og fastbinde vindmøllens vinger, der i bar ivrighed var ved at blæse af, kom det første vindstød med en kraft og styrke, jeg aldrig tidligere har oplevet, og en stor grøn flodbølge rullede ind agtenfra og begravede båden.

Vandmasserne trykkede plexiglasruden til kahytten ind, og sprayhooden ledte som en tragt det meste af en kubikmeter vand ned i det "allerhelligste".

Alt i kahytten var blevet plasket vådt. Jeg fik slået sprayhooden ned og sat den kraftige trælåge på nedgangen til kahytten. Under de næste par times pumpning, som også kan foregå nede i kahytten, kunne jeg høre, de mange efterfølgende bølgers rullen hen over båden.

De næste to døgn silede regnen ned, og jeg drev for riggen alene omkring 300 sømil, men heldigvis den rigtige retning, og der er plads nok til at drive her i det Indiske Ocean.

Søerne blev højere og højere, og lidt overdrevet, var de nok omkring 9 – 10 meter høje.

Vindroret styrede båden godt, og kun få gange kom den til at ligge tværs i søen, og det styrede meget blødt, så faren for rorskade var ikke større, end hvis jeg havde måttet håndstyre.

Jeg gemte mig derfor nede i kahytten, og det føltes som om "PLUTO" var blevet en undervandsbåd, da det var nødvendigt at holde luftventilerne lukket. Og havde alt nede om læ ikke været så vådt, havde jeg nok haft mere overskud til at nyde, hvor godt båden klarede sig selv i denne storm.

På 3. dagen aftog vinden en del, og jeg kunne åbne skydekappen, dog når jeg hørte en sø komme brusende, lukkede jeg den hurtigt igen. De efterfølgende dage gik med at tømme skuffer, gryder og sko for vand, og på en måde var jeg glad for, at der indimellem forsat kom kraftige regnbyger, så hynder, puder og tæpper kunne komme op på dækket og blive skyllet for saltvand. Senere vendte den varme tropesol tilbage, så det var en rimelig tør båd, der efter 2.700 sømil sejlet på 18 dage ankom til Port Victoria.

Det foregår på den måde, at man over radioen melder sin ankomst til karantæneområdet, som ofte er en ankerplads, der ligger et stykke fra havnen. Hertil ankommer så de mange elegant uniformerede embedsmænd, toldere, immigrationspoliti og veterinærpersoner.

Og selv om alle mine små australske skadedyr sikkert var druknet på den barske tur hertil, slap jeg ikke for at få kahytten oversprayet med insektdræbende midler, som på effektiv måde konserverede min besætning af tøjdyr og dukker.

Efter mindst 27 underskrifter, hvor man blandt andet lover at betale de mange afgifter, herunder naturbeskyttelsesafgiften, som pr. dag andrager ca. 90,- kr. så længe skibet befinder sig indenfor øgruppen. Derefter skal man så i gang med at fjerne de mange sorte skosværtespor, som de heldigvis altid meget venlige og flinke myndighedspersoner har sat overalt på båden.

Jeg tilbragte næsten en måned på hovedøen Mahé, da det ikke tilrådes at sejle videre nordpå før sidst i august måned. Seychelgruppen består af omkring 115 tropeøer lidt syd for Ækvator, hvoraf de fleste er ubeboede naturreservater, som ikke må anløbes af private både. Det samlede indbyggertal er cirka 75.000, som næsten alle bor på hovedøen Mahé, der er på 143 kvadratkilometer. Det var Vasco da Gama, der opdagede og registrerede øerne, men bosættelserne startede først i 1770, hvor franskmændene indførte negerslaver til dyrkning af den frugtbare jord. Efter Napoleonskrigene overtog Englænderne styret i 1814, og i 1976 blev den selvstændige republik dannet.

På mange måder ligner folkelivet på Seychellerne det Caribiske i påklædning og sprog, og kreolsk tales da også af en del, når fransk og engelsk ikke benyttes. Senere er der kommet en del indere og kinesere dertil, som på mange måder styrer forretningslivet på øerne.

Det er igen den unikke natur, med rigt dyre- og planteliv, der tiltrækker de mange turister, og som staten ønsker at begrænse til højst 200.000 om året.

Det er blandt andet kæmpepalmen, Cocos de mer, der er cirka 30 meter høj og har verdens største blade, og de erotisk udseende kokosnødder der tiltrækker de mange turister. De første nødder der blev fundet, var skyllet i land på andre landes kyster, og man troede derfor, at det var frugten fra en mærkelig havplante, derfra stammer navnet. De første tilrejsende som så palmerne var overbevist om, at de var kommet til Edens have i Paradiset. Og en missionær skrev, at han godt kunne se, at kæmpekokosnødden på omkring 22 kg. havde den skønne form, som underkroppen på en kvinde, fra navle til knæ.

Turistbeskivelserne kalder da også Seychellerne for drømmelandet for naturelskere, dog uden at nævne de onde drømme man kan få, over det høje prisniveau på fødevarer og mangel på reservedele og materialer, som en langtursejler så ofte har brug for.

Jeg blev dog inviteret på mange dyre gode aftenmåltider i byen, da jeg om dagen hjalp en anden alenesejler, som under stormen havde fået skade på masten. Han var fra Seattle og var også på vej jorden rundt i en kraftigt bygget 40 fods båd. Så det var en meget tung mast, vi med primitive hjælpemidler skulle lægge ned, da mastetopbeslaget, hvor for og agterstaget er fastgjort til, var gået løst omkring svejsningerne. Det lykkedes at finde en aluminiumsvejser i byen, som blandt andet fastgjorde nogle vinkler i topbeslaget til yderligere forstærkning af befæstelsen. Toplanternen og VHF antennens specielle konsoller var knækket, så med araldit og ståltråd måtte vi lime og sy dem sammen igen.

Og i den stille morgen på afsejlingsdagen, dog med hujen og afskeds vinkene, kunne jeg se, at ingen af delene var blæst ned endnu.

Anløb af Mombasa og Kilifi i Kenya opgav jeg på grund af de rapporterede uroligheder, og fordi jeg ikke kunne følge kysten nordpå, da der nylig har været pirataktiviteter mellem øen Sokotra og Somalia. Så turen til Aden i Yemen blev derfor på omkring 1.800 sømil, da jeg af sikkerhedsmæssige grunde måtte en stor bue, på cirka 100 sømil øst om Sokotra.

Ækvator blev passeret på 3. dagen, så det blev til i alt 553 dage på den sydlige halvkugle.

En spændende og interessant tid, men det er også dejligt, igen at kunne skrive N. (nordlig) efter breddegraden i skibsjournalen.

Da jeg nærmede mig Sokotra, afkortede jeg afstanden lidt, da det var blæst op til storm fra vest.

Jeg gik ud fra, at piraternes ”sikkerhedsrepræsentant” ikke ville sende dem ud i sådan et grimt vejr. Stormen var aftaget, da jeg nåede op til Omans kyst, men vinden forblev i vest, så det blev til mange stride kryds, i forholdsvis let luft og modstrøm, langs Yemens ensomme kyst.

Efter 17 dage i søen ligger Aden nu lige forude, badet i sol og støv, og med de smukke bjerge stående som silhuetter. Det påstås at Noas ark efter syndfloden ”strande” på en bjergtop her?

Hertil vil min gode medsejler fra Atlanterhavet, præsten Mads-Bjørn ankomme. Han vil hjælpe med at få PLUTO gennem den sidste store prøvelse, som er Rødehavet, mon ikke de højere magter slipper os igennem?

Herom i næste brev.

Med venlig hilsen Ejvind Hernø.

11. rejsebrev fra S/Y ’PLUTO’ s langfart

Larnaca, Cypern

November 1997.

Kære venner i Kastrup Sejlklub.

I sidste rejsebrev brugte jeg betegnelsen en ”prøvelse” om Rødehavet, som jeg nu skulle gennemsejle. Det skyldes ikke mindst pilotbøgernes beskrivelse af farvandet på denne årstid.

Lige fra strid vind fra nord med en krap sø til vindstille i flere dage, og temperaturer op til 40 grader i dagtimerne. Ofte forekommende sandstorme, og dermed dårlig sigt i det meget trafikerede farvand, og med et utal af rev, hvor adskillige skibe er forlist. Endvidere er landgang udelukket langs hele østkysten, hvortil Saudi Arabien grænser, og det er yderst omstændeligt, hvis vestkysten skal anløbes i Etiopien eller Sudan, for køb af proviant eller dieselolie.

Og skrækkelige beretninger fortælles om skudhuller i lystbåde, når kystvagtskibe med maskingevær på fordækket følte, at deres land var truet, fordi en fremmed lille lystbåd havde lagt sig for anker i læ af en ø for natten.

Min gode medsejler fra Atlanterhavet Mads-Bjørn var ankommet til Aden i Yemen. Og i hans 3 – 4 ugers ferie skulle vi kæmpe os så langt nordpå som muligt, da der er ca. 1.400 sømil op til hvor Suez-kanalen begynder.

Inden hans ankomst havde jeg tilbragt 2 uger i Aden, hvor jeg blandt andet havde skiftet olie på motoren og lavet mange småreparationer. Så det var en selvtilfreds skipper, der kunne melde, at skibet var klar til afgang. Det troede jeg i hvert fald på afsejlingsdagen, hvor jeg lige skulle hejse en tur op i masten. Et fælt syn mødte mig, da jeg nåede op til salingen. Adskillige wiretråde var knækket i begge undervanter. Og Yemen er absolut ikke stedet, hvor nye stag kan fremstilles, så i løbet af natten måtte der laves en nødreparation. Af hensyn til den efterfølgende daglige inspektion blev stagene vendt, så skadesstedet kom ned til vantskruerne.

Fra vantskruerne satte vi et ekstra wirestykke op, til cirka 1 meter over dækket, og det hele blev sammenspændt med diverse wireklemmer. Til orientering skal nævnes, at de medbragte patentsamlinger ”STA-LOK”, i den pågældende dimension, var benyttet ved tidligere reparationer.

Hvis jeg skal give en kort beskrivelse af mit indtryk fra opholdet i Yemen, må det blive, at mange virker dopet af at tygge khat, og meget kuert muligvis på grund af deres strenge religion. Men de fleste er lette at komme i kontakt med, og de vil så gerne være hjælpsomme.

Desværre har de ikke meget at hjælpe med, og der er stor arbejdsløshed. Så fattigdom og manglende vedligeholdelse af boliger, veje og parker er et deprimerende syn, og det flyder overalt med affald.

Alle ansatte ved havnen forventer at få drikkepenge, eller små gaver, som de kalder det.

Og udsugning af dieselolie i 20 liter dunke fra det lukkede oliedepot, sker når chefen er gået til frokost, mellem klokken 12 og 14. Det udføres af de yngre embedsmænd mod en rimelig høj betaling, og det chefen officielt ikke har set, må de sikkert afregne med ham senere på en passende måde.

Havnen er en stor oliepøl på grund af de mange store skibes tankrensninger og spild under oliepåfyldning. Efter at vi havde forladt Aden, kastede vi anker i en lille bugt, som pilotbogen anbefaler, når oliegriseriet på fribordet skal afrensnes.

Skudhullerne undgik vi heldigvis at få, men vind og vejr blev lige efter beskrivelsen.

Strid modvind med en krap sø, lyn og torden, som gjorde nat til dag, vindstilleperioder og modstrøm, så motoren kom virkelig på hårdt arbejde. Og på grund af Rødehavets høje vandtemperatur på 30-34 grader, var kølesystemet på kogepunktet.

Det blev kun til eet ophold i land inden Suez, Mina Safaga var den første egyptiske by, hvor vi kunne indklarere. Og efter de mange dieseloliedunke var genopfyldt, spiste vi på et lidt snusket sted en grillet kylling. Her sad det meste af byens mandlige befolkning med vandpiber og gloede på en lille fjernsynsskærm, der viste en gammel amerikansk westernfilm.

Byen Suez, hvor kanalen begynder, blev nået på 19 dage, og herfra rejste den altid gode medsejler Mads-Bjørn hjem.

Et par dage efter ankom min kone Lis, for nu skulle vi være turister i Egypten og opleve landet langt fra havet og havnebyer.

Pyramider skal ses fra en heste- æsel- eller kamelryg, sådan siger i hvert fald dem, der udlejer dyrene. Og den farligste situation jeg indtil nu har bragt mig i, blev fjernt fra skib og hav, idet jeg faldt cirka 3 meter ned fra en stejlede hesteryg. Cairo's pyramide var et imponerende syn, og kræet jeg red på, var som ganske skikkelig. Men på tilbagevejen mødte vi nogle børn, der spillede fodbold. Bolden blev uheldigvis sparket lige i hovedet på hesten, som i forskrækkelse stejlede og tumlede bagover. Og den faldt blødt, da jeg var trillet ned, og det store dyr kunne landede ovenpå mig. At jeg slap med et par bøjede ribben, og nogle småskrammer var et under, men de næste par uger måtte smerterne dulmes med mange piller.

Så "Den sømand måtte lide" på den efterfølgende tog og bilrejse til Luxor, Aswan og Abu Simbel, som er seværdigheder, der absolut skulle opleves.

Suezkanalen, der er cirka 164 kilometer lang, og kysten er et lidt ensformigt skue af sand og triste "hundehuse" til de mange militærvagter. Ved Ismailia, som godt kunne ligne et rart sted, skal der gøres ophold for natten. Desværre skulle båden skal ligge for anker, og vi måtte ikke gå i land.

Her er der også lodsskifte, da alle både skal have en lods ombord på hele kanalturen. Og mindre end 0,5 sømil fra Port Said kom en 3. lods ombord for at sejle det sidste lille stykke hen til havnekajen. Det giver beskæftigelse til mange, men er til irritation for os, der hele tiden bliver afkrævet pengegaver og cigaretpakker til lodsbådenes besætninger med flere.

Mit indtryk af de egyptere vi har været i kontakt med har desværre været, at de er besværlige og yderst ineffektive. Og overalt har vi måttet betale en grov overpris, for ydelser der ikke er prisfastsat af myndighederne, så de Egyptiske Guder må sig forbarme.

Fra Port Said rejste Lis hjem, men da vi har planlagt, at jeg også tager en tur hjem når jeg kommer til Cypern, var afskeden ikke så tårevædet denne gang.

Og det var en glad skipper, der nu sejlede ud i Middelhavet, og så den Arabiske verden forsvinde agterude.

Larnaca Marina på Cypern er en populær vinterhavn, men på grund af min sene ankomst var der kun plads på land, hvad der passede mig fint, da jeg jo skulle en tur hjem til familien og holde jul.

Men her blev min afslutning på denne etape lidt pinlig, men til stor morskab for dem der så på, idet jeg midt i havnebassinet måtte kaste anker, efter jeg med en rimelig stor fart havde sejlet mindst 10 gange rundt og rundt, fordi mit gear og gashåndtag havde sat sig fast.

Og over kanal 16 kaldte jeg *HJÆLP!*, og bad havnemesterens lille motorjolle om at komme ud og trække mig hen til den ventende kran, der skulle tage PLUTO på land.

Men det var et ”lykkeligt uheld”, for hvis det var sket kort tid før, midt i Suezkanalen, ville det være blevet en økonomisk ”bøh-mand” for budgettet, da kun meget store dyre bugserebåde har koncession på redningsopgaver i kanalområdet, og opankring for en eventuel reparation ville være strengt forbudt.

Næste forår og sommer skal tilbringes her på Middelhavet, og til efteråret håber jeg, at PLUTO er hjemme i Kastrup igen. Yderligere rejsebrev vil kun blive udsendt, såfremt mine sejloplevelser overskrider de normale pinsler og glæder, som en almindelig sejl sæson bringer os alle, der benytter søvejen.

Med hilsen til Jer alle i Kastrup Sejlklub, og ønsket om spændende oplevelser og udfordringer i det nye år.

Med venlig hilsen Ejvind Hernø.

Nyt fra skipper
Ejvind Hernø
S/Y ”PLUTO”

Sardinien
Juni 1998

Kære venner i Kastrup Sejlklub.

På opfordring fra flere klubmedlemmer under mit juleophold i Danmark sender jeg hermed et

12. rejsebrev.

Tidligere jordomsejlere har sagt, at når længdegraden gennem afsejlingsstedet passerer, er omsejlingen gennemført. Så da længdegraden for Kastrup Lystbådehavn, som ligger på 12 grader, 39 minutter E. ifølge Kommas Havnelods, blev passeret ved Siciliens vestende blev det selvfølgelig fejret ombord på PLUTO, og herfra er jeg så bare på vej hjem til Kastrup.

Set på globussen er afstanden kort, men med den fremherskende nordvestlige vind i middelhavsområdet, kaldet Meltemien i den østlige ende og Mistralen i den vestlige, og kombineret med en østgående strøm kan denne del af rejsen godt blive lidt langsommelig. Senere vil Por-

tugisernorden, der blæser langs Portugals kyst fra nord, sikkert sørge for underholdningen ombord med vendinger i tide og utide. Og først midt i Biscayen kan forventes lidt slæk på skøderne.

Under mit ophold i Danmark omkring årsskiftet spurgte mange mig, hvornår jeg er hjemme med båden igen. Og i stedet for at mumle et ØH-BØH? valgte jeg at sige: *Lørdag den 12. september ved 14-tiden.*

Mange fra klubben bad mig også om forsat at skrive lidt om den sidste etape, selvom jeg i mit sidste brev lovede ikke at trætte eventuelle læsere med almindeligheder. Såsom at jeg efter juleopholdet i Danmark havde taget næsten 10 kilo på i vægt, og at det var næsten mørkt midt på dagen, da jeg ankom til Cypern, på grund af en sandstorm fra Jordan-området. Så PLUTO var dækket af et tykt lag ørkensand, som det tog flere dage at feje, skovle og spule bort.

Og i Larnaca marina talte alle kun om krigen, ikke den mellem græske og tyrkiske Cyprioter, men "havnekran-krigen". Den lokale fjernsynsstation havde længe underholdt seerne med forløbet af striden mellem et privat kranfirma og marinaledelsens egen nyetablerede kran-service. Ved at placere de stridende kraner strategisk rigtigt, som var området et skakbræt, lykkedes det i en lang periode at spærre for hinanden, således at ingen af de tre kraner var i stand til at sætte både i vandet.

Enden på striden blev, at marinaledelsen en mørk nat, hvor kamerafolk fra fjernsynet selvfølgelig var til stede, med en stor byggekran løftede de to privatejede bådkraner ind over et højt betonhegn, og placerede dem på nabogrunden. Den næste dag kunne de så begynde at interessere sig for, at flytte vore både. Fjernsynet fortsætter nu gyserserien med det juridiske opgør, som efterfølgende udspilles ved domstolen.

Inden jeg forlod Cypern sidst i november måned, var PLUTO fastsat til at skulle i vandet den 20. marts, men på grund af den farceagtige strid, eller det specielle sydlandske temperament, kom båden først i vandet d. 30. marts.

Lis kom til Cypern en uge før min afrejse, og den skulle bruges til lidt mere kulturelle oplevelser på Afrodites fødeø. Vi så det smukke sted, nær Pafos, hvor mytologien fortæller, at skønhedsgudinden blev født af havets skum. Betagende er også de mange arkæologiske udgravninger som vidner om Cyperns dramatiske historie på grund af øens centrale beliggenhed mellem Europa, Asien og Afrika. I Pafos ligger den danske konge Erik Ejegod begravet.

Han døde her under en pilgrimsrejse i år 1103. Vi besøgte klostre på øde bjergtoppe, beskuede den pigtrådsdelte Nicosia, hvor FN-soldater fortsat må sikre mod nabostrid.

Det siges dog her, at de to borgmestre fra henholdsvis den græske og den tyrkiske del af byen spiser frokost sammen en gang om ugen, hvilket sikkert ikke støttes af den græske eller den tyrkiske regering.

Dagen efter Lis's hjemrejse den 7. april, sejlede jeg alene vestover til Rodos.

Dejlige Rodos med det velbevarede guvernørpalads, byzantinske kirker og moskeer, venezianske gotiske arkader med doriske og joniske søjler, al det fik jeg desværre kun set i korte glimt, da mit blik var rettet mod jorden og dybt i byens skraldespande.

Jeg havde nemlig mistet min pung. Tabt eller stjålet forbliver uvist, men det var mit håb, at den efter at være blevet tømt for penge, måske var blevet henkastet under en busk eller i en skraldespand og stadig indeholdt diverse plastikkort. På politistationen var man forstående overfor mit problem, men kunne kun sige, at jeg skulle komme igen i morgen. Ved stationens imponerende hovedindgang meddelte en ældre betjent mig næste dag, at stationen var lukket, da deres chef var død. I min skuffelse og arrigskab spurgte jeg, om politistationen også ville lukke, hvis det var ham, der var død? Og det var måske på grund af solidaritet med mit menneskesyn, som blev årsag til, at han gik ind i baglokalet og hentede en kasse, som skulle indeholde fundne genstande, men den var desværre tom for noget, der kunne være af værdi.

Så derefter måtte mit bagland hjemme i Danmark løse problemet, medens jeg i strålende sol og måneskin sejlede ud af Dodekaneserne og ind Kykladerne og videre op til Naxos. Der skulle jeg møde en god ven, som sejlede med mig i 2 uger, hvorefter min datter Susanne ankom, ligeledes for 2 uger. Hun var med gennem Korintherkanalen og over til de Joniske øer, hvorfra den tårevædede afsked måtte tages.

Som langfartssejler lærer jeg nok aldrig at takle den situation.

Den oplevelse Göran Schildt beskriver om mødet med det uspolerede græske øsamfund, fra de talrige rejser med det gode skib "DAPHNE", får man selvfølgelig ikke i dag.

Men det græske lysmirakel, det turkisfarvede hav og den rosa nuance over øerne, kan da heldigvis stadig opleves.

Og turistindustrien sørger for, at talrige store og små færger, med elforstærket bouzoukmusik og diskorytmer piler rundt mellem øerne og fastlandet, så det var let at finde mødesteder med dem, der skulle sejle med mig.

På Zakyntos, som var den sidste græske ø jeg anløb, steg en ny medsejler ombord, og det er heldigvis ikke lykkedes mig, at spolere hans lyst til forsat at være med.

Vort første stop i Italien for indklarerung og toldbehandling skulle have været Siciliens store havneby Messina. Og ifølge havnebeskrivelsen skulle der også være en speciel kaj for lystbåde. Men vi blev bortvist af havnemyndighederne, da store færger, fragtskibe, bugserbåde og krigsskibe optog hele det store havneområde.

Vi måtte forsætte videre gennem Messinastrædet, og da gennemsejlingstidspunktet ikke var planlagt, ud fra de skiftende strømretninger, løb vi ind i en stærk modstrøm på en del af sejladsen gennem det smalle stræde. Og den omkring 3.300 meter høje vulkan Etna, som vi ville være taget op til fra Messina, måtte vi nøjes med at betragte fra søsiden.

Ved efterfølgende anløb af den mindre havneby Milazzo på Siciliens nordkyst, slap jeg meget let gennem den af middelhavssejlerne berygtede omstændelige italienske toldbehandling.

Årsagen var sikkert, at de elegante embedsmænd ikke ville røbe deres manglende sprogkunderskaber, da de endevendte mine skibsdokumenter, så jeg åndede lettet op, da de mange betydningsfulde gummitempler kom i sving.

På vej til Siciliens vestlige ende anløb vi den aktive vulkanø Vulkano. Og i svovldampe på vulkanens gloende varme kraterkant dansede vi stepdans, da vores tynde sejlersko absolut ikke var egnet til dette "hede helvede".

Vi nærmer os nu Sardinien, hvorfra dette brev skal afsendes. Så slut her fra båden, hvor skipperens snigende hjemve begynder at trænge sig på, men pines i langdrag af modstrøm, modvind og næsten ingen vind.

Mange hilsener fra Ejvind Hernø.

Hermed fremsender jeg 13. rejsebrev.

La Coruna Nordspanien

August 1998

Kære venner i Kastrup Sejlklub

Dette er mit sidste brev fra denne sørejse jorden rundt, fordi jeg drejede til højre mod nord-vest, da jeg var kommet gennem Gibraltarstrædet, selvom der var noget i mig, der trak til venstre for at komme vestover igen. For uanset den snigende hjemve, som jeg omtalte i sidste brev, og min ustyrlige glæde ved snart at skulle være hjemme igen hos familien og venner, så er det svært for mig, at tænke på denne rejses snarlige afslutning.

At det er slut med at ankomme til spændende eksotiske øer og lande omkring ækvator.

Samværet med sejlervenner fra hele verden, nattevagter hvor man var et med naturen, de sure og våde strabadser hvor det nærmest var en kamp for at overleve og undgå skader på båden, til lettelsen derefter når vinden aftog, og solen atter skinnede, og man følte sig som verdens lykkeligste mand og helt uovervindelig. Alt dette vil nu om kort tid være historie for mig. Men med det dejlige sejlområde i Skandinavien, som jeg nu skal hjem til igen, er mit problem ikke så stort.

Det er det derimod for de jordomsejlere, der har fast bopæl langt fra havet, og som nu skal sælge båden, når rejsen er slut. Det gælder også flere af de yngre familier, der vemodigt fortæller mig, at de af pengemangel ved hjemkomsten er nødt til at skille sig af med den "kære" båd, der har givet dem så mange oplevelser. Til gengæld er de allerede i gang med at planlægge deres næste langfart om 10 til 15 år. Om dette er udtryk for glæden ved sejlerlivet, eller fordi livet på havet har gjort dem småtossede, er uvist?

Tiden er også til, at jeg vil nævne eller bekende nogle få, men væsentlige erfaringer jeg har fået siden afrejsen fra Kastrup, måske til lidt gavn for andre med lignende sejleplaner.

Hvordan man kommer til at trives psykisk ved at rejse hjemmefra i over 3 år, som jeg tidligere har været lidt inde på, er håbløst at planlægge eller spå om. Men det er det vigtigste af alt, specielt når man skal være på havet så længe, så det næsten grænser til galskab, og vil den lange rejse leve op til de drømme og forventninger man har, når beslutningen tages.

Jeg forsøgte at bearbejde det i tankerne, længe før jeg tog af sted, men først da kølvandsstripen hjemmefra blev rigtig lang, faldt dommen. Klarede man at undvære familielivet så længe, og kunne man undvære de hjemlige goder, som vi omgiver os med?

Det sidstnævnte med goderne blev lidt mindre, efter at jollens årer blev erstattet af en 2-hestes påhængsmotor indkøbt i Panama, og det dejlige, men strømslugende, køleskab blev installeret i Australien. Valget af stift smør og kolde Australiske øller gav dog efterfølgende problemer med strøm til lanternerne og satellitnavigatoren, så herefter blev det mere et sikkerhedsspørgsmål, når der skulle prioriteres.

Men savnet af min familie blev delvist løst ved de mange besøg hjemmefra, som jeg tidligere har "flæbet så rørende" om.

Til gengæld oplevede jeg, at den store rejse begyndte først, da nætterne blev varme og den fantastiske stjernehimmel, lyde og dufte når man var i land, var blevet anderledes, og samtidig at der var så meget hjemmefra, der måtte undværes.

De mange beretninger fra tidligere sørejser til eksotiske lande har selvfølgelig givet forventninger om oplevelser, som i dag bliver på en helt anden måde. Dog tror jeg, at specielt i Stillehavsområdet, har de indfødte det langt bedre nu end tidligere. Og ikke mindst i forhold til dengang den vestlige befolkning helt overtog styret, så deres oprindelige kultur gik i opløsning, og hvor så mange døde af de tilrejsendes medbragte sygdomme.

Og vi må acceptere, og ikke lade os skuffe over, at tidligere sejlere ofte blev modtaget som gæster; hvor vi nu næsten overalt behandles som turister, der må have råd til at betale for alt. Og i Europa er der næsten overalt bygget dyre fine marinaer, som fremover vil udelukke, at man kan ligge gratis i erhvervshavnene. Mulighed for at finde ankerpladser er der heldigvis stadig, hvis besætningen kan acceptere at få flodmudder mellem tærne eller ligne druknede mus, når brændingsbølgerne har kastet jollen op på stranden.

Endvidere må man indstille sig på, at meget af den tid man troede skulle leves afslappet i palmernes skygge, må bruges til akut vedligeholdelse af båden. Selv mindre reparationer kan optage dage, blandt andet til fremskaffelse af de nødvendige materialer eller værktøj.

Og på intet tidspunkt må man glemme, at selv den mindste navigationsfejl ofte medfører totalforlis, hvis det er et koralrev, man er endt på. Men jeg har vist været så heldig at råde over mindst 9 "katteliv", selv om min båd har hundenaavnet: PLUTO.

Valget af en mindre og forholdsvis let og kortkølet båd med gode sejlegenskaber har jeg ikke fortrudt, selvom vandlinielængden ofte har været ønsket meget længere, når båden tumlede rundt i bølgerne, så al aktiviteten gik til bare at holde sig fast.

Og en båd med gode sejlegenskaber er nødvendig blandt andet de mange steder, hvor passatvinden ikke kan udnyttes, så den skal helst kunne sejle i både vindstille og modvind og helst uden for megen brug af dieselolie.

Brevet her kommer kun i korthed til at omtale de anløbssteder, jeg kom til på vejen hjemover, da mange af jer har været på rejse de steder.

Så på Sardinien anløb vi Cagliari og på Mallorca Palma. Begge gode storbyer med mange fristelser, som er dejlige at komme til, når medsejleren er på ferie og tiden dermed afmålt.

Så fra Altea på Spaniens østkyst sejlede jeg igen alene. Men på grund af solkystens dyre marinaer, og fordi det var en periode med meget kraftig vind, som gjorde havneanløb risikabelt, valgte jeg derfor øde, men velbeskyttede, ankerbugter for at få indhentet den misligholdte nattesøvn. Gibraltars verdenshistorie kan ikke tages fra klippeknolden, men jeg syntes, at stedet har mistet en del af den charme, fra dengang det var et rendyrket Mini England, med røde dobbeltdækkerbusser, hyggelige Bobbyer og talrige thehuse.

Efter endnu et familiebesøg, af Lis i Porto, er jeg nu ankommet til La Corona i Nordspanien.

Her venter jeg på en acceptabel vejrudsigt for passage af Biscayabugten. Og selvom en stor del af jordomsejlingen er foregået i en gunstig passatvind, har jeg næsten lige siden ankomsten til Rødehavet haft bidevindsejlads.

Men herfra forventer jeg, at jeg kan følge efter de mange lavtryk, der også er på vej til Danmark, og at de kan give mig lidt slæk på skøderne.

Sluttelig skal nævnes, at det har været dejligt at gense de endnu uspolerede gamle portugisiske og spanske Atlanterhavsbyer på vejen hjemover. Og at jeg kvier mig ved at give råd til de forventningsfulde skandinaviske sejlere, jeg nu møder, der er på vej ud til "Verdens ende".

For næsten alle gode råd i forbindelse med langfartsejlads indeholder advarsler, som det føles forkert af mig, at give til dem der skal ud til det, jeg selv har været så glad for at have oplevet, og som heldigvis kan opleves på mange forskellige måder.

Med hilsen og på snarligt gensyn Ejvind Hernø.

VINDØJET

Oktober 1998

Allersidste fra skipper Ejvind Hernø S/Y "PLUTO"

Kære venner i Kastrup Sejlklub

En stor tak til alle i Kastrup Sejlklub der var med til at gøre min afslutning på jordomsejlingen så festlig.

Aldrig vil jeg glemme, de flagsmykkede både der fulgte mig de sidste sømil med fyrværkeri og tågehornskoncert. Alle de mange - trods regnen - der ventede på kajen, Johns dejlige velkomsttale og ikke mindst den store presseomtale man gav mig.

Med hilsen Ejvind Hernø



Redaktøren for **VINDØJET** skrev følgende efter min hjemkomst:

Enhver er sin egen lykkesmed!
En klichè som har været brugt i 80'erne og 90'erne.

Indtil denne lørdagsformiddag i september måned, havde jeg altid været irriteret over, at man fra politisk side påstod, at man selv var herre over begivenheder i sit liv.

På vej ud til en velkomst af de helt usædvanlige – til jordomsejleren Ejvind Hernø – greb jeg mig nu i – stående på ”SVANEN” med flere andre KS'ere og pressefolk – at spekulere over, om der alligevel var noget om snakken.

Vi havde at gøre med en KS'er, der havde fulgt sit hjerte!

Igennem årene havde han brændt for at tage ud på de store verdenshave. Og nu da pensionsalderen var nået, traf han den store beslutning, at tiden var kommet til at udleve sine drømme.

Mange drømmer om at gøre noget, og det bliver ved det. Men Ejvind gjorde det altså, tog ud i verden og fik sig en ordentlig ”en på opleveren” – i over 3 år.

I dag var tiden så kommet, hvor han kom hjem til familien.

En stor konvoj af flagpyntede KS – både mødte ham midt i Sundet, og bød ham velkommen hjem – med trut og kanonslag – men vi var ikke de eneste der bød ham velkommen.

For hele ”verdenspressen” var der!

Og de stod nærmest i kø, for at komme ombord i ”PLUTO” for at få et interview med ham.

De var vilde med at få at vide, hvad der egentlig havde drevet en ”ældre herre” til at tage ud på de syv verdenshave.

I klubben var der hektisk aktivitet for at rette an til formandens velkomsttale på kajen, og en lille en til ganen, og Ejvinds` s kone Lis havde arrangeret buffeten i klubhuset.

Personligt havde jeg fornøjelsen af at hilse på Ejvind, som jo har sendt mange rejsebreve hjem til os undervejs, og jeg fik en god snak med ham om turen. For var han da aldrig bange for at miste sit liv undervejs? Nej! sagde han, det der bekymrede ham mest var, om grejet kunne holde under de mange storme. Og specielt iagttog jeg, at det faktisk var en spinkel, sympatisk og meget beskednen mand, jeg stod overfor. Jeg havde nok et andet billede af ham, end det jeg så i dag. Jeg forestillede mig nok, at fysisk råstyrke spillede en større rolle på sådan en tur.

Og det gik op for mig under samtalen med Ejvind, at det vigtigste for en jordomsejler er, at psyken er i orden, at man har tillid til skibet, man sejler med, og at man selv kan reparere de mange skader undervejs.

Men alligevel kunne alt have været gået galt. Det gjorde det heldigvis ikke, så derfor stod jeg på molen, sammen med alle de andre våde og farverige paraplyfolk – stolt af, at vi i KS var blevet verdensberømt, fordi vi havde et medlem, der vovede noget, og var –

sin egen lykkesmed!

VELKOMMEN HJEM!

Hilsen Redaktøren