

Forord



Dette er en sann historie. Det er nå gått tre år siden det hele skjedde. Noen sider ved overfarten var den gang viktigere og fremkalte sterkere bilder og psykologiske forestillinger enn de gjør i dag. Værforholdene er for eksempel en av de mektigste krefter sjøfolk kan støte på, slik de også er det for andre personer som arbeider direkte i samvirke med menneskets naturomgivelser – bønder, dykkere, fjellklatrere. På land legger vi nesten ikke merke til et lavtrykkssystem, som sprer regn og frembringer vindhastigheter på seksti kilometer i timen. Det er enkelt nok for oss å iføre oss en regnfrakk og bruke bilen for å komme oss hjemmefra til kontoret. Til sjøs blir virkningen av værforholdene langt sterkere og mer omfattende. Vindstyrker på femogtredve knop ute i Atlanterhavet kan bygge opp farlige bølger: På grunt vann og i farvann med sterke strømmer har jeg sett brottsjøer på over syv meter tårne seg opp. Selv for relativt store fartøyer, som for eksempel trålere, kan slike forhold være risikable. Hvis man attpåtil støter på en atypisk bølge, kan man nesten være sikker på at det vil ende i katastrofe. Man legger øyeblikkelig merke til selv de minste tendenser til skarpere værforhold: fartøyet krenger over, det blir kjølig, kaffen skvalper ut av koppen. Roligere tendenser er like åpenbare: seilet slasker, riggen slår rundt og temperaturen ryker opp fra 10 til 30° C. Jo mindre farkos-

ten er, desto mer utsatt er den for slike omskiftelser. Dessverre kan jeg ikke lenger huske alle nyanser i værforholdene i den tiden jeg befant meg ombord i gummiflåten min. Det samme må jeg si om en del andre detaljer i forbindelse med reisen. Jeg har ofte helt klare erindringer om for eksempel hvordan havet kjentes en dag, men jeg vet ikke alltid hvilken dag det var. De begivenhetene som her skal omtales, er rekonstruert fra de meget detaljerte loggbøkene jeg førte. Men disse opptegnelsene sier ikke alltid noe detaljert om rutinemessige omstendigheter. Jeg har forsøkt å fange inn den generelle følelsen eller det essensielle i forbindelse med hver enkelt begivenhet, men jeg er likevel sikker på at beskrivelsene ofte ikke er i stand til å formidle en virkelig forståelse av hva som skjedde.

Mine anmerkninger i teksten angående min families og Kystvaktens SAR-operasjoner (*Search and Rescue* = ettersøkning og unnsetning) stammer fra flere kilder. De fleste henvisningene er sammenlignet med Kystvaktens SAR-logg og offisielle skriv eller min egen families SAR-logg. Noen få henvisninger stammer utelukkende fra familiekilder, selv om de vanligvis er blitt bekreftet av en tredje part.

Noen forhold er blitt klarere med tiden, og mitt overblikk og utsyn over begivenhetene for tre år siden har utviklet seg etter at jeg vendte tilbake til landlivet. Men da jeg ga meg i kast med å skrive denne boken, ønsket jeg ikke å berette om mine opplevelser slik jeg oppfatter dem nå, men slik jeg følte dem den gang. I sin tid virket det som om hendelsene gikk sin skjeve gang på en logisk sammenhengende måte. Da jeg holdt på med å utarbeide en disposisjon for denne

boken, inndelte jeg loggnotatene mine i to kategorier: hendelser og tanker. Under *hendelser* skrev jeg ned detaljer om de skipene jeg så, fisken jeg fikk tak i, haiene jeg støtte på og så videre. Under *tanke* skrev jeg hva jeg følte og tenkte i forbindelse med disse konkrete hendelsene. På grunnlag av dette organiserte jeg kapitler som svarte til de ulike stadier i overfarten, slik jeg oppfattet dem den gang. Jeg kan selvfølgelig aldri være helt sikker på at alle mine konklusjoner er nøyaktig det jeg følte i sin tid, og ikke ny innsikt.

En ting jeg har måttet avfinne meg med, er at mine opplevelser aldri kan gjengis nøyaktig og fullstendig presist. Det sanne i min beretning er som en av Platons ideer, den fullkomne modellen som får sin ufullkomne gjengivelse i virkeligheten. Da jeg vel var kommet tilbake, var det mange som skrev om mine opplevelser. Noen satte dem i forbindelse med kristne dogmer, andre med romantisk eventyrlyst og atter andre med et eller annet Hollywood-påfunn. Dette var meg revnende likegyldig. Selv min egen versjon er bare en ufullkommen gjengivelse av det jeg opplevde.

På mange måter er det bra slik. Hvis jeg kunne formidle den frykt og redsel jeg virkelig følte den gang, ville ingen har lyst til å lese denne boken. Jeg har ikke i hver linje skrevet at jeg hadde det vondt og var fortvilet og desperat. Når jeg nå forteller min historie, drøfter jeg omstendighetene rasjonelt og kommer til og med med vitser. Jeg snakker om meg selv som om min kropp og mine følelser var atskilt fra mitt fornuftsmessige ego, men selvfølgelig har ikke dette fullt ut vært mulig, og ingen del av meg selv har noensinne kunnet være fri fra smertene og håpløs-

heten. Men hvis jeg ustanselig skulle terpe på det forferdelige i situasjonen, ville jeg legge opp til kjedelig lektyre. Opplevelsene var for vanskelige til å være kjedelige på det daværende tidspunkt; men leserne bør huske at meget av kampen for tilværelsen i en slik krisesituasjon er forferdelig og preget av gjen-tagelser, samtidig som den har sine lettere, reflekterende, tenksomme og lærerike øyeblikk.

Meget ofte blir jeg stilt overfor følgende spørsmål: «Driver du fremdeles med seiling etter alt dette?» Mitt svar er ganske enkelt: «Hva skulle jeg ellers gjøre?» Etter at jeg i ti år ikke gjorde noe annet enn å tulle rundt i båter, kunne jeg ikke tenke meg å starte en karriere som astrofysiker eller løsgjenger i Bowery-distriktet i New York. Sjøen er mitt arbeidssted, min lekeplass og mitt hjem. Den har gitt meg adgang til flere disipliner enn jeg noensinne vil kunne mestre. Oseanografi, aerodynamikk, astronomi og problemløsning på grunnlag av sunn fornuft er av grunnleggende betydning når man er til sjøs i en seilbåt. Hydrodynamikk, fysikk, ingeniørkunst og intuitiv ekstrapolasjon er essensielle ting i forbindelse med båtkonstruksjon; håndverksmessig dyktighet, metallurgi, skogbrukskunnskaper og plastteknologi er ingredienser ved båtbygging. Selv er jeg en altnulig-mann med sterk sans for å utforske nye områder. Hvor ellers kan jeg finne et sted hvor det er så nyttig å vite meget lite om en mengde forskjellige ting? Hvor ellers kan jeg finne en så vid horisont så lett tilgjengelig?

Innledning



Det er alltid vanskelig å avgjøre hvor en historie begynner og hvor den slutter. Ikke desto mindre har enkelte begivenheter og opplevelser – en romantisk aften, en weekend-utflukt eller en reise – relativt klare grenser og skillelinjer. Det dreier seg her om det jeg vil betegne som «hele opplevelser». I stor utstrekning utgjør de første niogtyve år av mitt liv en eneste *hel* opplevelse, som ligger utenfor bokens rammer. Men kimen til denne historien lå likevel i disse årene. Folk spør meg ofte hvordan jeg egentlig havnet i en slik situasjon i det hele tatt. Hvordan visste jeg hva jeg skulle gjøre? Var båten jeg havarerte med ny eller hadde den vært satt på prøve tidligere? Hvorfor dro jeg ut i åpen sjø med en så liten båt? Svarene på disse spørsmålene er en integrerende del av beretningen, dens grunnlag. Grunnlaget ble til i 1964, da jeg som sekstenåring begynte å seile.

Jeg ble straks forelsket i seilspporten. Jeg kan tenke meg tusenvis av grunner til at den appellerte så sterkt til meg – det umiddelbare forholdet til omgivelsene og naturen, den forenklede levemåten blottet for «moderne ubekvemmeligheter» (slik skipskonstruktøren Dick Newick formulerer det), rett og slett det vakre i det hele. Men alle disse grunnene kan konsist oppsummeres slik: jeg følte at alt i forbindelse med seilspporten var som det skulle være.

Før jeg i det hele tatt begynte å seile, mente jeg at

jeg hvis jeg hadde levd på syttenhundretallet, sannsynligvis ville blitt fjellbonde eller noe i den retning. Så ble jeg fascinert av seilskutenes historie, av skværriggere som kjempet seg frem rundt Kapp Horn. Jeg lengtet etter tidligere tiders romantikk og eventyr. Kort tid etter at jeg hadde begynt å seile, leste jeg en bok av Robert Manry, *Tinkerbelle*. I juni 1965 hadde Manry seilt sin 13,5 fots båt tvers over Atlanterhavet i løpet av åtteogsytti dager, noe som den gang var en rekord. Det var noe i det enkle ved Manrys båt og det at han hadde utrettet så meget med så lite, som rørte ved en streng i mitt hjerte. Han viste meg at et eventyrlig liv fremdeles var mulig i annen halvdel av det tyvende århundre!

Fra da av drømte jeg om å krysse Atlanterhavet med en liten båt. Med tiden lærte jeg meg de ferdighetene som var nødvendige for at jeg skulle kunne gjennomføre dette. Jeg leste bøker om alle de store sjøfarerne, om Heyerdahls og Willis' turer over Stillehavet på flåter og om Slocums, Hiscockenes og Guzzwells jordomseilinger. Før jeg var ferdig med gymnaset, hadde jeg vært med på å bygge en førti foter, i 1974 hadde jeg innledet en karriere som båtbygger og bodde ombord, i 1978 konstruerte jeg båter og våget meg så langt til havs som til Bermuda, i 1979 konstruerte jeg og underviste i dette faget på heltid. Hele tiden lå tankene om Manry og *Tinkerbelle* på lur i bakhodet mitt, fungerte som inspirasjon, som et middel til å snurpe alt sammen og gi min tilværelse retning.

I 1980 solgte jeg trimaranen min på åtteogtyve fot og konsentrerte alle mine ressurser om å skape *Napoleon Solo*, en liten havkrysser. Jeg satset en hel

del på hjelp fra min tidligere kone, Frisha Hugessen, min gode venn Chris Latchem og en hærsikare andre mennesker. Konstruksjonen var uvanlig, men ikke på noen måte en radikal nyskaping. Vi anstrengte oss for å skape et vakkert, omhyggelig konstruert kaldbakt fartøy, utmerket i flau vind og velbalansert og snill i hardt vær. *Solo* ble noe langt mer enn en båt for meg. Jeg kjente hver nagle og skrue ombord, hver flis. Det var som om jeg hadde skapt et levende vesen. Sjøfolk nærer gjerne slike følelser overfor sine båter. Chris og jeg tok *Solo* ut på en røff prøvetur over tusen nautiske mil fra Annapolis til Massachusetts gjennom stormene senhøstes. Våren 1981 var jeg klar til å følge etter i Manrys kjølvann.

Jeg var ikke interessert i å sette rekord, slik Manry hadde gjort det. *Solo* var så vidt over enogtyve fot lang. Det var ikke mange båter på denne størrelsen som hadde gjort overfarten, men det var noen som hadde vært helt nede i tolv fot. For meg var turen snarere en indre reise og en slags pilegrimsferd. Den ville også gjøre nytten som et mål for min dyktighet som seiler, konstruktør og håndverker. Jeg var kommet til at hvis jeg klarte å ta meg trygt over til England, ville jeg ha nådd alle de viktigste målene jeg hadde satt meg i livet hittil. Fra England ville jeg fortsette videre sørover og vestover for å finne ut hvordan *Solo* ville klare seg i en transatlantisk enmannsseilas som gikk under navnet Mini-Transat. På denne måten ville jeg komme over til Antigua. På vårparten ville jeg dra tilbake til New England og dermed ha fullført min rundtur i Nord-Atlanteren. For å kvalifisere meg selv for Mini-Transat, måtte jeg seile seks hundre nautiske mil alene i *Solo*, så jeg meldte meg på

Bermuda 1-2 og seilte fra Newport til Bermuda. Derfra ville jeg seile over til England sammen med Chris.

Da jeg dro fra USA, var det med alt jeg eide og hadde her i verden, bortsett fra noe verktøy. Det var få forsikringsagenter som hadde gidde å snakke med meg, og de som faktisk innlot seg på en samtale, forlangte så skyhøye premier at det ville være billigere å kjøpe materialer til nok en båt. Jeg bestemte meg til å ta risken. Jeg sa til folk at det verste som kunne skje, var at jeg mistet livet, og i så fall ville jeg ikke være interessert i å innkassere forsikringsbeløpet. Det nest verste var om jeg skulle miste *Solo*. Jeg ville måtte ha litt tid på meg for å komme over dette, men jeg ville komme over det. Jeg kjente atskillige personer som hadde mistet båtene sine og kommet over det.

Mange av mine venner kunne likevel ikke fatte hvorfor jeg ønsket å foreta en slik seilas, hvorfor jeg ikke kunne sette meg selv på prøve uten å krysse Atlanterhavet. Men det var mer ved denne havseilasen enn bare ønsket om å sette meg selv på prøve. Like fra første gang jeg våget meg utpå i båt, hadde jeg følt at selve ånden i meg var engasjert. Under min første havseilas til Bermuda, begynte jeg å betrakte havet som min helligdom. Det var min sjel som hadde kalt meg ut på denne pilegrimsferden.

En av mine venner foreslo at jeg skulle skrive ned mine tanker med henblikk på folk som mente at jeg var gal. Mens jeg ventet på Chris på Bermuda, satt jeg under et palmetre og skrev følgende: «Jeg skulle ønske at jeg kunne beskrive følelsen av å være ute til havs, angsten, frustrasjonen og skuffelsene, frykten

og det vakre som ledsager truende syn og fenomener, det åndelige samkvemmet med skapninger i hvis domene jeg seiler. Det finnes en storslått intensitet i livet, som kommer frem når vi ikke selv har kontrollen med det som skjer, men bare reagerer, lever og overlever. Jeg er ikke i og for seg noe religiøst menneske. Min egen kosmologi er av en innviklet beskaffenhet og ikke på linje med noe konkret trossamfunn eller noen spesiell filosofi. Men for meg er det å dra til havs det samme som å få et glimt av Guds ansikt. Ute til havs blir jeg minnet om min egen ubetydelighet, om alle menneskers ubetydelighet. Det er en vidunderlig følelse å kjenne seg så ydmyket.»

Seilasen sammen med Chris over Atlanteren var en spennende opplevelse – stormer, raske etapper, hvaler, delfiner. Det var det råstoffet eventyrlige hendelser, virkelige odysseer, består av. Og da vi nærmet oss den engelske kyst, følte jeg at jeg var i ferd med å avslutte hele den opplevelsen som hadde begynt da jeg ble født, at jeg begynte på en ny.

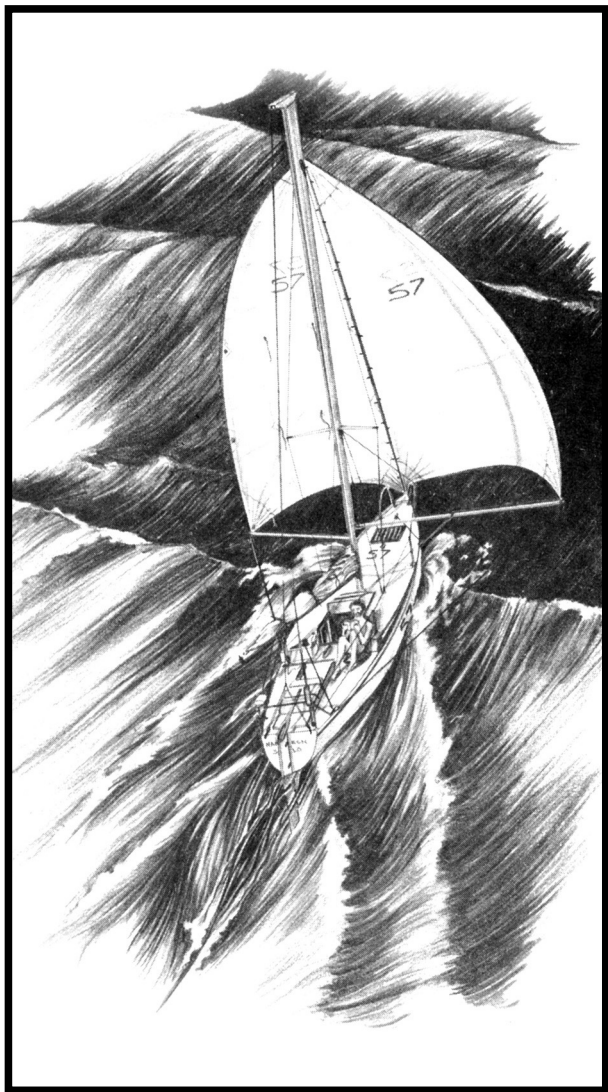


Loggen fra Napoleon Solo



Det er sent på kvelden. Det har vært tett tåke i dagevis. *Napoleon Solo* skjærer fortsatt mål bevisst gjennom bølgene på vei mot den engelske kyst. Vi burde nå være like oppunder Scillyøyene. Vi må være meget forsiktige. Tidevannsforskjellene er store, strømmene sterke og disse skipsleiene meget trafikkerte. Både Chris og jeg holder skarp utkikk. Plutselig rager fyrtårnet opp på klippene forut, med lysstrålen høyt over vannet. Vi får straks øye på brenningene. Vi er kommet for langt inn. Chris legger roret over og jeg trimmer seilene slik at *Solo* seiler parallelt med de klippene vi kan se. Vi tidfester endringen i peiling til fyrtårnet for å beregne avstanden – mindre enn en nautisk mil. Lyset skal ifølge draftet ha en rekkevidde på tredve mil. Vi er heldige, for tåken er ikke så tett som den ofte er hjemme ved kysten av Maine. Det er ikke noe merkelig at bare i løpet av november 1893 havarerte ikke mindre enn 298 skip mot disse klippene.

Neste morgen kommer *Solo* seg ut av den hvite tåken og over dønningene i lett bris. Hun glir langsomt inn i bukten mot Penzance. Sjøen drønner mot Cornwalls granittklipper langs Englands sørvestkyst, som har krevet så mange skip og menneskeliv. Kjevener i denne bukten rommer mange farer, for eksempel den klippeansamlingen som er kjent under navnet The Lizard eller Firfirslen.



I dag er himmelen klar og solfylt. Sjøen er rolig. Grønne marker over klippene. Duften av land er liflig etter to ukers seilas fra Azorene med bare lukten av saltvann i lungene. Ved slutten av hver overfart kjenner jeg det som om jeg opplever den siste siden i en eventyrbok, men i dag er denne følelsen særlig sterk. Chris, det eneste andre besetningsmedlemmet ombord, slår ut fokken. Den flyter pent ut over vannet og trekker oss forbi landsbyen Mousehole, som ligger i en sprekk i klippene. Vi glir snart inn mot den høye steinmoloen ved Penzance, og fortøyer *Napoleon Solo* der. Dermed har vi avsluttet *Solos* ferd over Atlanteren og nådd det siste av de mål jeg begynte å stille opp for meg selv for femten år siden. Det var da Robert Manry ikke bare viste meg hvordan jeg skulle drømme, men også hvordan jeg skulle få drømmen til å gå i oppfyllelse. Manry hadde gjort det i en knøttliten båt som het *Tinkerbelle*. Jeg gjorde det med *Solo*.

Chris og jeg kravler oss oppover steinbrygga for å finne frem til tollmyndighetene og nærmeste pub. Jeg ser ned på *Solo* og tenker på i hvor høy grad hun er et speilbilde av meg selv. Det var jeg som unnfanget henne, skapte henne og førte henne over havet. Hun inneholder alt det jeg eier og har. Sammen har vi avsluttet dette kapitlet i mitt liv. Tiden er inne til å drømme en ny drøm.

Chris vil snart dra sin vei og la meg fortsette ferden med *Solo* på egenhånd. Jeg er med i Mini-Transat, som er en enmannsseilas. Jeg behøver likevel ikke å tenke på det på en stund. Nå er tiden inne til å feire. Vi legger i vei for å finne en halvliter, den første på flere uker.

Mini-Transat starter i Penzance og går til Kanari øyene og videre til Antigua. Jeg ønsker å komme meg til de karibiske øyer uansett. Jeg regner med å kunne finne meg arbeid der for vinteren. *Solo* er en hurtigseiler, og jeg er interessert i å se hvordan hun klarer seg i konkurransen med de spartanske seilbåtene. Jeg tror at jeg har utsikter til å være blant vinnerne fordi hun er så godt innkjørt og utrustet. Noen av mine konkurrenter legger inn skott og tegner tall på seilene med *magic markers* i et febrilsk pandemium før start. Selv hengir jeg meg til lokale kakesorter og *fish and chips*. Det jeg foretar meg i siste liten er å slikke frimerker og smake på stedets brygg.

Men ikke alt er moro og lek. Det er høstjevndøgn, da stormene raser, og i løpet av en uke pisker to slike uvær opp Den engelske kanal. Skip knekker i to og mange av Transat-konkurrentene blir forsinket. En fransk båt kullseiler og mannskapet klarer ikke å få den på rett kjøll igjen. De går i livbåten og klarer å komme seg i land på en avsidesliggende liten strand ved noen skumle klipper på Bretagne-kysten. En annen franskmann er ikke så heldig. Hans lik og hekken fra båten hans blir funnet på *The Lizard*. En dystert stemning har lagt seg over flåten.

Jeg tar meg frem til den lokale høkeren for å gjøre mine siste forberedelser. Han holder til i en mosegrodd, trang passasje, og det er ikke noe skilt som viser hvor han kan finnes. Ingen behøver å skilte opp veien til gamle Willoughbys domene. Jeg ble advart om at han er tøff i kjeften, men i løpet av mine få besøk der har jeg fått en viss sans for hans kynisme. Willoughby er en undersetsig mann og bena hans er krumme, som om de er blitt dampbøyd rundt en

øltønne, noe som gjør at han går på sidene av skoenene. Han humper langsomt rundt i butikken, og rugger frem og tilbake som et skip uten seil i en dønning. Øynene blingser og glitrer under den grå hårluggen. Han har en pipe fast på plass mellom tennene.

Han henvender seg til en av sine butikkbetjenter og vifter nedover mot havnen. «Alle de småbåtene og gærne ungdommene der nede, det blir ikke noe annet enn masser av arbeid og bekymringer, du skal få sanne mine ord.» Så snur han seg igjen mot meg og grumler: «De er kommet for å stjele mer utstyr fra en gammel mann og få ham til å arbeide som en slave på toppen av det hele. Det skal jeg vedde på.»

«Riktig. Fanden tar ikke ferie,» svarer jeg.

Willoughby hever et øyebryn og viser antydningen til et flir, som han forsøker å skjule bak pipen sin. På null komma null presterer han skipperskrøner i lange baner. Han rømte til sjøs da han var femten, og hadde hyre ombord på skværriggere i ulltransporten fra Australia til England; Han har vært rundt Kapp Horn så mange ganger at han har mistet tellingen.

«Jeg har hørt om denne franskmannen. Jeg kan ikke fatte og begripe hvorfor dere drar til sjøs for moro skyld. Selvsagt hadde vi noen bra opplevelser i min tid, virkelig fine stunder. Men det var noe som hørte med til alt slitet. En fyr som kunne dra til sjøs for moro skyld, ville sikkert også dra til helvete som tidsfordriv.»

Jeg kan merke at gamlingen har en stor plass i sitt hjerte for alle nautiske skrullinger, særlig de unge. «De vil i det minste få noen til å holde Dem med selskap da, Mr. Willoughby.»

«Det er ikke bra, det skal jeg si Dem, det er slett



ikke bra,» sier han nå, mer alvorlig i stemmen. «En trist affære, dette med den franskmannen. Hva får De ut av det hvis De vinner denne seilassen? En stor pris?»

«Nei, jeg vet ikke egentlig. Kanskje en plastpokal eller noe sånt.»

«Ha! Sannelig noe å skryte av! Dere drar ut og leker sisten med Neptun, dere har gode utsikter til å finne en grav i bølgene – og det for en pokal. Det er en vits.» Og det er det også. Denne franskmannen har virkelig gått inn på gamle Willoughby. Han insisterer muntert på å legge noen små godsaker ved min bestilling, gratis, men tonen er likevel dyster. «Kom nå ikke tilbake og bry meg mer.»

«Neste gang jeg kommer hit til Penzance, kan De stole på meg som pesten – eller skattefuten. Hei!»

En liten bjelle klinger lystig idet jeg lukker døren bak meg. Jeg kan høre at Willoughby der inne går frem og tilbake på det knirkende tregulvet. «Det er ikke bra, det skal jeg si Dem, det er slett ikke bra.»

Om morgenen startdagen tar jeg meg frem til skippermøtet forbi alle de interesserte tilskuerne. Hvorvidt seilassen kommer til å starte til fastsatt tid har vært gjenstand for spekulasjoner i dagevis. De siste par stormene vi har vært igjennom har nærmet seg orkans styrke. «Dere må vente dere sterk vind i begynnelsen,» får vi oss fortalt av en meteorolog. «Ved mørkets frembrudd vil den nå opp i styrke åtte eller så.»

Rundt omkring mumler folk seg imellom «De vil starte i en jævlig storm... Hysj, han er ikke ferdig med det han skal si.»

«Hvis dere kan komme dere rundt Finisterre, er

dere trygge, men forsøk å få godt med plass til å manøvrere på. I løpet av halvannet døgn kommer det til å sette i gang for alvor, med gode utsikter til styrke ti til tolv og bølger på over tolv meter.»

«Flott,» sier jeg. «Er det noen som har lyst til å chartre en liten seilbåt – billig?» Samtalen mann og mann imellom blir høyrøstet. En opphisset diskusjon bryter ut mellom konkurrentene og deres supportere. Er det ikke vanvidd å legge ut på en transatlantisk kappseilas under slike omstendigheter? Debatten roer seg ned da seilasens organisasjonssjef bryter inn.

«Hør her, godtfolk! Hvis vi utsetter dette, kan det tenkes at vi ikke kommer av gårde i det hele tatt. Det er sent på året, og vi kan bli stengt inne her i ukevis. Vi var alle klar over at det kunne bli tøft frem til Kanariøyene. Hvis dere kan komme forbi Finisterre, skulle det gå glatt. Så hold kontakt med hverandre, hold dere våkne og god tur!»

Bryggene rundt den indre havnen i Penzance er fullpakket av folk som koper og knipser bilder, vin-ker, gråter eller ler. De kommer snart til å vende tilbake til sine lune, små hus.

Jeg brøler «Cheerio!» idet *Solo* blir tauet ut gjennom den massive stålporten, som blir åpnet av havnefogden og hans folk; de vandrer rundt et gammelmodig gangspill. *Solo* og jeg er så godt forberedt som vi overhodet kan bli. Mine bange anelser viker for opprømtet og spenning. Sekundene snegler seg forbi. Mine konkurrenter og jeg manøvrerer rundt startlinjen, øver oss på å sette av gårde, justerer seilene våre, slår flikkflakk for å få bort kriblingen i magen. De med tendenser til sjøsyke kommer til å få det hardt. Varselsignalene går til topps. Hold dere

klare. Bølgene feier inn i bukten; vinden øker allerede i styrke, en truende skyformasjon kommer svevende inn fra vest. Jeg holder *Solo* an, går over stag. Røykdotter fra startkanonen, men smellet bæres bort av vinden før det når frem til mine ører. *Solo* farer over startlinjen og fører an i kappseilasen.

Om natten er vinden stiv og flåten kjemper en seig kamp mot stadig tyngre sjø. Jeg kan ofte se lanterne på andre båter, men ved daggry ser jeg ingen. De vanskelige forholdene er ikke lenger så ekstreme. *Solo* skjærer raskt over de store, glatte dønningene. Jeg får øye på en hvit trekant forut, som hever seg over bølgene og så igjen forsvinner. Jeg stikker ut revet av fokken og et av revene ut av storseilet. *Solo* farer videre for å nå opp på siden av den andre båten. Etter noen få timer kan jeg se det hvite skroget. Det er en aluminiumsbåt, som lå fortøyd ved siden av meg i Penzance, ført av en av de to italienske deltagerne i seilasen. I likhet med de fleste deltagerne er han en hyggelig fyr. Det ser ut til at noe ikke er helt som det skal være. Underliket på fokken, som er revet, blafrer rundt og slår mot dekket. Jeg roper over til ham, men uten å få svar. Jeg filmer båten idet jeg passerer den, og så går jeg under dekk og forsøker flere ganger å få radiokontakt med ham. Ikke noe svar. Kanskje han sover. I kveldingen hører jeg at en av de andre konkurrentene snakker med organisasjonsledelsen i radio. Italieneren har sunket. Heldigvis er han plukket opp. Da jeg seilte forbi ham, var han trolig i vansker og forsøkte å få kontroll med lekkasjen.

Den tredje dagen ser jeg et lasteskip en nautisk mil borte. Jeg tar kontakt over radio, og jeg får vite at de

har sett toogtyve av de i alt seksogtyve båtene i flåten bak meg. Det er en stor oppmuntring. Vindstyrken øket *Solo* kommer inn i høy sjøgang. Jeg må foreta et valg, enten risikere å bli drevet inn i den beryktede Biscayabukten og prøve å knipe meg forbi Kapp Finisterre eller gå over stag og legge kursen ut til havs. Jeg velger Biscaya, og håper at fronten vil passere og gi meg et løft så jeg kan gå klar av kappet. Men vindstyrken øker stadig, og snart spretter *Solo* over bølger på tre meter, stopper opp et øyeblikk midt oppe i luften, for så å brase ned på den andre siden. Jeg må holde meg fast for ikke å bli slengt ut av setet. Vinden hyler gjennom riggen. I timevis rugger *Solo* sidelengs frem og tilbake, og rister voldsomt ved hvert støt. ombord er lyden av bølgene som slår mot skroget øredøvende. Kjeler og bokser klirrer. En flaske med matolje går i knas. Etter åtte timer med dette spetakkelet klarer jeg å tilpasse meg situasjonen. Det er mørkt. Det er bare å fortsette. Jeg kryper akterover til lugaren, der det er litt roligere enn forut, smyger meg opp i køya og legger meg til for å få litt søvn.

Da jeg våkner, flyter uværstutstyret mitt rundt i en vanddam. Jeg hopper meg frem gjennom dammen og oppdager en sprekk i skroget. For hver ny bølge spruter vannet inn, og sprekken blir lengre. *Solo* ville komme til å bli ødelagt etter dominoprinsippet. Så raskt som en mungo får jeg ned seilene, blir liggende og drive, og får rettet henne opp. I to dager fører jeg henne langsomt inn til spanskekysten.

I løpet av et døgn etter min ankomst til La Coruña anløper ytterligere syv deltagere i Mini-Transat. To er blitt påkjørt av lasteskip, en har brukket roret,

mens andre er leie av det hele. Det viser seg at *Solo* hadde seilt inn i noe vrakgods som fløt omkring. Skroget er fullt av hakk. Eller kanskje det var en tømmerstokk. Jeg har sett mange slike drive rundt, til og med hele trær. I årenes løp har jeg snakket med sjøfarende som har observert alt fra lastebilcontainere som hadde ramlet over bord til stålkuler forsynt med pigger, som kunne minne om miner fra den annen verdenskrig. En båt fant til og med en rakett utenfor USAs kyst!

Racet er over for mitt vedkommende. Jeg snakker ikke spansk, så det er vanskelig å organisere reparasjonsarbeidene. Jeg kan ikke finne en franskmann som er villig til å kjøre langs de steinete og hullete spanske veiene for å hente *Solo*. Jeg har lite med penger. Båten min er full av sjøvann, matoljesøl og knust glass. Den elektroniske selvstyringen er overopphetet. Så blir jeg syk med en temperatur på 39°. Jeg ligger midt oppi det søkkvåte rotet og føler meg grundig deprimeret.

Jeg er likevel heldigere enn enkelte andre. Ikke mindre enn fem av de femogtyve båtene som opprinnelig startet, er totalhavarete, selv om heldigvis ingen menneskeliv er gått tapt. Bare halvparten av flåten vil gå i mål på Antigua.

Det tar fire uker før jeg er ferdig med reparasjonene og kan gå ut med *Napoleon Solo* igjen. Jeg vet ikke om jeg har nok proviant og penger til å ta meg over til Det karibiske hav, men jeg har i hvert fall ikke nok til å dra hjem. Heldigvis er det snille folk i Club Nautico de La Coruña. «Ingenting å betale. Vi gjør hva vi kan for mannen alene.» I fire uker raser stormene daglig rundt Kapp Finisterre. Havnen er

full av mannskaper, som venter på å kunne komme seg sørover og bort. Vi er alle bare litt sent ute i sesongen. Om morgenen er det rim på dekket. Hver dag tar det lenger tid før det smelter. Så da *Solo* endelig smetter rundt Finisterre, føler jeg det som om jeg har passert Kapp Horn.

Jeg har plukket opp en person som mannskap, en fransk jente ved navn Catherine Pouzet. Jeg trengte noen ved roret. Catherines eneste tidligere erfaring i havseilas var med en båt som mistet mastene i Biscayabukten. I panikk hadde de tilkalt hjelp over radio, de ble plukket opp av et tankskip og så sin båt – den drømmen de hadde arbeidet for i årevis – drive bort. De hadde handlet i den misforståtte tro at tankskipet også ville berge båten. Catherine lot seg ikke så lett avskrekke. Hun haiket til La Coruna, der hun forsøkte å «båthaike» seg sørover.

Catherine elsker min lille båt, og hun er elskelig og nydelig selv, men jeg er ikke innstilt på romantikk. Jeg ønsker bare at gammel smerte skal smelte bort i Sydens sol. Med Catherines hjelp regner jeg med å nå frem til Kanariøyene i løpet av fjorten dager.

I fire uker kreker vi oss sørover til Lisboa. Når vi ikke har mild vestavind, driver vi rundt på det speilblanke havet. I speilbildet mitt i det glassaktige vannet får jeg et tips om at jeg ikke kommer noen vei, men jeg er i ferd med å venne meg til langturlivet. Skuffelsen over at jeg ikke klarte å fullføre Mini-Transat begynner å gi seg.

Nedover langs spanskekysten er det gamle elvedaler, som skjærer dypt inn i landet. I disse ulendte *rias* består det moderne landbruksmaskineriet av esler, som trekker kjerrer med treksler og trehjul.

Bøndene samler strø til stall og fjøs fra de åpne engene i fjellsidene. Kvinnene kommer sammen ved landsbyvannpostene for å slå tøyet rent på steiner eller betong. I en havn ruger tjenestemennene lenge over våre innreiseskjemaer; de går med dem fra kontor til kontor, som barn som forsøker å tyde hieroglyfer. Vi er den første seilbåten som har ankret opp her på havnen på over et år.

Vi fortsetter nedover langs kysten og inn i Portugal. Vi skjærer gjennom tett tåke og unnvikende lasteskip, som en natt med god sikt kan minne om rekker av juletrelys: seksten eller sytten kan vi se til enhver tid. Til babord for oss har vi en kyst med steinete tenner og sydende brenninger, til styrbord hører vi drum-drum fra svære motorer. Når seilene henger der uten liv, gir vi oss til å ro. Ofte klarer vi bare å gjøre ti mil pr. dag.

Det ville ha vært enkelt bare å ankre opp. Romantisk liv og det late været er bedøvende. Vi begynner å suge opp roen som svamper. I seilermiljøet får vi mange nye venner, folk som er underveis i samme generelle retning. En hel del av dem er franskmenn. Alle hadde opprinnelig tenkt å være i Stillehavet i januar, men planene er blitt modifisert og mindre ærgjerrige. «Kanskje vi slår oss til i Gibraltar i vinter.» Men det er noe i meg som verker etter å presse på. Det er noe mer enn behovet for å komme frem til et sted hvor jeg kan etterfylle lommeboken. Catherine gjør av og til trutmunn og vil at jeg skal åpne meg mer for henne; «Du er en hard mann,» sier hun, men jeg reagerer likevel ikke med å bli mykere. Jeg blir bare enda mer oppsatt på å nå frem til Kanariøyene, for så å fortsette på egenhånd.

Vi seiler fra Lisboa i bra vind og når frem til Madeira, stopper litt opp der, og fortsetter, deretter sørover til Tenerife. Vår to ukers tur har tatt seks uker. Jeg sier farvel til Catherine. Båten min og jeg har sluttet fred med hverandre igjen.

Solo blir godt mottatt overalt. Lokalbefolkningen holder seg ofte unna store, dyre lystfartøyer, men den samler seg om *Solo* som bjørner om honning. Hun er like liten som deres åpne kystfiskebåter. Det virker for dem utrolig at vi er kommet helt fra Amerika. I en liten havn kommer alle fiskerne og båtbyggerne ned tidlig hver morgen, vagler seg langs bryggen og venter tålmodig på at jeg skal våkne. De er ivrige etter at jeg skal fortelle dem flere historier på mitt gebrokne spansk og ved hjelp av mitt innviklede tegnspråk.

Jeg er på nippet til å slå meg til her med *Solo* for vinteren. Det har gått slik med mange andre, som har ankret opp for en ukes snarvisitt og så har holdt seg her i årevis. De får endene til å møtes ved å lage flaskeskip eller samle furukongler til fjells. Tyske turister ligger overalt på strendene og kjøper hva som helst med en «Til salgs»-plakat på. Jeg vil kunne tegne bilder, og jeg har noe skrivearbeid jeg skulle ha gjort.

Jeg må gjøre noe mer enn bare å være tilskuer, å leke turist. Jeg har behov for å få være produktiv, å skape, og selvsagt for å tjene penger igjen, for jeg har bare noen få dollar og gjeldsposter som må reguleres.

Jeg er midt oppe i sjømannens uunngåelige dilemma. Når han er til havs, vet han at han må komme seg i havn, for å proviantere og – håper han – hvile ut i en kvinnes armer. Han trenger havner og

lengter ofte bare etter å komme seg frem til den neste. Når han så er kommet i havn, er det bare om å gjøre å forsvinne ut igjen. Etter noen få glass med kaldt øl og noen netter i en tørr seng, er det havet som kaller. Han trenger Moder Jord, men han elsker sjøen.

I de fleste havner kan man finne et mannskap som ønsker å dra samme vei som en selv. Men nå har de fleste som ønsket å komme seg over til Det karibiske hav for vinteren, dratt for en tid tilbake. Jeg tror ikke at turen blir vanskelig å gjennomføre alene. En av mine nye venner på Tenerife har reparert selvstyringsanlegget mitt, og losdræftet kan fortelle at det bare er to prosent sjanse for å komme ut for storm. Passatvindene skulle være stabile. Det kommer til å bli en rutinemessig affære.

Jeg tar meg frem til den tynt befolkede øya Hierro. Bratte klipper stiger opp fra Atlanterhavet i øst, med frodige høydedrag og grønne dalfører øverst. Øya heller nedover mot vest og ender i et månelandskap med små vulkaner, uregelmessige ansamlinger av steinblokker og het, rød sand. Jeg avslutter provianteringen i en ganske liten havn vest på øya. Den siste dagen her er jeg tørr og grusaktig i halsen. Jeg smelter mine siste pesetas i bardisken. På klosset spansk forklarer jeg bartenderen at jeg ikke vil få bruk for disse myntene til havs. «*Cerveza, por favor!*» Bartenderen slår seg ned ved siden av meg.

«Hvorhen?»

«Det karibiske hav. Arbeide der. Det er slutt på pesetaene.»

Han nikker og tenker over avstandene. «En så liten båt. Ingen problemer?»

«*Pequeño barco, pequeño problema.* Ikke noe stort

problem ennå i det minste!» Vi ler og prater sammen mens jeg gjør meg ferdig med min øl, bommer ham for en siste sigarett, slenger innkjøpene over skulderen og tar peiling på bryggen.

En av de gamle fiskerne der stanser meg. «Du kommer fra Amerika?» spør han mens han sløyer en del av fangsten sin og slenger den rensede fisken opp i vektskålen. En svartkledd kvinne pirker i fisken og prater i vei med seg selv.

«Ja, Amerika.» Jeg lurer på om hennes mann var en fisker som var forsvunnet til havs, som så mange andre.

«Åhå!» sier han. «Med en så liten båt? *Tonto!* Din tosk!»

«Den er ikke så liten. Det er hele mitt hus.»

Gamlingen tar seg mot underlivet ned hendene formet som en skål, som om han holder på noen gigantiske kjønnsorganer. Vi ler av spøken hans og jeg rister på hodet at nei, sperrer øynene opp og grøsser forskremt. Kvinnen griper ham i armen og sier tydeligvis at han vil ha en ublu pris for fisken, hvorpå hun begynner å prute, en tidløs skikk som er like meget av et rituale som mennenes dominospill ved det sammenleggbare kortbordet på den steinete stranden.

Natten til 29. januar er klar og fin, og himmelen er oversådd med tindrende stjerner. Taljeblokkene knirker idet jeg haler opp seilene og glir ut av havnen. Jeg åler meg frem gjennom flåten av havfiskebåter og peiler *Solo* inn mot Det karibiske hav. Det kjennes godt å være ute til sjøs igjen.