

# Interview med sejleren Kurt Winther Troelstrup

Af Jan Hovald Petersen

*Kurt har været sejler i mange år – og med samme gode skib, en 37 fods 2 masted ketch rigget Finnsailer, SPREA, og med den foretog han tilbage i 70-erne og ind i 80-erne en lang rejse i Europa og i Middelhavet og til Tyrkiet. Kurt er 74, men stadig erhvervsaktiv senior og pensionist, med en række af gøremål bl.a. at sejle.*

*Kurt er en levende fortæller, - og han giver mange gode råd, så glæd dig til det følgende:*

## Skibet, rejsen og livet med sejlads er i fokus



## Interview:

**JHP: Du har måske været medlem af Frederiksværk Sejlklub meget længere end jeg – jeg kom til i 2004?**

Ja, det har jeg. Jeg har jo tidligere været medlem i Marbæk sejlklub siden 73.

*JHP: Så du har sejlet siden 1973.*

Ja, med det samme skib, som her i dag. Så det har snart nogle år på bagen – og mange oplevelser.

*JHP: Og du har også holdt ved, for vi har ellers en udvikling der hedder nye både, nye både hele tiden!?*

Mit skib er jo lidt specielt. Det er af glasfiber med 2 træmaster – det er en FINN SAILER 37. Den hedder SPREA og er fra 72. Og den er ketch-rigget. Masterne er faktisk det eneste træ udvendigt, der er på den. Alt indvendigt er af mahogni og i træet cockpittet står som et spejl. Jeg startede i Marbæk havn med at sejle med Finn Sailereren – i øvrigt kom jeg fra Jægerspris,

hvor jeg handlede med både og Morris biler , jeg havde dengang Jægerspris Motor og Marine Compagni..

### **Mirror jollen 1962:**

Sænkekøls jolle type (vandfast krysfiner) f. 2 pers.

Længde: 10 eng. fædder (ca. 3,5 m)

Bredde 4' 7" (ca. 1,4 m)

Sejltype: Gaffelsejl m. højt løft af overbom

Sejlareal: 70 sc. ft (ca 7,5 m<sup>2</sup> i alt) + spiler 47 sq ft

Vægt: tom ca. 100 lb (ca 48 kg)

### **Mirrorjollen (selvbyg byggesæt)**

Du har sejlet Mirror Jolle? Ja, det var i Jægerspris. Kan du huske ham der havde designet Mirrorjollen? Han var englænder.

*JHP: Han hed Jack Holt og han gjorde det sammen med bladet The Daily Mirror tilbage engang i 60-erne.*

Det var jo meget skægt at købe sådan et samle sæt hvor man brugte plywood (6 eller 8 mm) – den syede man jo sammen. Der var huller hele vejen langs kanten. Så fik den ellers noget der kunne gøre den vandtæt til sidst. Det var en meget skæg måde at komme ind i bådbranchen på!

*JHP: Men du må da have sejlet noget større før? Det er svært sådan at starte med en stor båd som en Finnsailer 37 ketch?*

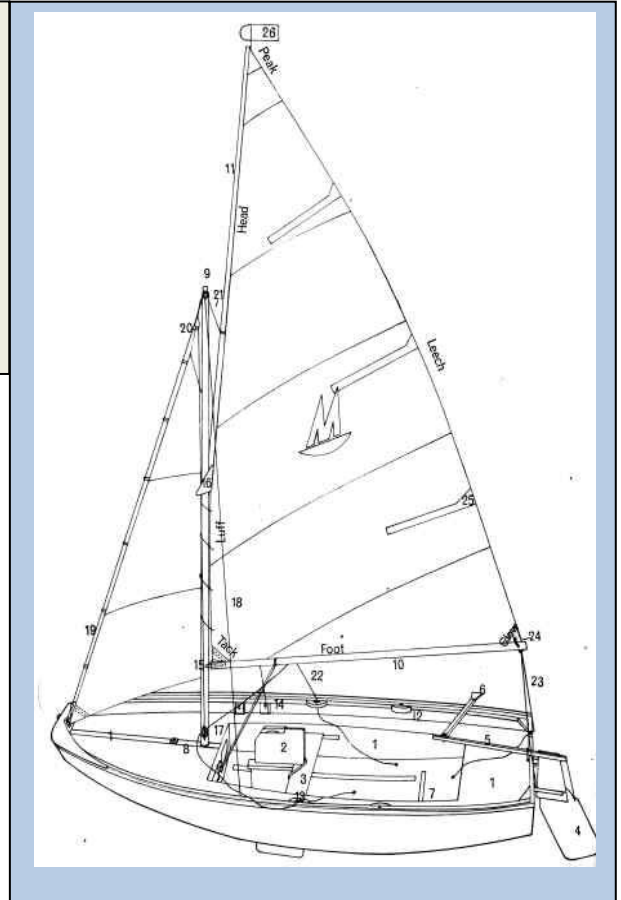
Ja, som sagt, jeg har sejlet før – en Mirror i Jægerspris og jeg var med til at udvide Jægerspris Lystbådehavn med en skovl og en spade, sammen med nogle andre der i årene 1968 - 69. Og efterfølgende kom jeg hjem med den Finnsailer, jeg har i dag, fra Finland. Og sejlede den hjem deroppefra. Det **var et stort spring** fra en Mirror-jolle i Roskilde Fjord til en tur over den Botniske Bugt i en 37 fods båd. Og at styre alt det som man jo ikke var så erfaren i på det tidspunkt. Den lå for anker udfor Jægerspris og under en storm forsvandt båden!!

Den endte så lidt længere ude i 47 åleruser - og blev fastholdt derude indtil jeg fik den løst derfra. Siden kom den til Marbæk og derfra siden til Frederikssund. Og som mange ved for nogle år siden, så skulle broen Kronprins Frederiks bro have forringede åbningstider, og på det tidspunkt købte jeg en plads i Frederiksværk. Det er der den ligger nu, ved bro 5 helt yderst.

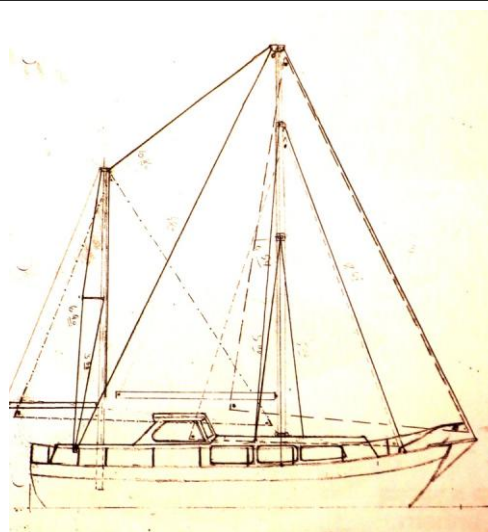
*JHP: Jeg har set at du har atelier i Frederikssund, men bor i Vanløse, København?*

Ja, men i mit atelier kan man godt være i i sommerperioden – det er som et sommerhus.

Man skal lige have med at jeg jo kommer fra Herning - mine forældre har boet i Brabrand, hvor vi havde Brabrand Sø – og dernede for enden af haven, der havde vi en bådebro. Der lå



der en pram og som ganske ung knægt på 3 – 4 år, jeg så den der pram, gik ombord og slap den løs ud på søen. Det viste sig at den var plim-rådden. Min bror kom og reddede mig og så kom jeg hjem til den største gang røvfuld jeg nogensinde har fået af min far. Men siden da har jeg været tæt på vand og glad for vand. Ja, jeg er vild med vand!



FINSAILER 37 fra 1972  
Navn: SPREA  
Hoveddata: LOA 11,5 m  
Bredde: 3,54 m  
Dybgang: 1,58 m  
Depl: ca. 9 tons  
Rigget som ketch m. 2 master  
Antal køjer: 7 – 10

## Den store tur Middelhavet rundt

Store oplevelser? De største oplevelser jeg har haft med Sprea var jo da jeg gik herfra og gik fra det hele. Jeg havde et firma, jeg solgte, og jeg blev skilt og da jeg syntes, at nu var det på tide at jeg gjorde nogle af de oplevelser, jeg gerne ville. Så jeg tog en måned ned til Holland sammen med min ældste datter – og der havde vi en fantastisk tur.

Hjem på arbejde igen. Og jeg finder ud af at den måned eller halvanden ikke er nok. Så jeg tog en ny tur til Englands sydkyst og til Wales og kom hjem igen med båden. Det var en tur der varede en 3 – 4 måneder. Startede firma igen og solgte det her firma igen. Og da jeg havde solgt det tænkte jeg, at nu er der sku' muligheden: **Nu skal det være længere end til den Engelske kanal.** Og det blev faktisk en tur der varede 3½ år. En tur med skiftende besætninger.

### Cote d'Amour - Kærlighedskysten

Der er en hændelse fra den franske vestkyst, der lige skal med. Jeg lå ved en by på Cote d'Amour, – altså Kærlighedskysten – ved byen Nantes. Der lå båden julen over og da jeg kom tilbage efter julen i DK, så stod der nogle mennesker på kajen og stirrede ned i båden. Jeg tænkte hvad laver de dog her? Jeg gik hen og snakkede med dem – de sagde: "Vi har holdt øje med din båd, mens du har været væk!". Det endte faktisk med, at de inviterede mig hjem til FLÆSKESTEG, for blandt dem var en dansk pige – og der var rødvin på bordet, fordi manden var kontrollør af vine i området. Det var en rigtig hyggelig dag, hvor jeg også kom *i fransk badekar* – et kar med løvefødder, der stod midt i et stort badeværelse. Det blev jeg 'puttet' ned i – så måtte jeg selv klare resten. Det viste sig, at der i hendes familie var en kendt sportsstjerne: Flemming Højs familie. Pigens mor boede i Jyllinge, så jeg måtte jo siden ned at hilse fra datteren af – fik så der en god kop kaffe med lagkage. Altså: Sådan kan verden kædes sammen. Ned til Middelhavet igennem Kanal de Midi og på et tidspunkt i januar – der findes glas-is i kanalerne. En isfugl fulgte os langs kanalen i lang tid – da vi sejlede igennem til

Toulouse og var lidt udenfor Toulouse i Ramonville – det ligger lige sydfor og jeg mødte en rigtig fin englænder der. Han fortalte mig noget om mit skib. Det var en stor oplevelse at høre ham. Han havde været ansat på Perkins' fabrikkerne i England som chef. Han fortalte at den motor jeg havde liggende i SPREA var en motor, man ikke regnede for en skid, fordi den var 0-kroner værd. Fordi man ikke kunne få den til at fungere i en lastbil. Den gik i stykker konstant!

Så kom krigen, fortalte han, og der havde man brug for stationære maskiner såsom lysmaskiner m.m. og da tænkte han, - så tager vi alle de her ting ned fra hylderne, samler de gamle motorer igen, 4.165 stk, 70 heste, og motoren bliver brugt til som stationær . som bl.a. lysmaskiner. Sådan fik man den marine Perkins motor (som er i min båd), den vil kunne køre i 1000 år?

*JHP: Den måtte ikke være i en lastbil p.g.a. rystelser?*

Den kunne ikke klare, at man skiftede gear. Den type motor har jeg siddende i min båd er ligeså gammel som båden. Den har været på mange ture og der har også været problemer. Var der et problem med stumper – dem kunne man købe alle vegne - uanset hvor man var i verden kunne man købe Perkins reservedele. Så der fik jeg en stor oplevelse med ham. Vi kom så længere i Canal du Midi og var på vej ud i Middelhavet.

Vi kom fra havet og floden ud op i Canal du Midi via sluser. Det er en stor oplevelse at komme fra havet og floden og at sejle i landskabet. Masterne var lagt med på dækket for der er en bro et sted med begrænset højde ca. 4 m. Vi kom da helt igennem kanalen. Efter kanalen skal masterne på igen og der fik jeg hjælp af en kran – og jeg fik hjælp af otte mand og en kran der kunne løfte 100 tons med en krankrog så stor, at jeg var bange for masterne, der skal tages med varsomhed.



Ud af kanalen og så ud i Middelhavet, over til øen Menorca og de Baleariske øer. Der sejlede jeg lidt rundt - og var i øvrigt alene på den del af turen.

*JHP: Og du kom endda fra Amour-kysten i Frankrig?*

Ja, men jeg var jo nyskilt, så ikke noget problem. Men da jeg lå i Nantes, altså før jeg nåede Canal du Midi, da kom der en franskmand, Gerhard, der spurgte om han måtte sejle med mig. Han var en af de franskmænd, der sejlede jorden rundt i kapsejlad. Og da vi går ud fra Nantes ved øen Ile de Yeu så vejret truende ud – og jeg sagde, at vi skal nok lige rebe de her sejl her og der – fordi vi skulle helt ud til Finistere, men så kom der jo storm – og da vi kom på læsiden af Ile de Yeu, kunne vi godt se at de sejl skulle ned, så meget blæste det. Men det syntes Gerhard ikke – han var vant til noget, der var værre. Og så valgte vi at gå ind til Bordeaux, men det var svært med al det lys fra byen. Godt vi ramte det rigtige sted, tak til ham Gerhard.



Da vi så går ind i Garonne floden mod byen mod Bordeaux, så sad han og sov – og pludselig vågnede han op med et sæt og sagde: "Kurt, jeg tror at vi skulle have rebet sejlene !" Festlig fyr, ham Gerhard. Han blev så sat af ved byen Carcassonne. Men han kom senere med igen. Når man sejler med en fremmed båd med flag fra en anden nation f.eks. dansk, så får man meget hurtigt kontakt. Mange steder fik man venlig hjælp og også ved udsejlingen til Middelhavet på vej over til øerne, Menorca og Mallorca. Der var eksempelvis en sejlerfamilie jeg fulgte med – de var utroligt venlige – han sejlede i øvrigt også kapsejlad mellem Brest og New York med katamaran-båden på over 40 fod, der var en hurtig båd, så han snakkede om hastigheder der lå mellem 30 og 40 knob. Men det var vist at prale.

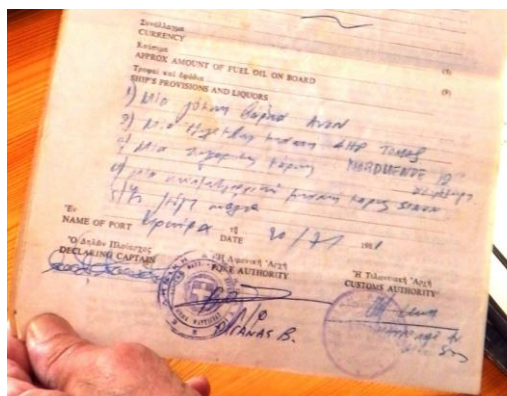
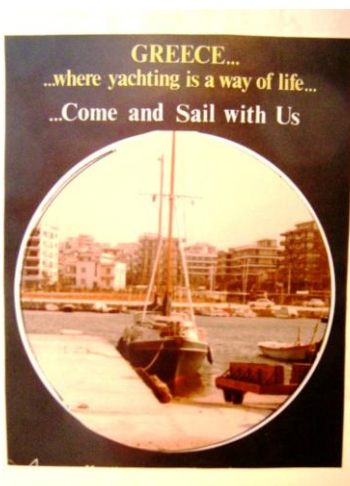
## Jordskælv ved Peloponnes

Under den tur fik jeg af den familie med flæskesteg og bad med løvefødder lov til at bo i deres sommerhus – sådan et fransk stenhus – på øen Menorca. Der boede jeg så et stykke tid – det var meget hyggeligt. Og så sejlede jeg ellers videre til den græske ø Korfu og derefter syd om Peloponnes i Grækenland. På vestsiden af Peloponnes, der ligger nogle øer ved Pilos, hvor der er gennemsejlings muligheder imellem øerne ind til et stort 'fjordområde' som man godt kan kalde det. På det tidspunkt havde jeg min kone med og min søn. Der gik vi så ind mellem øerne idet jeg havde græske søkort med. Vi stikker ind her, sagde jeg, ud fra grundige studier af søkortet. Vi gik for sejl og lige pludselig **stod vi på grund!** Det kunne jeg ikke forstå – der skulle være noget omkring 14 m's dybde. Mens vi så 'hænger der' med sejl og det hele så kommer en lokal mand over til os i båd og fortæller, at du ikke kan regne med søkortet for vi har haft jordskælv her. Så det halve bjerg var gledet ned i havet!

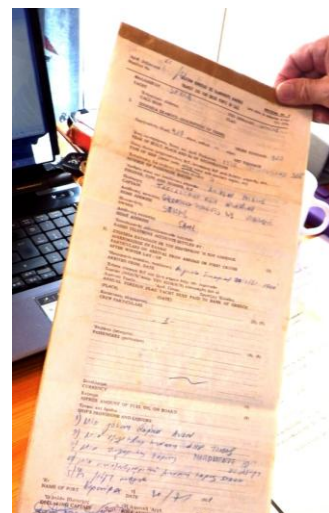
*JHP: Nu har du jo en langkølet båd, så der skete vel ikke noget med båden?*

Intet, vi tog trykket af båden og gled så ned af 'bjerget'. Så måtte vi ud igen og tage en anden rute, og så blev det til en anden havn vi gik til i den sydlige del i området ved Pilos, som var åben fra nord. Der lå vi så med stævnen ind langs en mole i en naturhavn. Mens vi lå der så kom havnefogeden og sagde, at vi skulle forlade havnen for der var noget storm på vej fra nord. Og så blev der totalt kaos i den havn, for det kunne man ikke finde ud af. Man kunne ikke organisere at komme ud. Men vi kom fra havnen uden problemer. Det er jo sådan, at når vinden kommer især fra nord så er det bare så hurtigt og den er hård.

På et tidspunkt kom min mor på besøg og var med på noget af turen – og hun var god til at bage kage og vi havde sådan en rund sandkageform om bord. Hun sagde: Jeg laver lige en sandkage! Og den var så flot. Den var hævet flot og så kom der lige pludselig en høj sø og båden satte sig i søen – og derefter skvattede kagen sammen! Så nu var den rund nedad i midten. Vi spiste den alligevel.



Græske toldpapirer, der fortæller en del om kravene til information



## **Grækenland.**

Så ender vi ovre i Athen og vi ligger i havnen i Piræus og der var mange fremmede sejlere. Man opdager, at når man sejler, som vi gjorde, så snakker man sammen. Og pludselig sidder man i en fremmed sejlbaad hos tredjemand og snakker – og føler at man kender hinanden. Aldrig set hinanden før! **Det er en del af charmen ved at sejle.**

Og der kommer vi til noget der hedder Glefada, der var tæt på lufthavnen, idet jeg var hjemme nogle gange. På et tidspunkt skulle båden stå lidt længere og jeg var usikker på at have den i havnen, så jeg spurgte på havnekontoret om de kunne tage båden op. Det kan vi sagtens – det kostede ca. 1600 kr dengang – så kommer der både truck og mandskab – den skulle stå med master på, så de måtte nedtage el-ledningerne der i byen for at få båden hen på plads. Og bukke havde jeg jo ikke noget af. De havde 4 olietønder og bildæk – det kom den til at stå på. Utroligt!

*JHP: Skulle den bundmales, når den nu var oppe?*

Ja, man får mange gode kontakter fra andre sejlere og en af dem havde kontakt til og arbejde hos International farvefabrik, han skaffede malingen. Det var den der ikke kunne gro noget på overhovedet!! Jeg tog en rest med hjem til Danmark, men her var den forbudt.

*JHP: Hvad tror du store skibe sejler med globalt at bundmaling? Og der er afgivelsen af stoffer til miljøet meget større!*

Det er nok den samme bundmaling!

## **Græsk mester i Dart**

Vi var sådan et dansker-hold, der mødtes på café Pelikanen og der spillede vi Dart. Jeg havde aldrig spillet Dart før – jeg blev den bedste og udnævnt til græsk mester!! Du skal bare sætte den der og der - og det gjorde jeg så!

Der var danskere imellem, der havde hjemve og så blev der spurgte: Er der nogen, der har nogle gamle Ekstra Blade liggende – så tag lige dem med næste gang i kommer ned på Caféen! Så læs dem og se hvor slemt de har det hjemme i Danmark. Det hjælper på hjemveen. Det var nogle friske fyre og mennesker man mødte.

*JHP: Kom du helt til Tyrkiet?*

Ja, jeg tog helt til Tyrkiet. Man kunne ikke ligge i Grækenland i mere end et ½ år fordi man så skulle betale skat eller afgift. Det får man at vide af gode sejlervenner – du tager bare en tur til Tyrkiet og er derovre i 14 dage – og tager så tilbage. I øvrigt tog jeg et dokument med fra det tyrkiske toldvæsen i havnene. Jeg har også de græske.

Jeg gik ind ved Side på sydkysten, men jeg kan ikke lige huske hvor. Det var ikke i Marmaris, hvor der ellers er mange lystbåde – mest udlejningsbåde. Men man har ikke rigtig kontakt med dem der bare er sådan 14-dages turister, sammenlignet med os langsturssejlere.

## **Grækenland og 'The GREAK way'**

Da jeg så kommer tilbage i Grækenland, så skal jeg hele den lange procedure igennem hos told og politi igen. Derefter gik turen mod Korfu – i øvrigt er der en sjov historie inden Korfu: Der er et meget smalt stræde mellem Albanien og Korfu, strædet hedder Kerkiras, hvor det er

svært at holde sig på den rigtige side af Albanien grænsen, der går midt i strædet. Men det er nødvendigt - ellers bliver man anholdt. Der var flere der var blevet anholdt – og det var jo et meget lukket land på daværende tidspunkt. Da havde man jo ikke GPS og måtte 'skyde' afstande til land hele tiden. Jeg brugte mine græske søkort og endte rigtigt nok i havnen som jeg skulle. Men jeg kom først til Samos og det var så der at myndighederne skulle kontaktes. Jeg kunne derefter være i Grækenland endnu et halvt år.

*JHP: Der var ikke nogle konflikter mellem Grækenland og Tyrkiet i den periode?*

Nej, som rejsende må man indrette sig på sådanne forhold. Jeg lå i Piræus havn og skulle have olie på – og sagde til havnekontoret om de kunne hjælpe. Havnemesteren sagde, at jeg blot skulle lægge mig derover i på den anden side af havnen, så kommer der en tankvogn. Jeg sejlede ud af lystbådehavnen over i industrihavnen – og der skete ikke en dyt ! (Vi er jo i Grækenland).

Jeg gik så hele den lange tur rundt om havne basinnerne og spørger igen. Svaret er, du kan ikke få olie. Jeg sad så og ventede. Hvad vil du betale med spurgte havnemesteren. Græske penge svarede jeg. Ja, de er jo gode nok, men har du kvittering på at du har vekslet dem? Det havde jeg jo ikke mere, den lå jo hjemme i Danmark. Så sejlede jeg tilbage i lystbådehavnen.

Men ude på rheden udenfor havnen lå der et amerikansk hangarskib, og besætningen kom ind for at veksle penge. Jeg stillede mig op i køen sammen med de flotte velklædte søfolk i hvide uniformer – og så mig som lystsejler, langskægget m.m. Da det blev min tur så ville jeg jo veksle mine græske penge over til US-dollars (dem havde kassedamen jo mange af) hvilket lykkedes incl. en kvittering, derefter bad jeg om at få dem vekslet over til græske drakmer igen! Så fik jeg penge og kvittering.

Op på havnekontoret igen og sagde, at jeg gerne ville have den olie da jeg nu havde kvittering. Og så fik jeg olien!! Endelig! Fra en bekendt på ambassaden i Athen fik jeg den forklaring, at her i Grækenland kan man til enhver tid lave en lokal lov – det er lige en sådan du er løbet ind i!



*En uheldig flyvefisk på agtertoften*

## **At sejle og at vandre!**

Men Grækenland er jo et dejligt sted at rejse og at sejle. Jeg har sejlet næsten over det hele bl.a. på Kreta, i havnebyen Rethymnon, et dejligt sted - og også et dejligt sted at vandre. Jeg kan jo godt lide at vandre. Jeg vandrer meget bl.a. på øen Kreta. Der er på denne ø mange



gode steder f.eks. omkring byen Chania - og Kreta var en af de sidste græske øer jeg besøgte inden jeg tog hjemad – nu fra en tur der havde taget 2½ år.

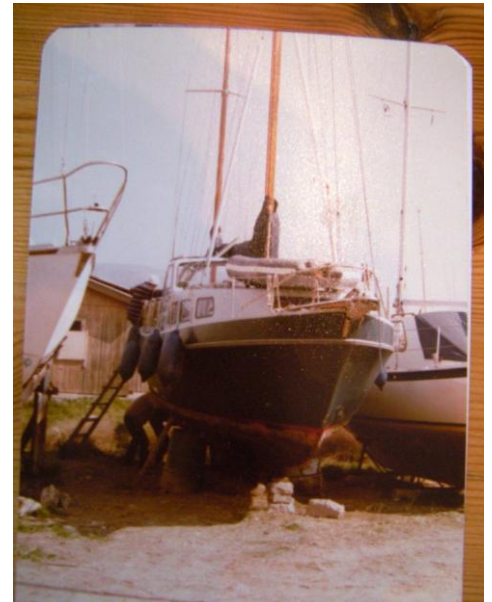
*JHP: Sejlede du så tilbage til Rhonefloden – og hjem?*

Nej, udenom! Dengang havde jeg nogle venner bl.a. nogle englændere og franskmænd (bl.a. Gerhard) og en enkel tysker, der var på vej hjemad i alt ca. 6 mand fordi vi skulle ud på de længere stræk omkring Gibraltar. Og der gik vi fra Piræus og igennem Korinter-kanalen – en meget spændende kanal at gå igennem, der jo er one-way ad gangen – smal og dyb. Når man så tænker på at den er håndlavet for over 100 år siden!!

Vi kom så ud på den anden side, hvor der er en naturhavn. Vi kastede anker og gik til ro – Senere da jeg så senere sidder i cockpittet om natten på vagt, så kommer den en voldsom vind fra bjergene og der i mørket ser jeg gummibåden flyve som en drage i den voldsomme vind – med benzintanken hængende for enden af slangen. Jeg tænkte, det er løgn – det kan ikke være rigtigt??



*Finnsailereren Sprea i det Joniske hav. T.v. igennem Korintkanalen og t.h. på land i Glefada*



Hvordan ender en flyvende gummibåd, når den skal lande? Selvfølgelig med motoren nedad!! Og det er virkelig saltvand der nede. Det brugte jeg en del af min vagt på så at gøre rent for saltvand i motoren m.m. Det blev ok – motoren kunne starte. Men tro mig, vi sætter gummibåden i vandet igen og så skete det en gang til, - og så tænker jeg, at det må kunne undgås ved f.eks. flere liner til gummibåden. Man bliver som bekendt klogere af skade! Motoren – en TOMOS 4 HK – jeg har den stadigvæk og den starter hver gang!

*JHP: Det hedder sig også at man skal lære hele livet!*

Så kommer vi over til Sct. Torini (oldtidens Thera) vulkanøen på vej sydpå mod Italien.

Og derefter til Malta (Valetta), hvor vi fik en afgift så stor (70 £ ca.), men alligevel var vi der i ca. 14 dage – fordi de fik færten af at jeg var mekaniker, så jeg brugte det meste af min tid der på at hjælpe med maskineri og andet – og vi fik så kost og energi og bajere – hele forsyningen. Vi tjente ikke noget andet end den der havneafgiften. Jeg skal lige nævne at i yderbassinet lå der 2 færger Jylland I og Jylland II – 2 afhændede danske færger!



## Italien!

Fra Kafelonia i Grækenland over til Italiens sydspids, Reggio di Calabria, og der løb vi ude på havet tør for brændstof i vindstille – der var langt ind til land da det skete. Og det viste sig at målerens viser hang fast, derfor løb vi tør. Så havde vi vores gummibåd og nok af benzin – så vi sænker den ud på siden af SPREA med sine 8 tons og giver den lille 4 HK fuld skrue. En mand måtte hele tiden holde gummibåden nede ved at sidde i stævnen af gummibåden. Så gik vi noget der lignede 1½ knob, højest 2 knob.

Vi når land og tager de tomme dunke med ind på stranden og går op imod det første hus – og der kommer vi så - to sejlere, beskidte og i korte bukser, - og så var der fest med høj stemning! Vi spørger, hvor vi kan købe noget olie?! Som det er sydpå, så bliver vi inviteret med i festen, men jeg kan ikke huske om vi tog imod tilbuddet. Vi gik op på benzinstationen og begynder at fylde diesel i dunkene. Gerhardt (franskmanden) spørger om ikke vi først bør tale med dem på tanken? Det viser sig at vi har ingen LIRE, så vi siger at vi gerne vil betale i Engelske PUND – så kom det italienske temperament op i tankpasseren! Han vidste ikke noget om kursen etc. Etc. Men det finder vi jo bare i en avis sagde jeg.

Mens vi står der og diskuterer så står der 3 gendarmere bag mig og jeg tænker – hvad sker der nu?? Jeg forklarede mig på engelsk – og lagde forklarende en venskabelig hånd på gendarm lederens skulder – og DER var jeg lige ved at blive anholdt og fængslet m.m. LÆG IKKE HÅND PÅ EN GENDARM I ITALIEN!

Vi fik aftalt, at vi kunne købe en dunk olie (25 liter) og lægge pant for den anden dunk. Så kunne vi få luftet motoren ud m.m. og få den startet – og så senere hente den anden dunk. Ja, det var før EU og Euro og alt det der.

*Mens vi går på stranden kommer en italiensk restauratør hen til os og siger: Hvis I flytter jeres båd han foran min beach-restaurant så giver jeg morgenmaden!! Sikke et tilbud, men vi tog ikke imod det – vi sejlede!*

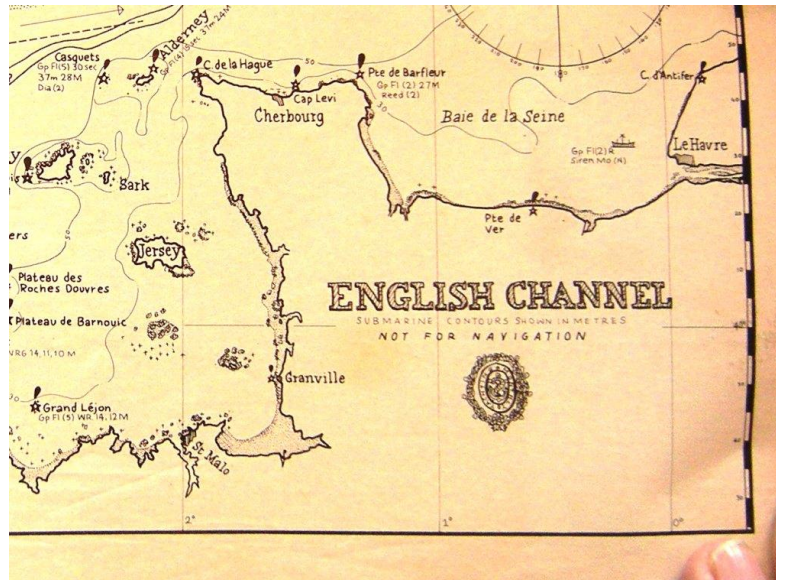
Vi får fat i den anden dunk m.m. og kommer over Medina strædet og videre. I en større havn på Italiens fastland skal vi have mere diesel for at kunne sejle den lange tur til Gibraltar. Havnemesteren forklarer, at der kører en gul Fiat 1100 rundt og sælger olie – når du ser ham så kald på ham. Der kan du få olie. Jeg får fat i den unge mand og jeg bestiller 200 liter eller noget lignende, mere end han kunne have i bagagerummet i en omgang. Han kommer med ca. 100 liter hurtigt og derefter venter vi på levering af resten. Og **der går timer**, så går jeg til havnemesteren og spørger: Hvor er 'den gule mand' blevet af? Havnemesteren forklarer: Ser du, der er fodboldkamp mellem Italien og Spanien – det skal jo lige overstås! Vi gad ikke at vente mere, så vi sejlede ud af havnen og over mod Sicilien ved Messina – og der på havnekajen stod folk klar med olieslanger og de vidste godt, at vi skulle have olie på. Om mens det skete, så stod der en hel stribe af folk, der ville handle sokker og underbukser og andet.

Vi fik olie på så der nu var over 550 liter på tanken plus lidt ekstra i dunke – vi gik der ud af og gik nord om Sicilien . Der ligger nogle vulkanøer, hvoraf den ene var i udbrud (øen Vulkano) – og det var et smukt syn! Man kunne se lyset fra udbruddet rigtig mange sømil væk.

Ved Afrikas nordkyst behøver vi igen proviant mest p.g.a. vindstille. Vi kommer til byen Algier og udenfor byen lå mange skibe på rheden. Vi sejler helt ind i havnen.



*En heldig skipper på agtertoften*



## Frankrig

Vi kommer så til Algier for at få mere proviant før vi tør gå ud i Atlanterhavet. Og vi skal have fat i noget gas siger jeg til Gerhard. Vi har flere gasflasketyper afhængig af land og teknik – vi havde en fransk gasflaske og vil så bytte til en fuld.

Vi kommer så ind til en gammel købmandsgård hvor der ligger en sløv mørk mand med skægstubbe - og 'flyder ud' oppe på nogle melsække inde i en lade. Jeg siger vi vil gerne købe en flaske gas. Det har vi ikke, svarer han. De står jo der, siger jeg så – Hvad er forskellen? Det kan du da se – den der har hvid top, mens det har den du har ikke!

Hvor kan vi så få fat i en sådan en spørger jeg? Du må ud af byen til en benzinstation - og vi begiver os på vej. Vi passerer en anden algierer, der ligger og maler fodgængerovergang med hvide striber på vejen – og jeg får ved Gerhards hjælp lige lov til at male toppen af vores gasflaske. Så tager vi tid til at få os en øl mens malingen tørrer og går derefter tilbage til den dovne købmand. Han siger så: Ja, de står derovre du kan selv tage den! Sådan nogle oplevelser kan man få – og altså også i Algier!

Vi får proviant til turen og der er ca. 15 m proviant på kajen før afrejsen. Der kommer en fisker, der sælger os rejer og vi får en masse af dem for små penge, men de kan jo ikke holde – vi havde ingen køleskab på den tid. Så vi spiser rejer og rejer til de er for rådne.

Da vi nærmer os Gibraltar skal vi holde øje med nogle farlige skær og holder godt udkik. Der er skærene, bliver der råbt! Det viser sig, at det er en flok hvaler og flere af besætningen får lyst til at svømme med dem. Jeg kan jo ikke svømme selv om det lyder underligt for en skipper, men 200 m kunne jeg jo nok klare med redningsvest på. Jeg ved ikke hvilken slags hvaler det var (ikke spækhuggere!) og flere af mændene svømmer så med dem. Man kunne tydeligt høre hvordan hvalerne 'talte sammen', da lyden gik gennem skibssiden og mændene fortalte at flokken koordinerede hvalerne imellem for at beskytte deres unger ved at holde dem i midten.

Vi lander så inde i byen Gibraltar i en kæmpe havn og i en lystbådeafdeling – og så hvor underligt, der kommer en flyvemaskine der næsten rammer skibene – der var en landingsbane på tværs af vejen – ligesom en 'jernbaneoverskæring' og er forsynet med bomme. Derefter tager vi op i byen og får noget god mad og får fourageret.

## Storm i Atlanten og i Den engelske Kanal

Da vi kommer ud i Atlanten, så ryger vi ud i en alvorlig storm. Alt endte på dørken. Vi rider stormen af med en mesan og stormfok. Men vi kommer i en vis læ øst efter Sct. Vincent, Europas vestligste punkt. Vi kommer til Lissabon – ikke uden udfordringer p.g.a. tåge. Vi sejler ind i havnen, helt ind, og der bliver rullet rød løber ud. Jeg spurgte om hvad der sker her? *Jamen er I ikke de første fra Atlant-crossing Race.* Så fik vi at vide at vi ikke kunne ligge der – så var det ud andensteds i havnen.

Vi når til La Coruna ved Finistère i den nordlige del af Spanien. Båden overvintrer i en kongelig, bevogtet havn i Finistère, men da vi ankommer næste forår er alt fjernet fra dækket såsom lanterner, tovværk, flere ankerspil m.m. på trods af vagter og hegn m.m. Vi får købt nyt udstyr, sat det på og passerer Biscayen - ud mod Kanalen.

Vi fik endnu en storm på vej ind i Kanalen og her bliver en mand så søsyg, at han måtte bindes til cockpittet. Vi 'mistede' 5 af mandskabet i Brest, under en tur i byen – bare til en øl – for som de sagde - de kunne ikke tage mere. Så nu var vi kun 2 mand ombord. Vi når til Cherbourg i Frankrig og så igennem kanalerne i Holland.

Vi når til Holland og Tyskland og til Kielerkanalen og igennem den - videre til Korsør, hvor man så kan tage toget hjem. Her ligger båden i ca. 14 dage og da vi kommer efter den for at sejle den hjem til Frederikssund, var der meget ribbet fra båden på den korte tid. Med nyt udstyr når vi hjem til Frederikssund efter ca. 3½ år på rejse med SPREA og alle der i byen vil høre om **hvad jeg dog har lavet i over 3 år?**

JHP

Kurt har ledt længe ledt efter et stort oversigtskort over alle rejserne i Middelhavet, men han har ikke kunnet finde kortet (endnu).

Så vedstående kort er lavet af undertegnede som oversigt

