

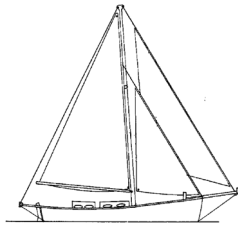
Per Tangvald

# Havets vagabond



OVERSATT AV: KARL E. ENGENES

Flyt Forlag



*flyt'*

## Innhold

Dorothea ohoi . . . . .	6
Sørover til Casablanca . . . . .	20
Stormer over Atlanteren . . . . .	39
Mellomspill i Vestindia . . . . .	58
Med kurs for Tahiti . . . . .	92
God bøl over Stillehavet . . . . .	125
Tahiti og hennes søstre . . . . .	139
Alene til Honolulu . . . . .	171
Den andre halvdelen av verden . . . . .	194
Papua . . . . .	214
Videre til Christmas Island . . . . .	227
Over Det indiske hav . . . . .	249
Gjennom Rødehavet . . . . .	259
Fra De greske øyer til Frankrike . . . . .	279
Hjem igjen . . . . .	300
Etterskrift . . . . .	308

## Dorothea ohoi



Jeg viste frem passet til den engelske immigrasjons-offiseren, og fikk meg en støkk da jeg hørte ham si: «Nå, du kommer tilbake for å hente enda en båt, antar jeg?»

«Ja, faktisk... men hvordan kunne du vite det?» stammet jeg.

«Husker du ikke? Det var jeg som innklarte deg forrige gang, og da jeg spurte deg om hvorfor du hadde tatt turen til England, sa du at du hadde kommet for å kjøpe en yacht som du skulle seile tilbake til California. Så, hvor mye penger har du tatt med deg inn i landet?»

«Litt over elleve tusen pund.»

«Det er i så fall omtrent tusen mindre enn forrige gang. Her har du et tremåneders visum. Håper du får et fint opphold!»

Jeg så på ham med ærefrykt. For en hukommelse! Jeg kunne ikke huske ansiktet hans, ikke engang etter at han hadde minnet meg på hvem han var. Jeg hadde vært borti bare et par dusin toll- og immigrasjons-offiserer, mens tusenvis av menn måtte ha passert hans kontor. Og jeg hadde så visst kjøpt en yacht i England for to år siden — *Windflower* — og seilt henne til Amerika.

Noen ganger forandrer ting seg mye på to år. Det var sørgelig å oppdage at prisene hadde gått voldsomt opp siden jeg var der sist, og jeg begynte å angre

på at jeg hadde solgt *Windflower*. Salgsagenten var svært hjelpsom, men som oftest fant jeg ut at de båtene jeg hadde råd til å kjøpe, de likte jeg ikke, og de båtene jeg likte, de hadde jeg ikke råd til. En masse tid gikk med til å vente på tog og busser, så til slutt kjøpte jeg en brukt scooter med dobbelt sete, for åtti pund. Det var tidlig på våren. Bitende kaldt var det å kjøre scooteren, men det ga meg en kjempegod følelse av uavhengighet, og det sparte mye tid.

Etter å ha kjørt rundt en måneds tid på min trofaste scooter, kom jeg til en vakker liten yachthavn som het Birdham Pool. Mens jeg gikk langs kaiene og over en bitteliten sluseport, fikk jeg øye på en pen, stor kutter med nydelige former — *Dorothea*. Jeg husket henne fra to år tidligere, da jeg nesten kjøpte henne i stedet for den mer elegante *Windflower*. Men det er med båter som med kvinner — den peneste jenta er ikke nødvendigvis hun som blir den beste kona. Mang en gang — i dårlig vær, og når alt mulig gikk galt om bord på *Windflower* — hadde jeg med beklagelse tenkt på den mer sjødyktige *Dorothea*. Nå når jeg så henne igjen, var det ingen «til salgs»-plakat på henne, men man kan ikke være sikker før man har spurt.

«*Dorothea* ohoi! Er det noen om bord?» ropte jeg.

En mann i femtiårene, med fornemt utseende og et vennlig smil, kom opp gjennom luken.

«Er det noen mulighet for at du kunne tenke deg å selge yachten din? Jeg er på utkikk etter akkurat en slik en!»

Han så litt forbauset ut, og før han fikk tid til å svare, tilføyde jeg: «Hvis vi kommer til enighet, kan jeg betale kontant, og jeg kan selv besiktige båten i løpet av noen få timer!»

Han lo og sa at hun egentlig ikke var til salgs, men kanskje jeg ville komme om bord og få meg en kopp te?

Neste dag møttes vi ved banken. Jeg ga ham pengene, og han ga meg papirene og nøkkelen. Den samme dagen flyttet jeg om bord. Min langvarige leting etter en båt var over. «Du kan beholde alt som er i henne,» hadde eieren sagt, «unntatt den store klokken. Den var en gave fra min far, så jeg synes ikke jeg kan kvitte meg med den.»

Jeg anså det å være helt greit, for de fleste eiere tømmer båtene sine fullstendig før de overlater dem til andre.

På vei tilbake til båten kjøpte jeg noe brød, kjøtt, grønnsaker og frukt, slik at jeg kunne begynne med husholdning med det samme. Da jeg lå i køya for første gang og leste avisen, så jeg en annonse som ga meg en kjempegod ide. Det sto: «22 år gammel jente ønsker å dra på seiltur i helger og ferier.» Neste morgen sendte jeg et brev til henne, og to dager senere møtte jeg henne på stasjonen. Vi kjørte ned til båten og spiste lunsj sammen. Hun var søt, og hun simpelthen elsket båter. Hun undersøkte hver eneste detalj på båten, og hun stilte tusenvis av spørsmål. Vi kom øyeblikkelig godt overens, og jeg sa til henne: «Hør her, la oss gå rett på sak. Fortell meg hva slags forventninger du har til meg, og jeg skal si fra hva jeg venter av deg.»

«Det eneste jeg vet, er at jeg liker å seile,» sa hun. «La meg heller høre hva det er du tenker på.»

«Du sa til meg at du er på utkikk etter en ny jobb og at du har lyst til å seile i helgene og når du har fri. Jeg foreslår at du glemmer det med den jobben. Når

jeg har fått utstyrt skipet og gjort henne sjøklar, da drar vi sammen sørover. Jeg kan ikke si noe om hvor vi skal, for du kan jo bli sjøsyk og lut lei hele seilingen allerede første dagen, men den sjansen får du ta. Så lenge du er med meg, trenger du ikke noen inntekt, for selv om jeg ikke kan gi deg så alt for mye, vil du få det du trenger, og jeg skal betale alle regningene. Hvis det hele går bra, kan du kanskje bli med til Den franske riviera, Vestindia eller kanskje enda lenger, hvem vet? Men én ting skal du være klar over; hvis jeg hadde vært fornøyd med å ligge helt alene i den lille køya, da hadde jeg ansatt en mann.»

Men det skulle aldri bli slik — vi kan ikke alltid styre vår egen skjebne. Jeg satte straks i gang med arbeidet på båten, og så frem til at hun skulle komme, mens jeg gjorde alle forandringene som jeg anså å være nødvendige for en lang sjøreise. Blant de viktigste jobbene var det å fjerne motoren, for jeg mener at den ødelegger all moroa og all romantikken ved det å seile, i tillegg til at den er en vedvarende plage. Men å løfte dingsen ut av båten, var litt mer enn jeg kunne klare, selv med talje, så derfor tenkte jeg på Scotty, en venn av meg som alltid er villig til å gi en hjelpende hånd. Jeg kjørte over til Emsworth, og Scotty ble helt forbløffet da jeg spurte om han ville hjelpe meg med å få en motor i land.

«Du verden! For bare en uke siden hadde du ikke noen båt, og her står du og har problemer med å utruste en!»

En time senere var motoren på land, påført en stor «til salgs»- plakat. Etter den dagen kom Scotty ofte på besøk, og hver gang jeg måtte kjøre til Southampton for å gjøre innkjøp, dro jeg til Emsworth og slo av en prat med ham.

Jeg tok vekk cockpit og gjorde dekket slett, slik at jeg fikk større lagringsplass under og i tillegg unngikk faren med en dyp cockpit full av vann under en storm. Jeg forsterket riggen og gjorde noen få forandringer under dekk. Jeg lagde et stort kartbord og hyller til navigasjonsbøker og til sekstanten min. Jeg forandret byssa og installerte en oppvaskkum av rustfritt stål, så det skulle bli lettere å vaske opp. Jeg overhalte WC'en og håpet at den aldri ville gå i stykker.

Et par dager senere — på en grå, regnfull morgen — åpnet jeg luken og fikk se en elegant kvinne som kom gående mot *Dorothea*. Det var noe merkelig kjent ved henne. Så gikk det opp for meg at det var min kone. Et øyeblikk senere sto hun ved siden av skipet og ga meg et sursøtt smil: «Kan jeg komme om bord, kjære?»

Det var ganske upassende, men jeg er oppdratt som en gentleman, så hvordan kunne jeg vel avslå å vise gjestfrihet mot en kvinne på en regnværsdag, særlig når hun tilfeldigvis var min kone?

Jeg fant fort ut at Lillemor hadde tenkt å bli værende, og jeg vil helst ikke tenke på den halvtimen da jeg var nødt til å lansere nyheten om mitt fremtidige mannskap. Jeg må i sannhet si at akkurat da ønsket jeg at jeg hadde vært født som kvinnehater, for da ville denne kjedelige situasjonen aldri ha oppstått.

Dagene gikk, og da det viktigste arbeidet var unngjort, bestemte jeg meg for å gjøre resten i Brixham. På den måten kunne vi få gjort en prøvetur, samtidig som vi ville få en forandring i den daglige rutinen. De siste par dagene gikk med til å få all maten om bord og til å gjøre alt sammen sjøklart. Jeg er ikke så begeistret for hermetikkmat, så jeg gjorde som de



pleide på de gamle skværriggerne, og gjorde i stand salt kjøtt. Jeg fikk tak i en gammel tretønne og surret den til masten. Jeg skar et stort hull i toppen av tønna og fylte den halvveis opp med ferskvann. Etterpå lot jeg en skrellet potet synke til bunnen, og så hadde jeg salt i, og rørte godt om. Når løsningen ble så salt at poteten fløt opp til overflaten, visste jeg at det var tilstrekkelig salt i blandingen til å oppbevare kjøtt nærmest til evig tid. I forretningen i Chichester kjøpte jeg en anselig mengde magert oksekjøtt og hadde det oppi tønna, samtidig som jeg sørget for at alt kjøttet var tildekket. Jeg visste at dette var viktig, for om så bare den minste bit av det kommer i kontakt med luft, kan hele greia bli ødelagt. Men på denne måten ville det holde seg svært godt, og vare helt ned til Vestindia. Vi stuet også en mengde makaroni, poteter, ris, sukker, frukt og noen hermetikkbokser med forskjellig mat.

Endelig opprant dagen. Sluseportene var åpne, og verftets båt tauet oss gjennom den trange slusen og et par hundre meter nedover innsjøen, til vi kom på litt dypere vann. Jeg heiste storseilet, og klarte nesten å skjære hendene mine på fallblokken, mens jeg holdt på. Verftsbåten kastet løs tampen min, og vi seilte på egen hånd. Forseilet kom noe nølende opp, samtidig som skipet økte farten medstrøms. For en fornøyelse det var å være under seil igjen! *Dorothea* var lett å håndtere, og var føyelig under rorkulden, men jeg syntes den var veldig kort og butt, sammenlignet med *Windflower*.

Da vi kom til utkanten av havnen, og snart var ute i åpen sjø, båret av sted av sterk strøm og en frisk

bris, ropte Lillemor med panikk i stemmen: «Se på de brottsjøene tvers over innløpet! Vi kommer oss ikke ut!»

Det skal innrømmes at vi var litt sent ute for å gå over sandbanken — det skulle fortrinnsvis gjøres ved høyvann — men jeg hadde antatt at vi skulle klare det. Som det nå var, rundet jeg opp mot strømmen, lot det store ankeret falle og firte alle seil. Nok en gang sjekket jeg tidevannstabellene og den informasjonen jeg hadde om kryssing av sandbanken. Det gikk opp for meg at vi fortsatt hadde en time på oss til å komme oss trygt over sandbanken, så nå angret jeg på at jeg hadde droppet ankeret i et øyeblikks panikk.

Jeg studerte innløpet nøye i kikkerten, og jeg kunne se at brottsjøene faktisk ikke var brottsjøer, men bare spesielle bølger som var dannet av den sterke strømmen og det relativt grunne vannet. Jeg forklarte dette, men Lillemor var redd for å de krappe sjøene i havneinnløpet og tryglet meg om å ta henne på land i jolla. Hun hadde lyst til å dra til Brixham med buss, og så komme om bord igjen der, men idet jeg skulle til å låre jolla, ombestemte hun seg, og ville likevel bli om bord på *Dorothea*. Men hun insisterte på at vi ikke skulle dra noe sted før sjøen var «helt flat».

Skikkelig irritert over så mye diskusjon så tidlig på reisen, slo jeg rett og slett fast at det var jeg som var den eneste skipperen på dette skipet, og at nå fikk vi se å komme oss videre med én gang, uten flere forsinkelser. Jeg tror jeg må ha latt sinnet gå ut over ankervinsjen og angrepet den med alt for stor kraft, for på aller første omdreiningen slo jeg tommelneglen så fælt at jeg med det samme trodde at jeg hadde knust benet. Alle tanker om å komme oss i gang, for-

svant. Jeg bestemte meg for å bli værende der vi var, selv om vi lå litt ubeskyttet til. Da kvelden falt på, hengte vi opp en parafinlykt i riggen, slik at ingen skulle kjøre på oss.

Neste dag, ved høyvann, seilte vi endelig ut fra Chichester-farvannet. Jeg var overlykkelig over å være på sjøen igjen. På tur fra Birdham forsøkte jeg alle triksene jeg kunne for å få skipet til å holde kursen uten at noen satt ved rorkulten, slik som *Windflower* hadde gjort rundt halve kloden. Men selv om det hadde fungert på min forrige båten, så gjorde det så visst ikke det på *Dorothea*. Uansett hva jeg prøvde, så loffet hun opp mot vinden eller falt av fullstendig, inntil hun gjorde kuvending. Jeg bestemte meg derfor for å lage et selvstyringsopplegg som jeg hadde sett Bernard Moitessier hadde gjort. Han var en franskmann som jeg møtte i Trinidad, da *Windflower* lå rett ved siden av båten hans, *Marie Therese II*. Han hadde bygget båten selv for å erstatte den båten som han nettopp hadde mistet på et rev ved Chagos-øyene. Etterpå seilte han den nye båten tvers over Sør — Atlanteren til Trinidad, og det var altså der at han forklarte meg hvordan hans vindror fungerte. Ideen er at et relativt lite vindror styrer et bittelite hjelperor. På den måten behøvde vi ikke å ha et stort vindror, som jo måtte ha vært kraftig nok til å bevege det store roret, for det trengtes ikke så stor kraft for å bevege det lille roret. Selvsagt måtte skipet vær godt avbalansert, og seilene godt justert, for det lille roret hadde jo ikke store kraften. Bernard påsto at innretningen var så pålitelig at han kunne sove trygt om nettene under veis, mens skipet passet på seg selv.

Det faktum at Bernard mistet båten sin noen få uker etter at vi hadde snakket om vindroret, betyr ikke at det ikke var noe tess. Han seilte mellom De karibiske øyer, og hadde justert vindroret mot St. Vincent, slått på vekkeklokken slik at han skulle våkne trygt før han kom så langt, og lagt seg til å sove. Han våknet ikke før skipet var midt i brottsjøene utenfor St. Vincent. Båten ble totalvrak, og Bernard var heldig som kom fra det med livet i behold. Det var en mesterlig illustrasjon på hvor nøyaktig vindroret virket, selv om det samtidig var et bevis på at vekkeklokken var nokså upålitelig. Jeg bestemte meg derfor for å lage den samme innretningen — jeg måtte bare huske på å ikke sove så alt for tungt når vi var nær land.

I Brixham lot havnekapteinen meg få lov til å legge meg ved bølgebryterkaaien i indre havn, der båten vekselvis ville flyte jevnt med piren og stå på tørr bunn når tidevannet gikk ut. Ved hjelp av en kran ble det tunge roret løftet opp på piren, sånn at jeg kunne installere selvstyringsutstyret. Jeg lå ved den piren i flere uker, for når én jobb var unnagjort, så sto en annen klar. Jeg forsterket riggen, vasket og malte bunnen, lagde et kartbord, tettet lekkede dekk, stuert inn mer proviant, laget et avløp på den gamle bensintanken, slik at jeg kunne bruke den som et parafinlager til lampene mine og til kokeapparatene.

Mens alt dette arbeidet pågikk, kom det flere journalister og lagde lange artikler om vår tur til Tahiti. Vi fikk sågar tilbud om å komme på TV, men det avslo jeg, for jeg syntes det ble veldig pinlig med så mye oppstyr, før jeg hadde gjort noe som helst. For alt det jeg visste, kunne turen ende i katastrofe — vi

kunne begynne å brenne, vi kunne gå på grunn, vi kunne kollidere — og det før vi hadde forlatt England. I så fall ville jeg følt meg passelig dum, etter å ha snakket en masse om å seile til den andre siden av jordkloden.

Alle avisskriveriene medførte at mange mennesker fikk høre om oss, og ofte kunne vi høre at de snakket om oss, gjennom de åpne ventilene, mens vi var under dekk. Fra innsiden av en båt kan en høre stemmene fra piren forbausende klart, noe som folk flest absolutt ikke er klar over. Noen ganger overhørte jeg menn som hørtes ut som om de virkelig elsket sjøen, og ikke hadde noe høyere ønske enn å få dra på et lignende cruise. Av og til moret jeg meg over den komplette uvitenheten hos enkelte: «Lurer på hva de skal gjøre om natten, midt ute i Atlanteren? Tror du de vil ankre opp hver natt?»

Men av og til ble jeg skikkelig irritert, som da jeg hørte en høyrøstet kvinne si: «Joda! Det er ikke til å tro, men det *er* den båten! Det står *Dorothea* i hekken på den! Hvordan kan noen våge å ta med seg kona om bord i slik en knøttliten båt! Hvis han har tenkt å ta livet av seg, kunne han vel gjøre det alene, uten å dra kona med! Og det sies at han ikke har en motor, og ikke engang en radiosender, så han kan rope på hjelp hvis han kommer i trøbbel!»

Lillemors bebreidende øyne som hvilte på meg, sa meg at hun også hadde hørt kvinnen.

Det var mange yachter som kom og dro mens vi lå i Brixham. Noen gjorde dagsturer langs sørkysten av England, men andre var havseilere, som *Wanderer III*, hvor familien Hiscock var om bord. Dessverre fikk jeg ikke øye på dem før de var klar for avgang.

De hadde akkurat fått opp ankeret da jeg kom opp langs siden, så vi fikk bare utvekslet noen få ord før de dro ut. Jeg var svært skuffet, for jeg skulle ha likt å ha en lang prat med dem. De er det mest kjente turseiler-paret i England, og de hadde allerede seilt verden rundt, så de kunne ha gitt meg mange verdifulle råd. Da vi skiltes, sa Eric med et vennlig smil: «Vi skal til Panama, vi også, så vi er nødt til å treffe på hverandre igjen.» Men de seilte dessverre mye hurtigere enn meg, og jeg nådde dem aldri igjen.

Noen få dager før vår avreise, kom den tidligere eieren av *Dorothea*, Raymond Taylor, kjørende hele veien fra London for å si farvel og ønske meg en god reise. Han hadde med seg en pakke, og jeg ble svært rørt da jeg så at det var den skipsklokken som ikke hadde vært inkludert i salget.

«Jeg tenkte at du hadde mer bruk for den enn jeg, så jeg spurte far om han ville ta det ille opp om jeg gav den til deg; han sa at det ville glede ham å få vite at klokken hadde krysset over et par verdenshav. Så vær så god!»

Klokken var en ekte skipsklokke, og den tok seg bra ut i salongen. Gjennom hele reisen viste den seg å være nyttig, og den var så stor at det var lett å se hva klokka var, selv fra byssa, omtrent tre og en halv meter unna. Mer enn én gang sendte jeg Raymond noen takknemlige tanker.

Straks det blir kjent at en båt forbereder en lang reise, får man til stadighet høre spørsmålet: «Når drar dere?» Lenge prøver man å unngå å komme med direkte svar, og sier «Snart» eller «Så snart vi får båten ferdig.» Men før eller senere føler man at man er nødt til å fastsette en dato for avreise. Når det er

gjort, er det liksom ingen vei tilbake, for når den fastsatte dagen er der, kommer venner ned på piren for å ta bilder og vinke farvel. Båten er selvfølgelig langt fra ferdig, for det er alltid slik at det tar lenger tid å utruste en båt enn det en hadde tenkt seg, men likevel må man bare dra, hvis man da ikke har mot nok til å møte dem alle ansikt til ansikt og be dem komme igjen en annen gang.

Så på den fastsatte dagen — til tross for blikkstilte og et halvt dusin uferdige jobber — heiste jeg seilene, fikk om bord ankrene og vinket farvel. Men den vinkingen så ut til å skulle vare ved nokså lenge, for båten rørte seg ikke, og vi følte oss temmelig dumme der vi lå og fløt på samme sted, femti meter fra land, mens vi vinket og vinket. Til slutt tok jeg padleåren min og begynte å padle den tunge båten av gårde. Jeg fikk henne vel ikke til bevege seg raskere enn en halv knop, men litt etter litt økte avstanden til våre venner, inntil vi ikke kunne se dem lenger.

Idet vi rundet den ytre moloen, passerte en av Torquay-Brixham — fergene oss, og gav de tradisjonelle tre støt i fløyten for å markere vår avreise, samtidig som skipperen vinket til oss. På den måten begynte vår avreise fra England til Tahiti.

Det som ofte skjer med noe en har drømt om i lange tider, er at virkeligheten ikke blir slik som en skulle ønske. Blikkstillta forandret seg snart til en sterk sørvestlig vind, som vi fikk rett imot, og fremdriften vår ble langsom og vanskelig. Når natten kom, kom det tungt regn som ødela sikten og fikk oss til å skjelve av kulde og sjøverk. Lillemor gråt og tryglet meg om å dra tilbake. Snart bestemte jeg meg for å

snu i retning Falmouth, der vi kunne avvente bedre vær.

Endelig kom dagslyset, men vinden og sjøen hadde ikke løyet, skyene lå nede ved havoverflaten, og jeg fikk ingen holdepunkter å navigere etter. Hadde jeg hatt en radiopeiler, hadde det vært lett å finne veien til Falmouth, men slik forholdene var, var jeg rett og slett nødt til å stole på bestikkregningen min. Det er en særdeles dumdristig ting å gjøre langs englandskysten — særlig for en utlending som ikke helt skjønner hvordan de sterke strømmene setter og egentlig ikke er særlig godt kjent med egen båt. Men sjøverk, kulde, tretthet og en grinete kone, er vel ikke de beste rådgivere.

Jeg styrte rett mot der hvor jeg antok at det usynlige havneinnløpet var, men tiden gikk mens jeg stirret inn i regnet. Så ble båten plutselig rystet av en slik voldsom sjø at bøker, gryter og panner — som jeg hadde ansett som forsvarlig sikret — fløy ned fra hyllene. Den tunge adkomstluken åpnet- og lukket seg, frem og tilbake som en ladearm, vann skylte over dekket og ned i lukeåpningen, Lillemor skrek og jeg trodde vi var kommet i brenningene og ville gå på grunn når tid som helst. Men oppe på dekk kunne jeg fortsatt ikke se land, og loddet som jeg i full fart hev over rekka, viste dypt vann! Så forsto jeg at vi befant oss i en av de mange tidevannsstrømmene som oppstår rundt den engelske kyst, under visse vær- og tidevannsforhold. Jeg kastet rorkulten rundt og snudde båten for å komme unna tidevannsstrømmen samme vei som vi hadde kommet.

Da bevegelsene igjen hadde antatt mer normale proporsjoner, studerte jeg kartet, så over seilings-



instruksene og fant snart ut hvilken tidevannstrøm det antakelig måtte ha vært. Den var litt nordøst for innløpet til Falmouth havn, så kursen ble satt etter den antagelsen, og den viste seg å vær riktig, for snart så jeg land gjennom regnet, bare noen få hundre meter unna. Det viste seg å være innløpet til havnen vår. Det kjentes vidunderlig å være i smult farvann igjen, og det var en stor lettelse å få ankeret over rekka og seilene stuet trygt. Vi var dødstrette og sovnet fort, men jeg tenkte på at det er sannelig langt til Tahiti.

Neste morgen kom naboen, i en moderne fransk havseiler, på besøk. Han roste oss for de seilmanøvrene vi hadde foretatt forrige kveld, og la til at de moderne radiopeilerne virkelig var flotte oppfinnelser, for uten dem ville det ha vært omtrent umulig å finne havnen i det tette regnværet. Da han spurte meg hva slags radiopeiler jeg brukte, måtte jeg jo fortelle ham at vi ikke hadde noen, og jeg var litt flau da jeg forklart hvordan jeg hadde funnet havnen, for jeg var sikker på at han ikke ville synes om min måte å navigere på.

