

Stein Hoff

Red Admiral



*«Denne utgaven tilegnes alle som
seiler langt med små barn»*

Flyt Forlag

Forord



Du har jordomseilere og du har vagabonder på havet. Mange jordomseilere bedriver litt vagabondering i ny og ne. Men to ting skiller dem likevel fra vagabondene: de tilpasser seg, og de finner før eller siden veien hjem igjen. De er egentlig på vei hjem. De har bare lagt inn en gigantisk omvei.

Beretningen om Red Admiral og familien som seilte jorda rundt, er en beretning om tilpasningsdyktighet, utferdstrang – og om hjemkomst. I 1964 var Stein Hoff ett fattig artiumspoeng fra å komme inn på legestudiet i Norge. Ergerlig da, men ikke så dumt likevel, skulle det vise seg. Det manglende artiumspoenget brakte ham nemlig til Glasgow, hvor han møtte sin fremtidige livsledsager, en kvinne med bein i nesen og pågangsmot, dessuten både orden i sysakene og eventyrlyst. Akkurat som ham selv. De sto brud og brudgom i universitetets kapell, stiftet bo, gjorde unna studiene, fikk to barn – alt som seg hør og bør og i riktig rekkefølge.

Og så planla de jordomseiling. Det var ikke helt i tråd med normen for den type borgerlig tilværelse uten mothaker og skjær i sjøen som for mange er selve idéen om et godt liv, og det manglet ikke på advarsler.

Båten, en 39,6 fots Colin Archer i ferrosement og med cockpit og overbygg i glassfiberarmert polyester ble innkjøpt og klargjort for den store styrkeprøven, og høsten 1977 var familien relativt komplett med



Vel tilbake etter 5 års ferd: Stein f. 1945 i Oslo, Diana f. 1944 i Edinburgh, Skottland, Robert f. 1980 i Gisborne, New Zealand, Martin f. 1973 i Reading, England og Elisabeth f. 1972 i Drammen.

barn på fire og fem reiseklare. Med hele Bergens pressekorps vinkende fra kaien samt eskorte av durkdrevne seilervenner fra Bergen Seilskøyteklubb stevnet Red Admiral med hjertet i halsen ut Vågen. Et par hundre meter senere fikk de motorstopp, og da de søkte nødhavn, ennå med hjembyen altfor trygt i sikte, ga Elisabeth på fem utløp for forsmedelsen: «Jeg synes ikke det er noe gøy med jordomseiling, jeg».

Hvilke blikk hun satte i foreldrene da kapteinen noen dager etter nede på Sørlandet seilte den allerede hardt prøvede skuta opp på et svaberg smekktfullt av badegjester, sier beretningen ingenting om. Og at for-

skjellen på flo og lavvann i strandsonen rundt De britiske øyer kan komme opp i et dusin meter og vel så det, er liksom noe alle vet. Derfor antar vi at barna tenkte sitt om offiserskorpset om bord, da de kom tilbake til Admiralen etter landlov med fish 'n chips i Wales. Og fant henne liggende i fjæren med femti graders slagside.

Men så, og en og annen mindre bommert senere, begynte besetningen å finne formen. De seiler via Nord-Afrika til Kanariøyene, krysser Atlanterhavet for fulle seil og inntar Karibia hvor de slår seg ned på Barbados og arbeider som leger et helt år, før de setter kursen mot Panamakanalen og det virkelig store eventyret: Stillehavet. Og overalt hvor de hiver anker, for lengre eller kortere tid, hører vi om nye venner med hjemstavn overalt i verden, venner de treffer for aldri mer å se igjen men med stående invitasjon til å stikke innom når som helst, og venner som dukker opp allerede i neste havn eller i havnen etter det igjen.

De er på vei ut i det vannvittig store vidløftige blå, og vi — vi som nå en mannsalder senere leser historien deres, historien om Diana og Stein og Elisabeth og Martin og etter hvert også lille Robert sin eventyrlige reise — vi er på nippet til å ta i bruk nymotens ord, ord som nettverkbygging og teambuilding, men vi avstår. I stedet konstaterer vi at disse opplevelsene, som rett som det var kunne gå på livet løs, ga forholdet besetningen i mellom en slitestyrke som den stadig anbefalte tredemølletilværelsen aldri vil kunne bibringe sine slitere. Reisens kronikør Stein Hoff skildrer, slik det sømmer seg en nøktern doktor og en romantisk jordomseiler med ville men helt realiserbare drømmer, et familieliv under uvante omstendigheter. Her må det improviseres! Her er kostholdet

fremmedartet og omskiftelig! Her skifter undervisningslokalitetene med vær og vind! Her får barna livets skole så tett innpå livet at ikke en dag passerer uten at de lærer noe nyttig, noe nytt, eller noe rart! Og slik var det nok for de to voksne om bord, også. Kronikøren skildrer stormer som skummer over skuta og frivakter uten antydning til søvn. Og han skildrer en hardfør idyll på godværsdager, snart kos med ungene i armkroken og en høytlesningsbok i fanget; snart med vare antydninger om elskov med sydhavets solnedgang som sceneteppe og ungene sovende i kahytten. Eller som han skriver når beretningen nærmer seg sitt siste punktum fem år etter avreise: «Turen hadde vært en familieutflukt! Å være til gjensidig støtte og hjelp, beseire utfordringer og dele gleder, er garantert å utdype et forhold».

Underveis legges turen innom øyer som andre norske seilere har satt på det norske sjøkartet. Mange av dem har gitt sitt bidrag til det etter hvert omfangsrike norske seilerbiblioteket.

Hoff skriver innledningsvis om hvordan Rundøguttas hjemkomst i 1960 etter seilas jorda rundt, hadde satt fantasien i sving hos ham selv, da femten år gamle gutten. Nå farter han selv i Rundøs kjølvann. Og i Ho-Ho sitt kjølvann. Og i Teddys. Og bak Stein og Diana igjen seilte Peter og Marianne sin Fredag på grunn, og det med bravur. Og mange andre bak dem igjen. Jorden er rund og vakker og jordomseilene og vagabonder som tid om annen runder horisontens bue, vitner om drømmere av de forskjelligste kalibre som setter ut for å ta eventyret i besittelse. Stein og Diana Hoff tilhører denne forunderlige adelen.



Tilpasningsdyktige barn til sjøs! (På fordekket med toppseilet som telt over Arafurahavet, 1981.)

20. juli 1979

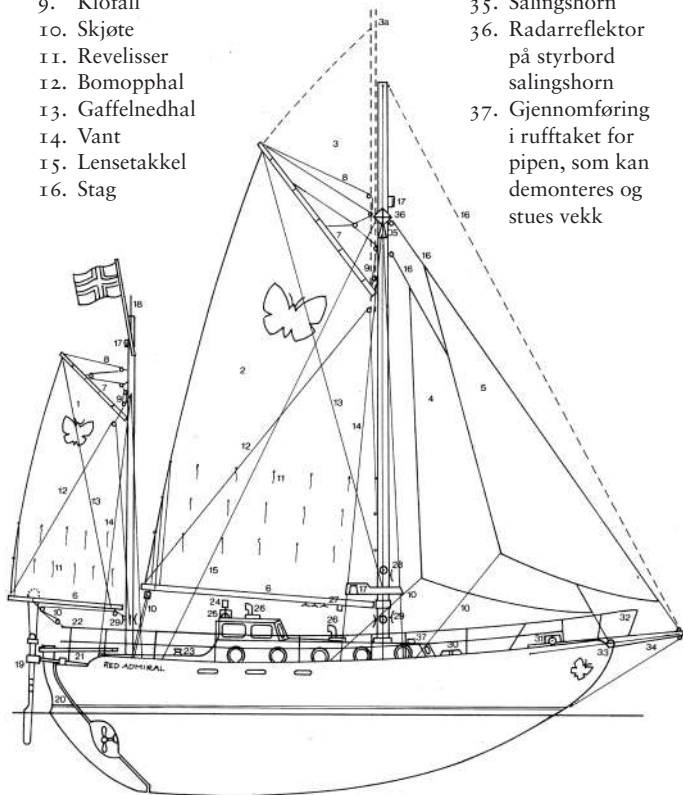


Endelig! Etter 21 døgn i sjøen ser vi Påskeøyas steile, mosegrodde klippevegger bare et par hundre meter unna. Men vi ser også brenningene bli knust til femten meter høy skumsprøyt mot den steinete stranden, og belager oss på å runde øya for å finne en egnet plass til ankring og landgang.

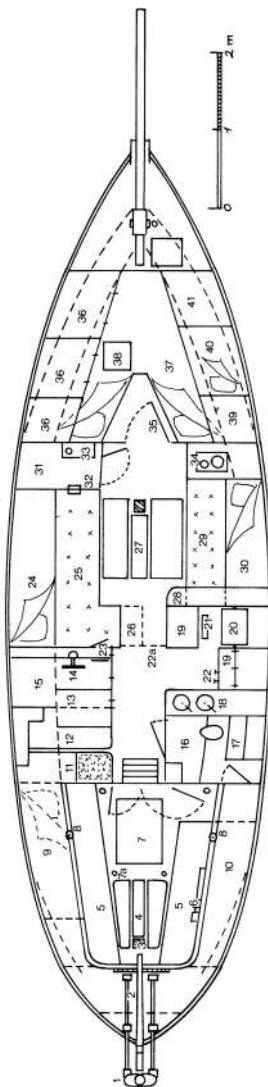
Plutselig kommer et vindkast av orkans styrke ned fra klippetoppen høyt der oppe på babord side. «Red Admiral» legger seg kraftig over og begynner å vri seg opp mot vinden. Jeg setter foten på rorkulten og skyver til for å korrigere kursen, samtidig som jeg slipper ut storseilet og gir motoren mer gass. Men vinden bare øker! Sjøen piskes hvit. Det hylr i riggen til skuta krenger så mye at storseilet og det meste av bommen sleper i vannet.

Med foten fortsatt på rorkulten klamrer jeg meg til mesanmasten. Sjøen fosser over cockpitkanten. Jeg sitter i vann til midt på brystet. En strøm av vann plasker ned i ruffen. Seilduksbeskytteren langs styrbord rekke flerres av. Gjenstander fra fordekket flyter forbi meg idet Elisabeth roper noe om pumpen. Foran baugen skjelner jeg detaljer på rullesteinene i fjæra som nærmer seg i voldsom fart. Nå er det slutt, tenker jeg. Dette går aldri godt! Så hadde de rett allikevel, de der hjemme som sa at det var galskap å dra på jordomseiling i en liten båt, grønne som vi var...

- | | | |
|-------------------|------------------------|---|
| 1. Mesanseil | 17. Lanterner | 26. Ventiler |
| 2. Storseil | 18. VHF-antenne | 27. Vinsj for reving |
| 3. Toppseil | 19. Autopilot | 28. Fallvinsj |
| 3.a Toppseilstang | 20. Ror | 29. Kryssholt |
| 4. Fokk | 21. Rorkult | 30. Redningsflåte |
| 5. Klyver | 22. Pushpit | 31. Ankervinsj |
| 6. Bom | 23. Skjøtevinsj | 32. Pulpit |
| 7. Gaffel | 24. Støtte for storbom | 33. Kjettingrulle |
| 8. Piggfall | 25. Hovedkompass | 34. Klyverbom |
| 9. Klofall | | 35. Salingshorn |
| 10. Skjøte | | 36. Radarreflektor på styrbord salingshorn |
| 11. Revelisser | | 37. Gjennomføring i rufftaket for pipen, som kan demonteres og stues vekk |
| 12. Bomoppfal | | |
| 13. Gaffelnedhal | | |
| 14. Vant | | |
| 15. Lensetakkel | | |
| 16. Stag | | |



1. Autopiloten «Otto»
2. Rorkult (på «hakkebrett»)
3. Mesanmast
4. Cockpitbord (utslått)
5. Cockpitbenker
6. Motorinstrumenter
7. Luke til motorrommet
8. Skjøtevinsjer
9. «Loskøye»
10. Stueplass. Inngang fra toilletet
11. Benken ved kartbordet
12. Kartbord. Radioene bak fortrekk.
13. Innvendig styreposisjon
14. Ratt for innvendig styreposisjon
15. Stort stuerom med skap under
16. Toilletet
17. Skap til håndklær
18. Oppvaskbenk
19. Arbeidsflater med skap og skuffer
20. Parafinkomfyr og stekeovn
21. Tank til komfyren
22. Fotpumper til salt- og ferskvann
23. Elektrisk kontrollpanel
24. Ekstra køye. Stueplass under
25. Babord sofa. Stueplasser under
26. Klaffesete
27. Kabinbord (utslått).
28. Hylle
29. Styrbord sofa = Martins køye.
30. Elisabeths køye. Stueplass under
31. Stort klesskap
32. Kassettpiller
33. Tank for 34
34. Varmeovn med tørkeplass over
35. Dør inn til forlugar
36. Tre skap til klær
37. Dianas og Steins køyer.
38. Dekksluke ned til for-kabinen
39. Roberts klær fordelt på to hyller
40. Roberts køye («Buret»)
41. Nett for grønnsaker og poteter





DRØMMEN BLIR VIRKELIGHET
(Salomonøyene 1981.)

«Steinkjelleren»



Som guttunge i Sandefjord kunne jeg ikke unngå å bli innpodet med maritime inntrykk. Far var skipsingeniør på Framnæs Mekaniske Værksted, og det var mye båtprat både utenfor og innenfor hjemmets vegger.

Stabelavløpning på FMV var en begivenhet i Sandefjord. Av og til fikk vi fri fra skolen og marsjerte bak overlærer Sletmo for å se på sjøsettingen. Guttemusikken spilte og alle heiet når kolossen ség på grønnsåpesmurte treskinner ut i sjøen.

Hver høst var det hektisk aktivitet i byen når Rosshavets, Kosmos' og Thor Dahls hvalfangst-ekspedisjoner skulle av gårde. Kvinner og barn sto på kaia og vinket og gråt når menn og fedre dro med kurs for Sørishavet. Men om våren ble det folkefest når hvaloljelukten ség innover fjorden med den første rustflekke kokeren. Hvalskyttere stinne av penger kjørte omkring i store amerikanere, kaféene og restaurantene var fulle og åpne til langt på natt. De i klassen som fikk en far eller bror hjem igjen, fikk spennende leker fra utlandet, og skrøt om blåhval, Sør-Georgia og Cape Town som om de hadde vært der selv. Slikt nørte godt oppunder smågutters eventyrlyst.

Som de fleste andre unger ved sjøen hang jeg i timevis over bryggekannten mens jeg fisket simper og krabber og studerte livet i fjæra. I den kalde årstiden satt jeg foran akvariet og fantaserte om livet på korallrev

og langs palmekransede strender så langt, langt borte.

Hjemme hadde vi en konkylie. Når jeg presset øret inntil skjellet, kunne jeg ane det fjerne brusset av Stillehavets brenninger.

I 1960, da jeg var femten år, kom Carl Emil Petersen og Erling Brunborg tilbake med «Rundø» etter en eventyrlig jordomseiling. Tenk om jeg kunne få oppleve noe sånt!

Det var lege jeg ville bli. I 1964 manglet jeg ett fatig artiumspoeng på å komme inn på medisinerstudiet i Norge. Skuffelsen over å måtte studere i utlandet gikk imidlertid over i takknemlighet etter hvert som jeg oppdaget fordelene ved å få en britisk embetseksamen. Takket være den har det aldri vært vanskelig å få jobb i engelsktalende land.

Jeg traff Diana, en ekte skotte født i Edinburgh, og oppvokst i Glasgow, hvor også hun studerte medisin. Hun var to år foran meg i studiet. Vanligvis er det liten omgang mellom de eldre og yngre kullene, men vi møtte hverandre gjennom roklubben på universitetet. I løpet av studieårene har vi begge skuffet mye vann på elva Clyde og regattabaner rundt om i Storbritannia.

Romansen startet i april 1967. Samme høst ble det forlovelse. Ved alteret sto vi neste sommer i universitetsskapellet, to uker etter at Diana hadde fått sine embetspapirer. Av bakgrunn var vi ganske forskjellige, men det manglet ikke på felles interesser. Også Diana var reiselysten. I 1970, da jeg var ferdig med studiene, begynte vi å planlegge jordomseiling. Vi leste det vi kom over om langturer i småbåter og forsto gradvis at seil og ikke motor var det sikreste fremkomstmiddel. Flere bøker var skrevet av folk som opprinnelig hadde liten eller ingen seilererfa-

ring. Dette stimulerte, for i så henseende var vi så å si i samme båt!

Vi tenkte å gjøre unna de obligatoriske legetjenestene og militærtjenesten, få oss et par barn, spare litt penger og komme godt i gang med spesialutdannelsen. Jeg skulle også trene for fullt et par år med sikte på en plass på ro-landslaget for OL 1972. Deretter skulle det bli båtkjøp, navigasjonskurs og prøvetur før selve turen med stor T. Det hele skulle ta seks-syv år.

Alt gikk etter beregningen — bortsett fra roingen. Jeg kom nok på den norske åtterer i 1972, men vi var ikke raske nok til å få noen München-billett. En trøst var at Elisabeth ble født et par uker før OL. I stedet for å slite på en treningsleir i Tyskland fikk jeg nå oppleve det fantastiske i å se mitt eget barn komme til verden.

I 1973 jobbet vi på sykehus i Reading utenfor London. Der ble Martin født i oktober. Nå hadde vi kimen til et godt mannskap!

Det var i England vi begynte å interessere oss for sommerfugler. Den hobbyen skulle senere bli opphavet til navnet på båten vår. For første gang kom vi også i kontakt med en skikkelig havseiler. Engelskmannen Noel Bevan hadde noen år tidligere deltatt i den krevende OSTAR (Observers Singlehanded Trans-Atlantic Regatta), en soloregatta fra England til USA. Nå hadde han kjøpt seg en eldre 55 fots skøyte i Bergen og bygget den om til gaffelrigget ketch og flytende hjem for sin kone, sønnen og seg selv. Noel hadde hatt et hjerteinfarkt og var i femtiårsalderen. Allikevel jobbet han nesten døgnet rundt og planla turer til Vestindia og kanskje enda lenger. Kunne Noel og co., så kunne jammen vi, tenkte Diana og jeg.

Høsten 1974 flyttet vi til Bergen for å jobbe og for alvor begynne å lete etter båt. Vi annonserte i Bergens Tidende: «Skøyte eller skrog for jordomseiling for familie ønskes kjøpt.» Vi fikk flere svar. Trekkende på ungene saumfarte vi et par illeluktende fiskeskøyter. De var rimelige, men når vi testet treverket for råte, sank sylen ofte i til skaffet. Vi kjente til flere historier om amatører med palmer i blikket som hadde endt opp med skuter som liknet kalkede graver mer enn blivende jordomseilere. Det ville vi helst unngå.

Det lysnet da vi fikk tilbud om et ferrosement skrog med dekk etter modifiserte tegninger av en 39 fots Colin Archer fra 1902. Brødrene Nesse på Øklandsvågen håpet å starte serieproduksjon av slike båter og var villig til å gi en del rabatt på det første ferdige havseilerskroget. Men ferrosement — hva var nå det for slags byggemateriale?

På skipslinjen på NTH hadde de nylig bygget en havseiler i ferrosement og utgitt et hefte, og vi fant rikelig med litteratur om materialet fra New Zealand, Australia, Canada og USA. Båtfolket i Bergen fnyste stort sett ved snakk om betongbåt, men nøytrale eksperter hadde mange lovord. Vi tok sjansen, hevet pengene våre, lånte litt til og kjøpte skroget.

Vi var blitt skipsredere!

I november 1974 fikk vi tauet den vordende jordomseiler fra Øklandsvågen til Askøy utenfor Bergen. Det skjedde ikke uten problemer. Kuling og sammenstøt mellom slepebåten og Vidunderet førte til skader på babord rekke og skrog. Fortvilelsen var stor, men heldigvis stemte det vi hadde lest om at ferrosement er lett å reparere.

I vinteren som fulgte sto båten mest på land på Askøy, mens Diana og jeg gjorde vårt beste for å tjene penger

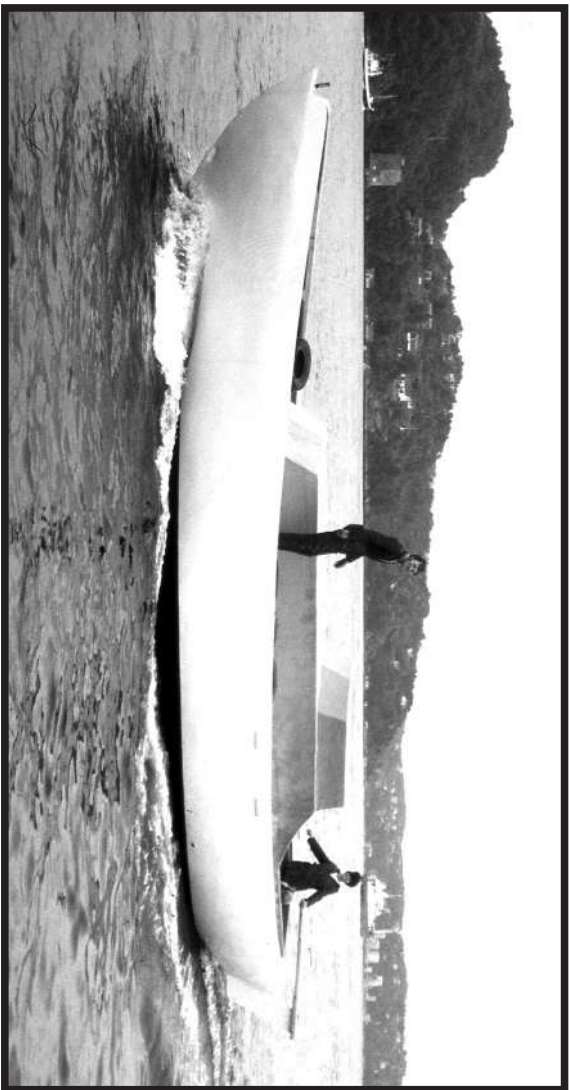


Hos Rudolf Hilleren på Askøy ble «Steinkjelleren»
gradvis til skøyte.

til motor og råvarer for videre bygging. Båtførerkurs og kystskipperkurs gjennom NKS ble det også.

Våren 1975 monterte to karer på Askøy motoren, og støpte deretter dieseltanker, overbygg, cockpit og ror av glassfiberarmert plast. Det meste av arbeidet var utmerket, men roret ble altfor fleksibelt. Da vi senere bestilte master, bommer og baugspryd hos trebåtbygger Hausberg på Sotra, måtte vi be ham snekre et solid eikeror også.

Overbygget ble heller ikke stivt nok, så etter hvert satte vi inn laminerte takbjelker innenfra. Bakvendt og tungvint, men typisk for slike amatørprosjekter.



Prøvetur våren 1975: Motor, overbygg og ror er montert.

Med de mange feil, bekymringer og ergrelser vokste erfaringer og kunnskaper gradvis. Kanskje det blir lettere å bygge båt neste gang...

Etter hvert begynte det å bli seilbåt av «Steinkjelleren», som vennene våre hadde kalt den. Nå måtte hun døpes, og vi kalte henne opp etter sommerfuglen Red Admiral — admiralen på norsk, eller Vanessa Atalanta på latin. Vi hadde selv et eksemplar av den vakre sommerfuglen, funnet som liten larve på en brennesle på Fanafjellet. At insektet med det maritime navnet trekker til varmere land om høsten, syntes vi var passende. Og røde seil og rødt overbygg skulle vi ha.

Vi ble ikke spart for dramatik under byggingen. Verst var det i desember 1975. Jeg var da stasjonslege på Dykker og Froskemannsskolen på Haakonsværn, som ledd i militærtjenesten. Der fikk jeg låne en bøye til å fortøye «Red Admiral» i. Under vakter og i fritiden kunne jeg ta henne inntil småbåtkaia ved DFS og jobbe ombord. Bøya var beregnet på 50-tonns vannlektere, mens vår båt fullt ferdig veier under femten tonn. Ikke desto mindre røk bøya under en storm 5. desember. Om morgenen var det bare baugen som var synlig ved høyvann, der hun lå på grunn innerst i viken. Merkelig nok hadde hun unngått alle steinene i nærheten, og lagt seg pent over på en smal sandstripe.

De neste tre dagene hadde jeg dykkerdrakt på meg nesten kontinuerlig. Så lang tid tok det før alt var berget og skroget endelig hevet. Utrolig nok var det knapt en skrape i malingen! Batteriene fikk nådestøtet av sine undersjøiske opplevelser, men ellers klarte maskinistene og elektrikerne på Haakonsværn å sette alt i stand igjen.

Annen betaling enn «nogen flasker fluidium» var det ikke snakk om. At vi slapp så rimelig fra ulykken, var vi evig takknemlige for. Vi hadde nemlig trodd hun lå så trygt i den digre bøya at vi midlertidig hadde stoppet forsikringen!

Venner i Bergen hjalp oss med båtbyggingen og planleggingen av turen de siste to årene. Særlig fikk vi nytte av ekspertise fra Haakonsvern og amatørbåtbyggere i Bergen Seilskøyteklubb (BSSK). I Hong Kong bodde en studiekamerat, Andrew Fraser. Han overvåket syng av seil hos Cheong Lee for under halvparten av hva vi hadde måttet betale i Norge, frakten iberegnet.

En prøvetur over Nordsjøen til Glasgow i juli 1976 og en snartur til Shetland senhøstes ga mer nyttig erfaring og rimelig båtutstyr. Ellers ble det mest jobbing.

Opplagte mangler utgjorde en lang liste.

Her sto masse igjen, selv om budsjettet på kr 90 000 forlengst var sprengt. Full jobb for to på sykehuset ga ikke nok. Mang en natt kjørte jeg legevakter for de ekstra kronenes skyld. Det ble ikke mye fritid det siste året.

I juli 1977 — ett år etter jomfruturen — var vi så endelig bortimot klare til å dra. De siste ukene før avreisen fra Bergen var kaotiske. Pianoet, et par broderte stoler, en gulvlampe og løsøre av affeksjonsverdi måtte anbringes; alt annet skulle selges. Vaskemaskinen og bilen ble solgt den siste dagen!

Og enda sto mye arbeid igjen. De siste tre døgnene jobbet jeg nesten uavbrutt ombord og fikk til sammen tre timers søvn. Muligens holdt drømmen på å gå i oppfyllelse, men akkurat da minnet den mest om et mareritt!



Vinterjobbing på Lepsøy ved Os, sør for Bergen.

Uten venners håndsrekning de siste dagene hadde vi neppe kommet av gårde til planlagt tid. Allikevel var det nok av umontert utstyr på dekk og dørk da vi tøffet ut av Vågen klokken to om ettermiddagen den 23. juli.

Vi fikk fin eskorte av båter fra BSSK. Deres ønske om å gi oss et høvisk farvel var grunnen til at vi flere uker i forveien hadde oppgitt avreisetidspunktet. Det kom vi til å angre på senere. Trøsten var at vi skulle rundt kysten til Sandefjord for å si farvel til min familie. Så fikk vi ta de siste jobbene der.

Vi var så vidt utenfor Vågen, hvor presse og vin-

kende venner sto på kaia, da motoren stoppet. Noe så flaut! De i følgebåtene tenkte nok sitt om jordomseilerne som bare kom til Nordnes... For riktig å understreke ydmykelsen begynte det å regne. Heldigvis var problemet denne gangen nokså enkelt: Dieseltanken var tom. Den andre tanken ble kobler til og systemet «luftet», og noen minutter senere var vi i gang igjen.

Vi tok farvel med de andre båtene ved Skarholmen på Askøy og smøg oss inntil en kai for å rydde og samle oss litt. Nedenunder var det nesten ikke sitteplass på grunn av alt rotet — klær, bøker, leker og proviant lempet ombord i siste liten, foruten blomster, vafler og en kringle som folk hadde forært.

Det gikk som det måtte: På Skarholmen sovnet vi, helt utslitt. Først etter mørkets frembrudd tøffet vi ut på fjorden i striregnet. Idet vi passerte under Sotrabraua slo Elisabeth uttrykkelig fast: «Jeg synes ikke det er noe gøy med jordomseiling, jeg.»

