



Solnedgang over Oslofjorden. Foto: Bøje Larsen

Skive-ekspeditionen: Erhvervsskib sejler tæt på - bruger hornet

2. del: - Jeg finder Frederikshavn i mørket, endnu en frihavn. Denne gang med ca. kun én mulighed; det er næppe flådestationen, der er frihavn - ville være for let for russerne., blogger Bøje Larsen.

Tur | 07-01-2016 09:25 | [**AF BØJE LARSEN**](#)

*Sejler Bøje Larsen fra Hundige drager på ekspedition i den beskyttede bolig, LM 27'eren. Her går turen via Oslo til Skive, verdens mest døde sted i Jylland... **Efter et ødelagt sejl og mødet med en sadistisk sejlmager** går turen nu videre. Læs den anden af fire sjove rejsebeskrivelser her.*

Vel ankommet til Moss Havn vil jeg nu besøge Moss by pr. medbragt foldecykel. De er da svinsk rige, de nordmænd – aldrig har jeg set så mange Tesla-biler på så lille et område; de kan ikke være sejlmagere alle sammen...

Resten af bilerne er Mercedes og BMW; de par undtagelser, jeg ser, er sikkert danske flygtninge, nok sluppet ind inden en nødvendig id-kontrol er indført. Men der er dog så meget Norge tilbage, at de i supermarkedet har myseost, den brune næsten chokoladesmagende ost, som jeg husker fra min barndom.

For den opdagelsesrejsende er det også værdifuldt at notere, at de derboende synes at tale norsk. Så søkortet er altså ikke helt i skoven.

Jeg må videre nordpå mod Oslo, inden fjorden fryser til, som den gør i normale arktiske og antarktiske ekspeditioner. Jeg vil jo nødtigt overvintre i isen. Fjorden bliver snævrere og snævrere, husene ned til vandet flottere og flottere. Og der er tid til at se dem. Oslofjorden er 50-60 sømil lang.

Underbetalt fyr fra ungdomsafdeling

Når man kommer til Oslo, forstår man straks, at man dermed er meget sydpå. Vandet og kysten omkring København er kedelig og industriel, fra Hundige i syd til Skovshoved i nord. Men Oslo bugten i aftensolskin ser ud som et sydlandsk paradis, dog så vidt jeg kan se, minus palmerne. Her er der ingen tvivl; "Kongelig Norsk Seilforening" ligger i den kongelige havn med dronninge-sommerbolig udenfor og Fram-museum inden for synsvidde.

Igen, en telefonopringning bliver besvaret med det samme. Venligt, men temmelig forvirret om, hvor jeg kunne ligge. Senere viser det sig at være en sikkert under- eller ubetalt ung fyr (fra ungdomsafdelingen?), der har aftenvagten. Sådan er det i alle flotte organisationer med de fine brevpapirer, i bunden er de underbetalte og forvirrede.

Det er også sådanne steder, at det hele er indhegnet, og der som her er dør ud til alle molerne med lås og kort. Men den venlige unge mand finder da en plads til mig, ikke helt der, hvor han først sagde, eller som han senere siger. Han gik vidst ud fra, hvad der står i hans computer om belægningen, ikke noget selvsyn her. Heller ikke unormalt for store organisationer. På den måde tager det jo lidt tid, inden man i mørket får flyttet ekspeditionsskibet mellem de forskellige moler og pladser. Men det gør søvnen sødere.



Fram ligger i bygningen til venstre, mens GjØa er i hØjre. Foto: BØje Larsen

Foldecykel fra Ikea-udvikler?

Fram-museet kan ses fra havnen. Det ligger nærmest, hvor havnen holder op, i to trekantede bådhus. Altså frem med foldecyklen igen, et fandens arbejde at samle den, nærmest som en Ikea-seng - bruger de samme udvikler? Men her bliver danskeren fanget, for er der måske kun 500 m i lige sigt, så er der mindst det tidobbelte ind i landet i klippeterrænet samt op og ned for at komme der på cykel. Ikke mærkeligt, at de har lært sig at sejle deroppe! Interessant museum, men fyldt med de sædvanlige skrigende børn og bund-sig-kedende teenagere på obligatorisk udflugt og ægtepar, der drøner forbi uden at se noget i detaljen. Stakkels museumsfolk, der skal søge at gøre det "spændende" for de mange åndeligt dovne, for hvem selve sagen ikke er spændende.

Fram er en dejlig og oversolid Colin Archer designet træbåd, L.O.A 39 m. Også det indre er en oplevelse, træbjælker i 50x50 cm, en overordentlig fysisk stor jernklump af en diesel motor (180 hk). De snævre kahytter med de næppe mere end 170-180 cm lange køjer. Her har Amundsen og Nansen sovet, der vist som de eneste dér havde enkeltmandskahyt. Men ud over motoren har båden sejl. En motorsejler altså, en tidlig LM 27. Alene skrogformen kunne tyde derpå.



Fram med jernbeskyttelse. Det ses, at Nansen og Amundsen var klare over, at foldeankre ikke er egnede til ekspeditionsbrug. Foto: Bøje Larsen

Fine folk og plastic-både

Næste dag står den på besøg i Munch-museet (maleren med "Skriget"). Først tager man byfærgen, der tager én til rådhusbryggen foran Rådhuset. Så vandrer. Jeg er vaccineret mod cyklen, kunst er godt, men man skal vel heller ikke forpuste sig?

Det hjælper ikke meget på distance over ground, at min landnavigator i mobilen sætter ud hele tiden. Der er mange Roma-tiggere i den pæne by. Endelig ankommer jeg for at finde ud af, at museet er midlertidigt lukket pga. opbygning af ny udstilling. Disse institutioner, der ikke er afhængige af kundeindtægter, kan jo bare gøre det. Fanden tage dem!

Ellers har jeg det godt i havnen, der selvfølgelig har det hele, og næppe har set en LM 27 eller lignende antikviteter i årevis - bådene er på Tesla-niveau. Men som alle steder, ligger de der bare; hvorfor er alle de fine havne fyldt med fine både, der ikke sejler?

Det er selvfølgelig, fordi de fine folk skal tjene fine penge til bådene. Stakler. Jeg har nu og da talt med sådanne mennesker, i antropologisk øjemed, forstås. De er ofte søde og kloge. Men altså ikke kloge nok til at sejle i deres både, der højst bruges som et slags flydende sommerhuse. Måske spiller det også en rolle, at når det kommer til stykket, så er heller ikke de til plastic-tøj og masser af saltvand i hovedet. Men det løser de ved at blive hjemme. Så kan de bevare det sportslige

image med de åbne cockpitter uden at blive våde.

Tre dage ligger man også i den kongelige havn gratis som en del i frihavnsordningen. For resten er marine dieselen billigere end i Danmark, men kun med 1-2 kr...



Kongelig Norsk Seilforenings havn med udsigt til dronningens sommerhus th. Foto: Bøje Larsen

Dyrt program er fantastisk

Afsted mod rejsens hovedmål: Skive. Vinden er nogenlunde med og kraftig, så derfor vil jeg også gerne tage stykket til Frederikshavn på én gang. Sejlmager-sadisten i Danmark havde vist mig et (ikke billigt) program til telefon og iPad, PredictWind.

Ud over gode vejrmedlinger fra de steder, man vælger, har det en interessant planlægningsfunktion. Når man har sat sin destination ind, viser programmet, hvornår man har det bedste afgangstidspunkt inden for nogle dage, ifølge vindudsigt.

Ydermere sker dette i detaljer over hele ruten. Fantastisk, og det virker og vejleder. Det har også en funktion, der angiver den egnede rute under hensyn til vinden og dens drejninger. Jeg sejler i et gunstigt vindue og vil udnytte det, inden vinden kommer imod.

Det er mørkt, da jeg nærmer mig Grenen, noget nordvest fra. Her har jeg aldrig sejlet før. Heller ikke i min tidligere sejladetid. Det dér nord og vest for Grenen var det store og farlige hav. Når man først har sejlet der, virker det mere kendt og fortroligt. Det er jo egentligt noget pjat, for på et andet vejrtidspunkt kan stedet været et helt andet. Ligesom Køge Bugt kan være både rolig og rædselsfuld, som de fleste danske sejlere ved.

Navigationen skete på ekspeditionen med det svenske Seapilot kortplotter-program på min iPad, der som næsten alt i dag, inkl. æggekogeren, har GPS. I Seapilot-programmet er AIS-signaler fra andre skibe også synlige, når man har sin

transponder.

Med sådanne grejer samt rullegenua og den beskyttede bolig er det noget helt andet at sejle i dag, end jeg husker fra tidligere. Blot når man ikke skal på dækket for at redde genuaen eller kastes for meget rundt...

Parallelt med erhvervsskib

Der er faktisk store bølger, så jeg glæder mig til at runde Grenen og komme i læ. Men det er ikke helt så let. For mellem Grenen og Frederikshavn, Aalbæk Bugt hedder det vel, er der en ny situation. Både AIS-meldinger og synligt ligger et mylder af erhvervsbåde for anker; lys og lamper her og dér i mørket.

Jeg er for doven til at slå et stort slag østpå, uden om dem. Det går sådan da. Indtil jeg lægger mærke til en stor båd til bagbord bagude, der pludselig har hevet ankret op, sejler ret tæt på og bruger hornet. Jeg mindes svagt regler om, at det måske kan angive, hvilken vej han vil, men kunne han ikke have anvendt lidt mere moderne metoder f.eks. VHF?

Jeg vil gerne mere østpå af hensyn til de følgende både; han vil vist mere vestpå og kan naturligvis sejle hurtigere end mig. Så er det, man prøver at memorere reglerne. Og hvad er de mon? Jeg sejler for sejl og motor.

Sådan sejler vi parallelt i lang tid, han lidt bagude; hvorfor fanden sætter han ikke farten op og overhaler mig enten til den ene eller den anden side, tænker jeg. Til sidst sker det så, til min bagbords side. Læseren må gerne tænke over, hvad der er ret og pligt her, dog helst ikke sende mig for mange hademails.

Ingen Tesla'er og aflåste porte

Jeg finder Frederikshavn i mørket, endnu en frihavn. Denne gang med ca. kun én mulighed; det er næppe flådestationen, der er frihavn - det ville være for let for russerne... Anker op uden for havnen, er ikke helt stolt af at sejle i mørket ind i en ukendt havn.

Flinke mennesker også her. Ingen Tesla'er og ingen aflåste porte til broen. Bro-naboen udlejer sin sejlbåd, men har det sædvanlige bøvl med luft i dieselsugningen. Vi har mange teorier om, hvad det skyldes i hans tilfælde og prøver at udelukke nogle. Desværre får jeg ikke løsningen. Der er gåder, man må tage med sig i graven.

Frederikshavn ligner noget af en by, men som andre steder kan man næppe få ordentlige aviser for ikke at tale om bøger. Det positive skyldes måske nogle af de store skibsvirksomheder og flådestationen.