

## Vi drar avsted

Den 19. november 1933, en grå iskald dag, samlet det seg flere og flere mennesker på Piperviksbryggen. *Ho-Ho*'s små bekvemmeligheter er fullpakket. Pakker og blomster strømmer inn, det tas avskjed og de fleste tenker i sitt stille sinn at det er vel siste gang vi får se dere og *Ho-Ho*. Vår lille maskin starter og under hurrarop glir vi ut fra Oslo.

Den korte vinterdag svinner mens seilene strekkes. I byen tennes lysene, de snødekte åser utviskes av vinternatten, vi ønsker hverandre lykke til med turen og så sitter rorgjengeren igjen i kulden, stirrende på blinkende fyrlykter og lanterner.

Et dunk og kappen slås opp. Den ene blomsterkost etter den andre feier over rormannens hode og havner i kjølvannet, ofte ledsaget av en bemerkning om at den tikroningen kunne du heller puttet i kassa vår enn i gartnerens — eller «den er nok verd sine to flasker akevitt, det ville varmet oss bedre i denne kulda». Omsider er alt sjøklart og kaffeduften driver fra byssa.

Vinden frisker på fra nord og snart ligger vi utenfor Jeløya. Borgen sitter drømmende ved roret. Han er ny i faget og har fått oppgitt sin kurs med et visst fyrs blanke sektor akterut. Det går strykende. Vi tenker det er best å trene ham opp hurtigst mulig og kontrollere hans kurs og seilføring av og til. Men rormannen drømmer visst alt om smilende Hula-

piker nede i Sydhavet, eller kanskje går tankene til dem som er latt tilbake, i ethvert fall forandrer *Ho-Ho* sin kurs og bærer tvers over Oslo-fjorden. Plutselig som jeg stikker hodet opp av luken, sier Borgen: «Hva er det for noe der forut?» Som svar får han bare: «Hardt le!» og i det samme tar *Ho-Ho* et par kraftige dunk, og det skurer uhyggelig mot kjølen. Båten krenger over og skurer bort fra Jeløyas mørke skygge, mot dypt vann, retter seg opp og vi er atter på vei. Hun er tett og antagelig uskadd, men det er ikke fritt for at vi kaldsvetter der vi sitter i salongen. Tenk om vi hadde seilt bunnen ut av henne, tenk om... å nei! Det går kaldt gjennom oss bare ved tanken. Fete overskrifter i avisene om *Ho-Ho's* verdensomseiling som endte på Jeløya, noen få timer etter start. Latteren som ville runge over landet. Nei, det ville vært ferdig med oss for ever.

Vi kommer i god behold til Fredrikstad neste dag, og atter står *Ho-Ho* på slippen. Propellen skiftes, vi får en ny klyverbom og får gjort noen små forandringer. Det tar oss åtte iskalde dager. Termometret viser 10 kuldegrader og vår petroleumsovn brenner dag og natt. Det er ikke verst under dekk, men vi håper på at kulda vil slå seg, og det er allerede bedre da vi atter er klare til å forlate Norge for godt.

De siste kasser, pakker og taukveiler er ombord, alt er stuert i de 56 forskjellige rom. Vårt kartotek viser hvor hver enkelt liten ting er å finne. Vi er søkklastet. Selv om det er fredag bestemmer vi oss til å sette av sted. Det viser seg straks at det gamle ord om ikke å gå til sjøs på en fredag, står ved makt. I maskinrommet freser vår blåselampe og vi står alle fire på fordekket og prater med våre venner på brygga. Plutselig velter svart røyk og røde knitrende ildtunger opp gjennom kappen akterut. Det er full

brann i maskinrommet med sine 100 liter petroleum og 400 liter brensel i tanker oppunder dekk og to liter denaturert sprit. Borgen gjør praktisk talt et svaalestup ned i ildmørjen. Flammene forsvinner i ett nå. Iltre bjeff og gnister fra ekshaustrøret og en dirren i dekket forteller at maskinen går.

Et fornøyd sotet fjes stikker opp gjennom kappen mens røyken avtar. Han vifter triumferende med assurancesprøyten til noen ondskapsfulle flir på brygga og brøler: «Alt klart i maskinen. Klokka er elleve!»

Trossene kastes loss og vi svinger inn i Glomma. De skadefro billige for fra enkelte tilskuere dør bort. Rykende pussegarnsdotter markerer vår vei gjennom et viftende Fredrikstad.

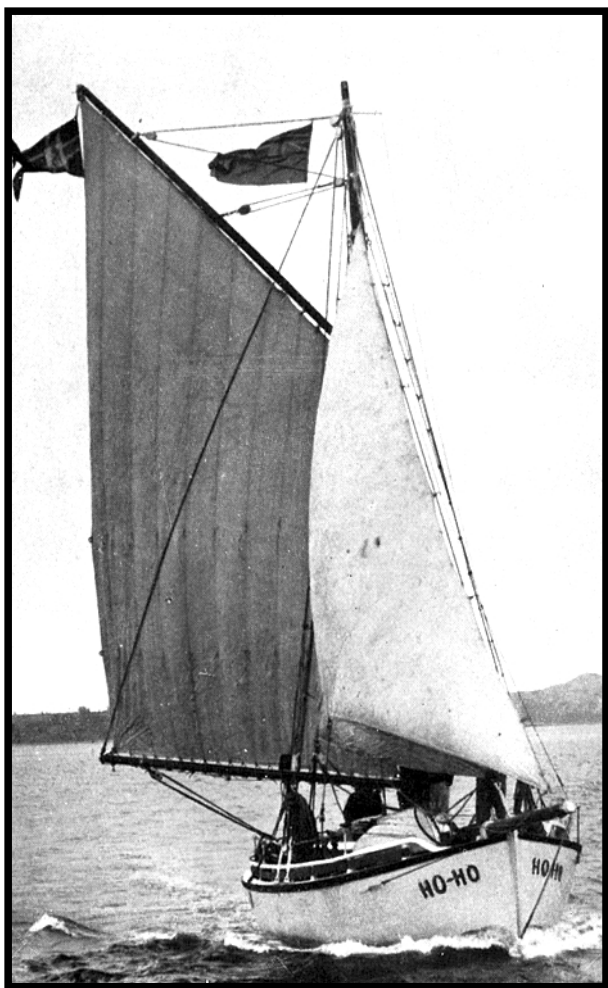
Det var på nippen igjen at alt skulle gått galt. Men praktisk som alt var ombord var assurancesprøyten øyeblikkelig for hånden, og med den tok vi livet av den røde hane kvikt nok. Grunnen var at blåselampen plutselig begynte å sprøyte brennende petroleum ut over maskinrommet og opp i en stor haug med pussegarn. Hele maskinrommet var svartbrent, men det var også all den skade som var skjedd.

For annen gang hadde vi «snublet i dørstokken», men nå bar det støtt og sikkert mot København, og vi får mange hilsener med på veien. Gamle sjøfolk står ved flaggstengene med luen i sine krokete slitte hender. Vi er sikre på at deres tanker flyr tilbake til den tid da de selv dro ut for første gang, til underlige fremmede land og eventyr under de hvite seil.

Vi får en lett østlig vind, stopper maskinen, og i fullstendig taushet passerer vi den siste skiltvakt, en steinvarde på en liten holme. Vi firer vårt flagg, vi er utenfor Norges grenser, og mørket innhyller den ensomme utpost i den hvite snøkappe. Når får vi vel se gamlelandet igjen?



Besetningen på *Ho-Ho* praktiserte arbeidets likelege fordeling.  
3 skipper, 3 kokker og 3 altnuligmenn.  
Bryhn, Schyberg, Østmoen.



*Ho-Ho* står ut fra Auckland på New Zealand etter å ha gjennomgått en grundig overhaling etter skibbruddet på Norfolkøya.

Det er bitende kaldt. Vi får en lett pen bris og glir langs svenskekysten forbi gamle kjente fyr og sjømerker. Isen forsvinner fra dekket etter som vi kommer sørover. Det er atter mulig å gå sikkert på dekket, og tauverket blir mer medgjørlig. Humøret står i taket, selv om vi har i vente et hardt basketak med Nordsjøens vinterstormer. Vi er da på god vei...

To døgn etter vår avreise fosser *Ho-Ho* ned gjennom Øresund i snøføyke i nattens mulm og mørke. Vi roter gjennom våre gamle karter for å finne et spesialkart over København. Vi finner intet og så får vi vel lukte oss inn. Storseilet i dekk! Ankerne klare! Vi lenser innover i tykka. Plutselig som vi hører brenning, tårner en molo seg opp rett forut. I en fart kommer storseilet opp og *Ho-Ho* skyter opp mot sjøene og bryter seg utover. Der blinker det i innløpsfyrene — en steamer kommer for inngående. *Ho-Ho*'s klyverbom peker rett mot dens akterlanterne og hakk i hæl rusler vi inn på reden. Ankeret rasler ut, utenfor lystbåthavnen.

Mens ankerlanteren kaster sitt blafrende lysskjær over et velordnet nedsnødd dekk, høres stemmer — kanskje noe opphisset — fra den varme sovelugar. Omsider er alt stille, og selv ikke duggdråpene som faller fra taket kan forstyrre mannskapet i søvnen.

Den følgende dag finner de spaserende dansker i sin lystbåthavn på Langelinie sammen med den første snø en noe sen trekkfugl fra Norge. Den hviler litt før den atter sprer sine vinger på vei mot syden og varmen.

Journalister og fotografer entrer vårt dekk, og om aftenen stirrer vi inn i våre egne ansikter i avisen. Men at vi er noen helter kan vi nå ikke innse. En ting slår oss. Avisene synes ikke svært lystne på å gå inn på mysteriet om det forsvunne skoleskip «*Køben-*

*havn*». Vi får løsningen senere av en velkjent redaktør. Østasiatisk Kompagni, skipets redere støttet av staten, mener at det er blitt gjort alt hva gjøres kan for å løse gåten. Det eneste nå er å forsøke å glemme det hele. Men de stakkars foreldre kan ikke glemme, og de har ført en utrettelig kamp mot kompaniet, staten og skjebnen. I sin tid utkom det en bok om femmasteren «*København*», og den utrettelige formann i foreldrekomitéen, herr Schwanenflügel, har forsøkt alt for å få en undersøkelse i gang igjen. Hans glede over at vi ville foreta en etterforskning er stor, og hans bestrebelser for å hjelpe oss både med opplysninger og utrustning er enestående. Det lyser nytt håp og en uendelig takknemlighet ut av hans og de pårørendes blanke øyne da vi den 13. desember kaster loss i København.

Våre beholdninger er ytterligere økt. En vennlig landsmann som har lagt opp sjøen og slått seg på skipshandel, sender ombord kasser med alle slags gode saker, både julebrennevin og knask. Herr Schwanenflügel har gjennom den danske stat fått to gamle muskedundrer fra 1866 med et kaliber som vil slå selv en elefant i bakken. Vi døper dem straks, den langløpete for Stauning og den korte karabin for Madsen Mygdal. Her i København åpnet vår venn Schwanenflügel vår fremmedbok, på hvis blader alle besøkende har adgang til å utgyde sine følelser, og vi finner allerede at vi har vært besøkt av mange mer eller mindre kjente. Der sender kaptein Knud Andersen, kjent fra sine reiser med «*Monsunen*», sine hilsener til kone, barn og sin bror, losen Talavera nede på Teneriffa, og en som også startet ut en gang med en liten båt og led skibbrudd i Nordsjøen, ønsker oss bedre hell enn han hadde.

Det pusler pent opp gjennom Øresund. Den 13.,

joda, det stemmer nok! Barometeret faller i små hopp fra 770 til 742, og ved firetiden neste dags morgen har vi tvers av Hallands-bukten på svenskekysten den flotteste snøstorm man kan tenke seg. Helt etter norsk mønster. Det er umulig å se, og vi har et svare strev med å holde lys i vårt natthus og ule i tåkehornet.

Et rasende lurveleven forut på bakken. Fokkeskjøtet er slitt over, og stormen er straks i gang med å gå fokka etter i sømmene. Før vi får berget den er verket fullbyrdet. Restene blir puttet til hvile i seilkøya. Men hermed er ikke ulykkene slutt. En ny fokk hales opp. Vi leter etter fallet. Det er vekk. Vi famler rundt i bekmørket, snubler og sklir på dekket, som er fullt av snøslaps. En lommelykt forsøker å spre en lysbunt gjennom snøkavet. Fallet er blitt hvirvlet rundt stag og løpende rigg. Vi sliter med å få klart det opp mens vi driver inn mot kysten. Vi hører allerede brenningene. Endelig er fokka på vei opp. Da får vi et kast, og med et brak knekker storbommen — tablå!

Hadde vi arbeidet fort før, så ble tempoet satt ytterligere opp nå. Vi aner ikke hvor langt vi er fra land, heller ikke bestemt hvor vi driver hen, men vi hører bulderet tydeligere. Stumpene blir halt inn, vi klarer opp, og hvordan vi omsider får satt det klossrevede storseil uten bom, er oss selv en gåte. Da trenger lysglimt fram gjennom snøføyka, mistenkelig høyt oppe fra, og vi gjenkjenner Kullen fyr på svenskekysten.

Det er på høye tid. *Ho-Ho* presser seg sørover. Vi bestemmer oss for å gå inn til Helsingør for å få alt i orden igjen. Det grå dagslys siver omsider inn i kahytten, da rormann hoier: «Fyrskip for baugen!» Vi legger om kursen, hører togene inne på Sjælland,



lydbøyer, og omsider Kronborg slotts mektige brøl, nærmere og nærmere. Plutselig letter været, og der ligger Helsingør med sin lune havn. Vi graver fortøyningspålene ut av snøfanene på kaien og gjør fast. Inntil kokken hyler «mat», morer vi oss med å holde oppvisning i å skli fra for til akter. En vil jo gjerne drive litt vintersport også for siste gang.

Nå er billige råd gode, for kassebeholdningen minner om Fredrikstad Privatbanks etter at boet var oppgjort, og vår eneste trøst er at Danmark vant Grønlandssaken, så litt elskverdighet må vi vel kunne gjøre regning på. Her ligger jo også Helsingør skipsverft, som i sin tid fikk lov å bygge m/s «Venus», også kalt Nordsjøens dronning. De måtte vel også kunne påta seg å reparere vår s/s «*Ho-Ho*», alle havs prinsesse, og neste morgen tar Østmoen restene av bommen på nakken og vandrer like inn på sjefdirektørens kontor. Man skal jo gå til hodet og ikke til halen når en vil ha noe gjort. Det viste seg straks at vi har den rette mann foran oss, og straks etter ligger *Ho-Ho* ved verkstedets kai.

Vi har nærmest inntrykk av at alle verftets ingeniører og arbeidere arbeider med *Ho-Ho*. Vårt aller minste ønske blir oppfylt. Våre klær tørker, på seilloftet lappes seil og det syes nye nødvendige presenninger. Vår propell blir slipt av og maskinen kiket etter, og så kommer en splinter ny bom på plass. Vi har nok med å stelle mat og gjøre det koselig ombord for disse elskverdige menneskene, som setter mer pris på et måltid og hyggelig prat ombord i våre små kahytter enn å gå hjem til sine koner. Ja, vi har dem mistenkt for å benytte oss som en god unnskyldning! Men det er vel ikke nødvendig å fortelle at det julebrennevin vi fikk i København strøk med. Imidlertid kunne vi vel aldri hatt mer glede og

utbytte av det enn vi fikk her. Til gjengjeld sendte bryggeriet i Helsingør en stor kagge øl ombord. Den ble plasert bak masten, mens en kasse ekstra fine saker fikk en sikker plass i maskinrommet.

Oppgjørets time kommer, og vi vandrer inn på kontoret for å gjøre opp. Regningen ligger ferdig, og damen sender oss et smil, idet hun overleverer den fryktede lapp. Hva? Ti danske kroner! Ja, det kunne vi da saktens betale med glede, og i vår takknemlighet tilga vi i hvert fall for en stund danskene både Grønland, Tordenskiold, statsarkiv og gammel nips i museene fra gamle dager. Vi takker så godt det lar seg gjøre og vifter til Kronborg slott igjen forsvinner akterut.

I fire døgn ligger vi og kaver i tåke og motvind nordover langs svenskekysten, tåkeluren hyler — det svares. Våre to sidelanterner sender en rød og grønn strålebunt et par meter ut i skodda. Rormannen lytter og stirrer. Brølene kommer nærmere og nærmere — vi hyler igjen. Der hører vi propellslagene, vi hører maskintelegrafene ringe i maskinrommet, og så glir en svær svartmalt skipsside tett forbi oss. Hans røde lanterne skimtes svakt høyt over hodene våre et lite øyeblikk, og så er den vekk. Atter klemter maskintelegrafene, propellen hogger i og vi ligger alene igjen og famler. Endelig julaftens morgen feies tåken vekk av sørvest bris. Vi ligger øst for Skagen. Været er rent deilig, så kokken for anledningen sender vår lunsj, et veldig smørbrødfat og sjokolademugge, opp på dekk og her sitter vi og morer oss med måkene. Men tankene rusler allikevel hjem og følger i erindringen de siste hesblesende forberedelser til den store høytid.

Mørket faller på, det er en stjerneklar natt og vinden øker og øker. Vi minsker seil til det minste areal

og krysser oss opp i le av Skagen. Det er så lett å falle for de innbydende fristende blinkene fra fyrene på Skagens beskyttende moloer. Vi vil jo ikke være i stand til å vinne noe større ved å baske med denne hissige motvinden så allikevel. Bedre da å feire vår første jul ombord i ro og mak i havn.

Klokken elleve om kvelden skyter vi inn gjennom begge moloåpninger med slik fart at vi ikke får stoppet før vi sitter i solen innerst inne. Heldigvis er der ingen til å more seg over vår flotte entré i denne julestille havnen. Alle fiskeskøytene er tomme. Lys etter lys slokkes, en siste julesalme lyder fra et nærliggende hus, idet vi hiver våre oljeklær og fortøyer langs en fiskeskøyte. Kjøkken har halt opp et lite juletre fra en pappeske, og der henger den lille, rare, minnevekkende busken etter toppen i skylightet og snurrer rundt med små tente lys. Våre julepakker blir åpnet mens vi sitter rundt bordet og lar pølsene smake sammen med juleølet fra Helsingør. Brev blir åpnet og stillhet senker seg, mens en salme på gramofonen lager julestemning i vårt lille hjem. En etter en krabber til køys, og enhver er nok hos sine kjære i tankene før søvnen kommer listende.

Første og annen dag jul går med småforbedringer og prat med fiskerne, og tredjedags morgen klokken seks henger vi på slep med en fiskekutter ut gjennom moloen igjen. Det er stille, men værvarslingen har spådd østlig vind, og med solen kommer den også. Endelig begynner vår ferd over den fryktede Nordsjøen. Fyr etter fyr på Jyllands farlige nordvestkyst passeres og til slutt ut på natten forsvinner Hanstholmen. Snøen hvirvler ned, vinden øker og en spjæret klyver berges klokken to. Et par timer senere blir annet rev tatt i storseilet og ett i fokken, og neste kveld bærer vi av sted for bare fokken i opprørt hav.

Mer enn to timer ad gangen greier vi ikke å bade i snøslaps og isvann i styreluken. Det hviner og uler, kammene blåser av de krappe sjøer som forsøker å velte seg over vårt akterdekk, men *Ho-Ho* er i sitt ess og leker den rene sisten med sjøen. Gutta rugger fram og tilbake i sine køyer i trygg søvn, og rorgjengeren brøler av og til ned etter en varm sigarett. Vi har sydd nye votter av oljelerret for å holde vannet ute. En kan jo ikke ta i en ting uten å bli kliss våt. Det gjelder å gardere seg mot alt ved nye oppfinnelser. At disse første votter har et humørfylt tilsnitt kan en vel tenke seg. Oljetøyet står rett ut fra veggen og peker på neste vakt som sliter med alle mulige klesplagg for å holde varmen inne og kulde og væte ute. Det tar en halv time å få rigget på seg alt. Vi har måttet oppgi å holde lys i lanternene våre. De blåser ut eller hivingen er så kraftig at lampeglassene ryker.

Under dekk er det godt og varmt. Petroleums-ovnen kaster et koselig lys over dørken i sovelugaren. Det eneste som forstyrrer og irriterer oss er en sjøskvett som av og til presser seg gjennom alle våre sinnrike skalkinger og presenninger over skylightet og ned i salongen.

Kokken velsigner nok til sine tider både kjeler, primuser og gutta, som absolutt ikke vil gi avkall på middag med både poteter og suppe. Men han greier da, tross alle *Ho-Ho*'s bukkesprang, å fremtrylle både frokost og middag. At kjøttkakene har vært nedom dørken et par ganger, spiller ingen rolle, for appetitten er glupende.

Det å spise er ikke så liketil før man blir kjent med båtens bevegelser. Ofte hogger en gaffelen i bordet i stedet for i kjøttbiten som sammen med tallerkenen har hoppet i hodet på vis á vise'n. Man lærer imidlertid snart å holde på hva man har og ikke stelle

med mer enn man kan holde på, og heller ikke å sette fra seg en ting uten at den står støttet opp på alle kanter.

Atskillige glassting ble ødelagt for oss de første dagene, men nå høres ikke en lyd i vår innholdsrike bysse. Alt er stemplet fast.

Nordsjøen viser seg fra sin uelskverdige side i tre lange døgn, mens *Ho-Ho* bærer unna mot sørenden av Doggerbank. Da gir både vind og sjø seg, og den 30. desember ligger vi og ruller midt oppe i en fiskerflåte. Kursen blir lagt sørover, og vi ser stadig trålere i det følgende døgn.

Vår navigasjon er et kapittel for seg. Våre midler strakk langt, men dessverre: en så viktig ting som en logg mangler. For å bedømme farten, spytter vakt-havende over rekka og tar en skjønnsmessig bedømmelse av hvor fort vi seiler fra «merket». Ved natt blir bedømmelsen gjort etter kjølvannet. Noen breddeobservasjon har vi ikke fått på grunn av været, så vi regner vår posisjon for å være meget usikker.

Vi mener imidlertid at så snart vi kommer innen synsvidde av et fyr skal vi nok få vite hvor vi befinner oss, og krysser trøstig av sted sørover i vennelig motvind. Da vi mener å kunne få fyr i sikte når som helst, er utkiken skarp, og med mørket dukker et fyrskip opp forut. Blink-blink — — Blink-blink, to blink hvert 20de sekund, og så hiver vi oss over vårt Nordsjøkart. Tre par øyne leter forgjeves rundt endepunktet på kurslinjen vår i kartet. Nei, ikke noe der! Letefeltet blir større og større, fram kommer forstørrelsesglass. Nei, vårt gamle kart fra opphoggingen, stemplet 1842, har nok ikke fulgt med tiden. Vi er like kloke, men ikke rådløse. Hvorfor ikke spørre seg for? Vi skyter opp langs siden på

fyrskipet et par timer senere. Det er for mørkt til å tyde navnet som står i store hvite bokstaver på siden, og så hoier vi ut: «What is the name of the ship?» Svaret er vanskelig å forstå. På'n igjen. «Which is the nearest port on the English coast?» ???? Intet svar «Ho-Ho! are you an English light ship?» og tydelig hører vi: «Dutch!» Et plask, og ankeret vårt rutsjer ut på 20 favner vann, like for nesen på den forbausede hollender. Gåten, hvor er vi? finner sin løsning på den hollandske nordvestkyst, Terschilling fyrskip.

Da det er nyttårsaften og vinden er løyet litt av, holder vi øl- og pølsefest i godt selskap idet fyrskipet holder musikk. Det er fullt hus og ball ombord, så vi lar vaktmannen på fyret passe på for oss også og vi går trygt til køys alle mann.

Så klemmer vi på med året 1934 neste morgen med vind fra S.V. midt i nesa — og der har vi den siden. Fra vår nye sikre posisjon slår vi oss i lange slag mot Den engelske kanal. Vinden er skiftevis laber og frisk, oppspedd med kulinger. Seilene blir revet eller rev stukket ut, i det uendelige. Det er finfin trening og mosjon, men det går ut over oljeklærne. Buksebaker, knær og albuer er særlig utsatt.

Wenduine Bank's lysbøye viser et veritabelt kjølvann. Tidevannsstrømmen i Kanalen gjør seg mer og mer gjeldende etter som vi nærmer oss Calais og Dover.

En tåket kveld den 5. januar skimter vi såvidt fyret i Calais. Trafikken er økt jevnt for hver dag, og vi krysser oss fram mellom utallige båter fra den franske til den engelske kyst og tilbake igjen. Dungeness, Dieppe, Isle of Wight, Cherbourg, Start Point, Isle de Bois, og så var vi den 13. januar atter på vei over Kanalen mot England. I den stive bris

stryker vi gjennom en stor engelsk flotilje. De svære slagskipene duver tungt i sjøen, mens torpedojagerne ruller som besatt så spruten står. Vi hilser flaggskipet, det mektige slagskip «Rodney». Den svarer prompt den lille klossrevede losskøyten hvor frivakten iført tøfler henger i riggen for å unngå sjøspruten. Lite aner vi det bryderi som vi siden helt ufrivillig forvoldte den.

Ut på ettermiddagen passerer vi tråleren Elk av Plymouth, praier og får vår posisjon oppgitt. Vi er ni mil sørvest for Eddystone Rocks fyr. Siden skulle det vise seg hvilke bølger vi setter i gang. Barometeret faller raskt samtidig som vinden øker og innenfor trålerens synsvidde dreier vi bi og gjør klar til å motta stormen. Storseilet beslåes og fokken klossreves, og alle surringer gæes nøye over. Omsider er alt klart, og vi legger oss på med baugen mot sørøst, og så har vi det gående. I to døgn forsøker de rasende elementer å bryte ned *Ho-Ho*, men forgjeves. Det verste er å gå klar disse steamerne som ligger på, nedvasket i de svære sjøer. Flere fører to røde lanterner i mastetoppen. Det betyr at de ikke er manøvreringsdyktige. Flere ganger ser det ut som vi skal kollidere, og vi må falle av og seile midt i uværet for å gå klar. Vi skimter dekkfolkene ombord i le av bakken og misunner dem absolutt ikke. Så snart vi er klar, jumper vi ned i vår lune salong til kortleiken og nøtteknekking igjen. Endelig kryper både vi og barometeret opp. Det er over for denne gang. Vi oppdager at strekkfisken på fokkestaget er brukket. Det er jammen godt at vi har så solid klyverstag, ellers hadde vel masten tatt seg en tur i dekk, og da var det vel ikke gått så bra med oss. Noen små flerrer i fokken får vi jo ikke ta det så nøye med.

Atter pløyer vi oss i kveldingen mot den engelske

kyst, og så snart fyrene blinker, konstaterer vi at vi atter er øst for Start Point hvor vi befant oss for en snau uke siden. Vel, det er av de små støt livet gir en seiler, og vi bestemmer oss for å søke havn. Vår petroleumsbeholdning er praktisk talt slutt. Det går hardt på beholdningen midtvinters i Nordsjøen, når en skal holde lamper og lanterner, primuser og ovner brennende praktisk talt i tyve av døgnets fire og tyve timer. Det er dårlig bevendt med halvtørre klær også, for ikke å snakke om tørre som mangler helt. Skittentøyposene er sprekkeferdige, og brødet vårt har et mistenkelig langt grønt skjegg.

Tidlig neste morgen praier vi en liten fiskerbåt i Lyme Bay, og vi spør etter havn. Fiskeren oppgir oss kursen til Lyme Regis og mener at vi vil rekke inn før det blir mørkt hvis bare vinden holder seg.

Alle kluter settes, og så rir vi på de svære døningene etter stormen, med rom vind mot den ukjente havn. På vårt kart finner vi bare en prikk og navnet. Det er alt til rettledning. Vi stoler på hellet og tar sjansene. Senere skulle det vise seg at vi til gagns hadde lykken ombord.

Moloen dukker opp, vi ser ingen åpning og regner ut at den må være på nordostsiden. En lykt ses på moloenden, en stake..., der kommer en robåt ut. Vi runder staken med 7 miles fart, skyter opp mot vinden og den trange åpningen. Idet vi skjærer forbi robåten, går alle seil i dekk. *Ho-Ho* glir inn gjennom åpningen ved det lille basseng, og ankeret suser larmende ut gjennom halegattet. Hva i all verden betyr dette? Det tar bunn med en gang. Ved lodning viser det seg at vi bare har en snau fot vann under kjølen! Da først oppdager vi i tusmørket at moloen er svart av folk. Velvillige hender forhaler *Ho-Ho* opp til kaien hvor den blir gjort solid fast. Det er



vanskelig, for dønningene går kraftig selv inne i havnen og kjører båten vår fram og tilbake langs steinkaien. Et kvarter senere står kjølen på bunn, og et par timer senere finnes det ikke en vandråpe å se innenfor moloåpningen!

Vi visste at det er noe som heter tidevann og også at det i Den engelske kanal er opptil 8 meters forskjell på høy- og lavvann. Men når det er høyvanne, og når det er lavvanne, se det var det ingen som visste. Slike tabeller eide vi ikke, men i stedet må det vel sies at vårt hell og vågsomheten i fullt monn hadde gjort opp for tabellene denne gang. Hadde vi bare vært en halv time senere ute, ville vi nok måttet svømme i land og tatt hjemveien fatt, etterlatende *Ho-Ho* til sin skjebne i brenningen utenfor moloen... Vi lar oss ikke merke med den lettelse vi føler over å ha unngått ødeleggelsen og mottar med smil de mange rosende uttalelser om vår flotte entre- «Det ser ut som dere har seilt ut og inn her mange ganger før,» sier havnekapteinen, «er dere lokalkjente?» Han ser nokså merkelig ut i ansiktet da han hører sannheten.

Der hopper flere journalister ombord, og så får vi da forklaring på menneskemassen på kaien og meget annet som får oss til å forstå at vår blotte tilværelse har satt engelskmennenes fantasi i bevegelse i en utrolig grad. Den før nevnte tråler Elk hadde nok misforstått hele situasjonen da den så oss reve ned før stormen. Elk dro hjem og rapporterte *Ho-Ho* i havsnød. At han hadde tilbudt assistanse som flott var blitt avslått, hadde han ordnet med seg selv i sikker overbevisning om at vi ikke i dette liv ville bli i stand til å dementere det. Vi likte ikke at han dessuten hadde gjort *Ho-Ho* til en dansk yacht, og kunne selvfølgelig ikke annet enn smile av at han i sin

fantasi hadde fått plass til et par unge damer på dekket. En ting hadde han imidlertid observert riktig, nemlig at vårt storseil bar det gamle losnummer 41.

Dette var etter avisene i korthet skipperens fremstilling av møtet med oss. Som en følge av denne melding stakk elskverdiggst redningsdamperen s/s «Robert and Marcella Beck» til sjøs assistert av Rodney med sine kraftige lyskastere for å søke å redde oss og våre nyervervede venninner.

Men fra spøk til alvor — så kunne det hele endt på en sørgelig måte, idet redningsdamperen fikk slått to mann over bord under sine edelmodige anstrengelser. Heldigvis ble karene reddet ombord igjen som ved et under. Redningsdamperens fører uttalte i sin rapport at det var det verste vær han kunne minnes, og avisene fløt over av beretninger om ulykker både på land og sjø.

Det eneste redningsfolkene kunne finne var noen vrakrester, og de mente at det måtte være restene av *Ho-Ho*, som derfor ble ansett som forlist. Og avisene spant en ende i hvert nummer om det såkalte kanal-mysterium.

Det var derfor ikke noe rart i at folk fra det lille Lyme Regis stormet ned på moloen, da det rapportertes at en yacht med nr. 41 i seilet kom frekt lensende inn mot havnen. Til gjengjeld fikk de den meget enkle løsning av de fire langskjeggete *Ho-Ho*-karer selv.

Det er en urolig liten havn vi ligger i på grunn av de svære dønninger som tordnende bryter mot de solide gamle moloer. Skumføyken står over, og det hender at det er umulig å komme inn på land uten å bli søkkvåt. Sammen med sjøen blir en masse små stein slengt opp. — Det går hardt ut over *Ho-Ho* som

på høyvanne jager fram og tilbake, fliser opp sin fenderlist og skraper av malingen tross alle forsøk på å holde båten ute fra kaien. Vi er ute på lavvanne og graver ankeret ned tvers av båten, men intet hjelper da vannhøyden stadig skifter. Vi må passe på når lavvannet kommer to ganger i døgnet, og få henne lenet mot kaien i riktig helling.

På den annen side er det en riktig hyggelig og interessant plass. Havnen som kalles The Cobbs, er nemlig den eldste kunstige havn i Den engelske kanal, anlagt omkring år 1300. *Ho-Ho* lener seg mot de historiske steiner hvor hertugen av Monmouth gikk i land i 1685, lot seg utrope til konge og gjorde et mislykket forsøk på å fordrive Jacob II. Våre fortøyningstrosser ligger om gamle nedrustne kanoner fra den spanske Armada, kjempeflåten som hundre år før Monmouth ble tilintetgjort av engelskmennene og stormen. Stillheten har imidlertid lagt seg over den lille, akterutseilte havn og den idylliske lille by, som med sine koselige hus bak eføydekte murer klorer seg fast på den smale strand under de høye klipper.

Vi blir imidlertid mottatt på en langt hyggeligere måte enn den historiske eventyrer. Dørene til de gamle skur rett ved siden av oss blir åpnet for at vi kan få tørket både tøy, seil og annet utstyr. Innbydelsene hagler inn, og vi spiser mer kaker og drikker mer te enn vi noensinne har gjort før, mens vårt engelske språk forårsaker latterkrampe hos våre nye venner.

En vakker dag er vi innbudt til revejakt på et vakkert gods. Alt som kan krype, gå, kjøre eller ri er på vei dit for å se på og hjelpe til. Det går for seg som i gamle dager. Det er dekket lange bord med sandwiches, kaker, te, øl, vin etc. Det ene for folket, det

andre for gjestene. Livr kledde tjenerer med steinansikter og s lvtbrett oppvarter de beredne deltagere av begge kj nn, hvis de ikke  nsker   forlate sine skinnende yndlingsdyr. Det er deltagere i alle aldrer. Gamle skinnmagre gubber med leggings h yt over st vleskaftene og korkhatten solid festet i en l rrem om halsen. Noen med skinnforkl r som rene cowboys, andre av yngre datum, i ulastelig antrekk med silke-kalvekryss og h yr de frakker, hvite bukser og sorte lakkst vler og et likes  blankt sotr r p  toppen. Damer av en eldre  rgang og stil b rer slepet p  sine vepsetaljede ridedrakter over armen, mens unge, muntre piker i moderne sportsdrakter kjekt tumler sine livlige gangere.

S  kommer masteren og alle hundef rerne med en vrimmel av brunflekkete hvite bikkjer med viftende haler. Trompetene gjaller, og snart etter h rer vi at losen g r nede i dalen. Vi vandrer rundt slottet hvorfra det er god utsikt, og betrakter skuespillet i behagelig selskap med noen unge damer. Den forfulgte reven har f tt n dest tet, og samtalen kommer inn p  hva slags jakt vi driver i Norge. Borgen svarer flott og i en fart: «We are shooting fools!» Tre s te munnar blir st ende  pne av forbauselse, og til slutt sier den ene av dem vantro: «Is it really allowed? Norway must be a marvellous country.»

Men tiden g r dessverre s  altfor fort i behagelig selskap. Vi tar oss sammen tross fristende innbydelser og takker for oss og alle de deilige kaker, frukt og godter som blir sendt ombord. — Det er den 29. januar, en tindrende m neskinnsaften med havet lett kruset av en liten nordostbris. The Cobbs er igjen full av folk som skal se oss vel av sted. H yvannet skal ta oss av grunnen i kveld. Alt er klart, men *Ho-*

*Ho* står godt. Vi hiver vår gamle gresstrosse i land, og på den henger alle våre venner seg for å dra oss av og ut på dypt vann. Vi synger opp *Ho-Ho!* og snart synger alle sammen med. Det er merkelig hvilken makt sangen har, for — et brak! og der ligger både hans velærverdighet presten, generalen, havnefogden og byens øvrige honoratiores — såvel med som uten skjørt — og spreller i en haug i sølen med stumpen av trossa mellom seg.

Før de får summet seg i all latteren og livet sniker vi vår veldige hvalmanila ned i baugen, og ved neste lokkende *Ho-Ho* skurer sanden under kjølen, og så glir vi ut gjennom moloen, mens vi får våre avskjedshurraer. Lysene forsvinner snart fra den hyggelige byen som ytet oss slik gjestfrihet, og med mange gode minner duver vi sørover mot neste mål.

Vinden er gunstig, og med utfirte skjøter bærer det vest-sørvest forbi vår gamle kjenning Eddystone Rocks. Neste natt blinker Cape Lizard farvel til oss, og vi legger kursen godt klar av Quesant på franskekysten ut i Atlanteren for å slippe det verste av den beryktede Biscaya.

Været er fortsatt fint med jevnt økende vind, og vi logger 5-6-7 mil etter skipperskjønn, og natten til den 2. februar kan vi notere oss hele 430 mil fra Lyme Regis. Så tar Biscaya seg sammen, og vi må til med revejobben igjen. For en liten storm av nordost jager vi av sted for klossrevet folk og storseil, side om side med en stor lastebåt. Høyt til værs i frådende skum rev vi av vår konkurrent, og så aker vi ned i dypet og tar en vurdering av neste tårnhøye kam som kommer truende bak oss. Det ser faktisk ut som om den innhule kam vil falle platt ned på vårt lille dekk og begrave oss, men isteden får vi oss en kjøretur til værs igjen for å få understreket at vi holder følge med konkurrenten. Hei!

hvor det går, time etter time. Vi vifter over til tramperen med en tauende, og virkningen ser vi på skorsteinen hans. Den spyr ut svart røyk.

Mørket siger over oss, det piper og hviner i stag og blokker, det braker og fosser, og morild glitrer i brottsjøer, ja i seil og rigg. Rorgjengeren har en stri tørn med å parere sjøene som vil ha *Ho-Ho* på tvers — hvilket omsider lykkes. Bommen hviner over rormannens hode og knekker som en fyrstikk mot lensestaget. Pyjamas bytter plass med oljetøyet, og etter slit og strev ligger snart storseilet og resten av vår fine danskebom forsvarlig surret på dekket. Med fokken satt som breifokk bærer det løs igjen, men nå er steamerens akterlanterne forsvunnet.

Vinden løyer av en del, men den 3. februar regner vi oss fri fra Biscayas ildfulle favntak. Vår posisjon anslåes til å være 10 mil vest for Kapp Finisterre på Spanias nordvest-kyst. Kursen legger vi så om for å få føling med kysten av Portugal, og med to rev i storseilet, satt uten bom, seiler vi raskt av sted, tross den lille seilføring. Allerede neste kveld kjenner vi en sødmefylt lukt av land, og den påfølgende morgen ligger vi og dupper i vindstille utenfor Oporto. 860 mil utseilt distanse fra Lyme.

Solen og varmen er kommet. Drivvåte ulstere, votter, bukser og sjøstøvler går til værns som festflagg i anledning av dagen. Vi lufter vinteren ut av *Ho-Ho* gjennom åpne skylights og ventiler og innvier sommeren med å åpne den frivillige badesesong i deilig sommerblå, ramsalt sjø.

For svake heng fra nord passerer vi Leca, Kapp Mundezo, Penedo de Saudade og Burlings fyrer. Det går smått nå, og ofte ligger seilene på dekk i timevis for å unngå slitasje ved slingringen.

Det samme strålende vær fortsetter. Vi har føling

med land bare om natten, når fyrene kaster sine blink ut til oss og melder av hvor langt vi er drevet i dagens løp.

Den 10. februar om morgenen purrer rorgjengeren oss ut til et vakkert syn. Kapp Roca's steile klipper med fyret skinnende hvitt, kneisende som en borg på den grønne gressmatten på toppen. Bakenfør hever landet seg enda høyere til værs med vingårder og slottsruiner. Inn under klippenes hvite, brusende fotstykker hogger fiskerbåtene seg fram med maleriske, røde seil, mens travle dampere litt lenger ute skjærer sine kortvarige furer i det blå havet.

Kapp Roca er den lille vorten på nesetippen av den pyreneiske halvøys kjente hode. Vi er altså like utenfor Lissabon, og fristelsen til å anløpe byen og ta del i de muntre karnevalsfester er stor. Vår motor motstår imidlertid fristelsen både for seg selv og oss. Den nekter å hjelpe oss opp mot strømmen, og da må vi bøye oss og drive videre.

Brødet er sloppet opp. Syv som var lodne av mugg lot vi gavmilde kong Neptun få, og den siste fleskebiten ville selv ikke fisken ha. Melboksen er skrapet, så nå kommer det an på dagens kokk om måltidene blir vellykket. Havregrøten er vår beste venn. Men la oss heller fortelle litt om hvordan vi har det i disse deilige dager.

Vi har innrettet oss slik at vi er kokk etter tur. Klokken 2 natt er han fri alle vakter til klokken 2 neste natt, da neste mann overtar. Morgenvakten er den deiligste. I dette fine været går den fra klokken 6 til 10. Man går rundt og pusler, slukker lanterner, heiser seil til den kommende morgenbris. Dekket blir spylt mens solen bryter fram gjennom disen fra en rød himmel og visker ut en blek sigd av en avtagende måne. Det blanke vann blir mørkeblått under krus-

ningen av vinden. Det pusler og risler foran *Ho-Ho's* baug, mens skjøtene strammes og flagget og vakeren vifter muntert i en gunstig retning. Kokken vekkes pent noen ganger, og så stikker han hodet opp av kappen, griner mot solen og spør etter nattens nyheter. Med et blick på de små skumdatter utbryter han: «Ikke mer vind nå, takk,» og dukker ned til dagens virke, mens hjernen tumler med forskjellige blandinger av de gjenværende råstoffer.

Så freser primusene. Reveljen går, og omsider stikker to hoder opp, smiler fornøyd til solen og går løs på skjønnhetsmidlene, mens de alt i ett snuser over ventilene til byssa. Kaffelukt driver i nesen og stekelukt som innbyr til gjettekonkurranser og veddemål. Grøten kommer dukkende opp som sedvanlig, og den velsignede massen svinner inn, mens kokken ønsker seg noe igjen til senere på dagen. Han sender derfor sine hjelpetropper: stekte poteter, syltetøy, kaffe og sjokoladeplater opp til slukhalsene og trekker seg skyndsomt ned til en liten klatt havregrøt som han har i sikkerhet under dekk.

Så tar vi fatt på dagens virke, seillapping, snekring og pussing av nedrustet verktøy. En liten klesvask vifter mellomgrå i riggen, mens jammerkommodenurrer gamle slitte melodier. «Portugisiske orlogsmenn», også kalt bidevindseilere, krysser mot oss, og enkelte blir halt opp i en pøs til nærmere besiktigelse. Det er en manetsort med en langstrakt, eggformet, luftfylt kropp på ca. 15 cm. På ryggen, som stikker over vannet, sitter en lang, høy kam som tjener som seil, og under kroppen sleper lange brenntråder. Den er glassklar og av en vakker, blåaktig farge. Store dykkere, en måkeart, morer oss med sine flotte stup fra svære høyder. Imens kiker vi på solen med sekstanten og velsigner kokken da han fremkommer med



sin havregrøt i ny skikkelse, stekt som lapper med syltetøy og sjokolade.

Ut på dagen kommer «Barbereren i Sevilla» med saks og kam, og vinterragget blir fjernet mens offeret engstelig ser seg i speilet og tenker på nyklipte sauer og mørkøyede señoritas.

*Ho-Ho* vasser ufortrødent videre i dovenskapens tegn. Det føles som også vår kjære båt vil nyte det deilige været etter basketaket med vinterstormene.

Middagen, også kalt dagens rebus, blir servert med opplysning fra kokken om at klagemål kun mottas skriftlig. Da to store gryter er tomme, lyder beste løsning slik: Erter, poteter, ris, corned beef, — stuert sammen, stekt, kokt, pepret og svidd. Belønningen, syv hermetiske plommer pr. mann, blir så delt ut for å ta bort smaken og mildne gemyttene. Kokken takker rørt for den tilsynelatende overbærenhet og lurert på om han ikke er mannen til å skrive «boken om den morsomste mat».

Dekket ryddes, og alt gjøres klart til natten. Solen dukker stor og rød ned i horisonten.

Vi sitter på dekket med vår aftenrøyk, synger og prater mens stjernene og omsider månen dukker opp. En etter en kryper ned til køya, og så sitter nattevakten igjen alene og betrakter drømmende det morildglitrende kjølvann, mens fyret der inne på Portugals kyst sender sine lysbunter i evig runddans over horisonten.

Plask i plask! Lysende morildflekker farer hit og dit, nærmere og nærmere. Vakten henger over rekka og kiker på de kraftige springere som leker i kjølvannet og foran baugen. Det hviskes noen magiske ord inn i storfiskerens køye, og straks er han på dekk hos sin kjære harpun, som alltid ligger klar. Lysten på biff lyser i øynene hans der han står på bakken,

ferdig til kast mot skyggen av fisken inne i morilden. Tjo! der går den og står! — Linen flyr ut — et rykk — og fisken er vekk! Borte med alle de andre. På harpunen henger ikke større biff enn nok til den vesle bikkja vi skal ha. Storfiskeren jumper til køys med de ord: «... de kommer nok igjen, og da..

Natten til den 13. ligger vi i stilla 1 mil nordvest for Kapp St. Vincent, hakespissen på hodet. Vi skal nå si farvel til Europa og venter at verdensdelen vil blåse i oss for en stund. Joda, der lyner det i noen svarte skybanker i nordøst, og *Ho-Ho* får det plutselig travelt og langer i vei mot Las Palmas bare 600 mil borte. I tre dager blåser portugisernorden det den kan, og så må den trekke pusten igjen. Halve veien av de 600 milene er alt tilbakelagt.

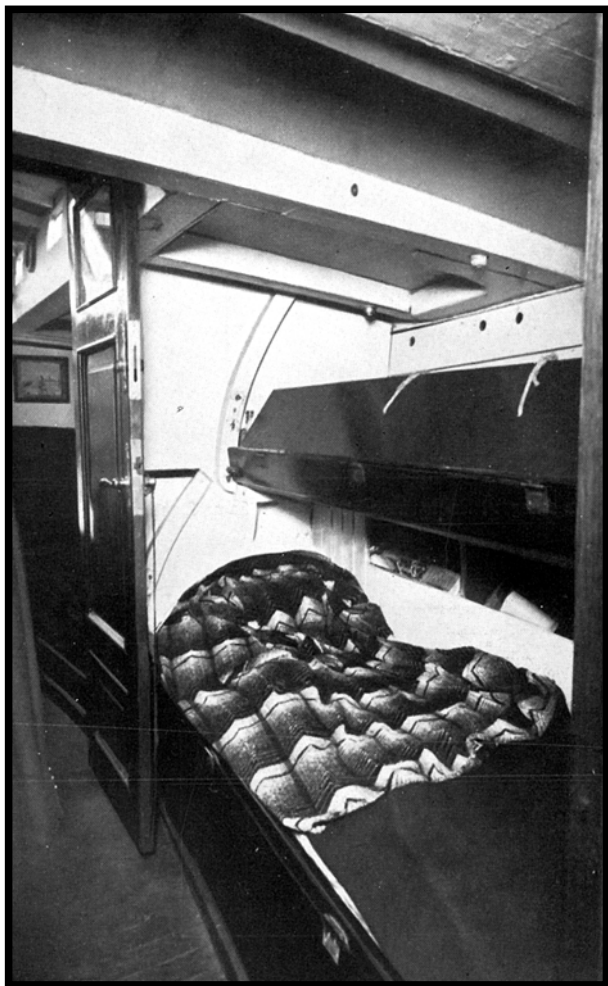
Ut på ettermiddagsvakten får vi noe rart i sikte. Livbåt? Ja — jo, det er... Fram med kikkerten! Men det er vanskelig å si hva det er. Det gjettes vilt, men det med livbåten tiltaler oss mest, især hvis det skulle finnes noen forkomne skibbrudne i den. Vi nærmer oss, og endelig er livbåten avlivet. Det er noe stort, rundt, rødt — en bøye! Kommet kloss oppunder ser vi at det er en stor lysbøye som har slitt seg og er ute på en farlig ferietur, slepende på de svære lenkene og overgrodd av langhals. Noen identifiseringsmerker fins ikke. Uheldigvis har vi ingen midler til å senke den. Vi priser oss lykkelige over at vi ikke kjørte på den i mørket og lovet oss at den skulle bli rapportert.

Den 17. klemmer vinden på igjen så hissig at vi ligger på været i to døgn, og så stamper vi oss klossrevet fremover igjen. Sjøen graver seg atter opp, fargen er metallblå, solen grønn, og siktbarheten mindre og mindre. Vi ser knapt et par hundre meter, og så fyker gulbrun sand innover *Ho-Ho*. Saharas ørken sender oss langt til havs en hilsen og velkom-

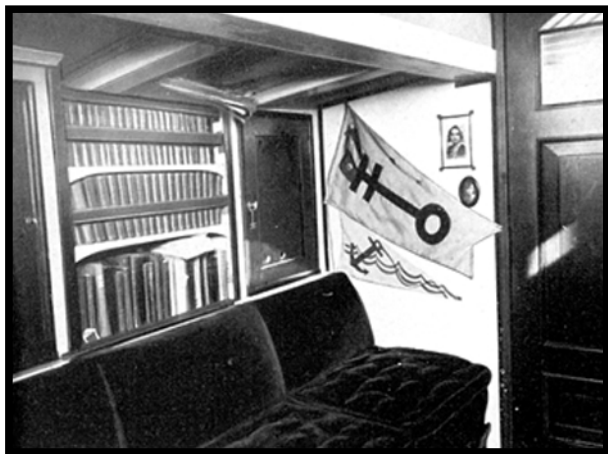
men til Afrika, og det så kraftig at vi for annen gang må legge oss på igjen. Svaler og andre småfugler er blåst til havs og slår seg dødstrette ned på dekket. Spesielt legger vi merke til et par som holder tett sammen, flaksende en fot over den hivende hvite rekken. Den ene setter seg, men den andre tør ikke. Så letter den igjen og forsøker å få den andre med seg ned. For å vise hvor ufarlig det er, setter den seg flere ganger alene, og til slutt lykkes det å få med den andre også. Vi setter ut vann og mat og tør knapt røre oss for ikke å skremme stakkarne. Morgenen etter finner vi dem døde oppi en taukveil bak masten.

Vår anslagsvise navigasjon uten logg og observasjoner tilsier oss at vi er i nærheten av Canaryøyene og formodentlig da Grand Canary. Siktbarheten er like dårlig. En del båter passerer oss om natten utenfor praiehold, og vi rigger opp en meget enkel elektrisk morselampe av vårt radiobatteris ledninger og lamper. Telegrafisten sitter nede, og vi retter lysstrålen mot en båt vi har fått skuddhold på. *Ho-Ho* blinker det ut i mørket... Pokker også, der ble det strek istedenfor prikk. Om igjen, men den bryteren lager streker og prikker etter eget ønske. Steameren slår stopp, og streker og prikker blinker lynrapt ut til oss. Vi greier ikke det tempoet, uøvde som vi er, og forsøker igjen våre kunster med nøkkelen. Men da rister steameren på hodet og legger i vei sin slagne kurs, og dermed røyk sjansen.

Den 23. februar får vi endelig se både solen og horisonten. Spent regner vi ut vår bredde, og resultatet stemmer godt med våre bange anelser. Nord bredde  $25^{\circ} 25'$ , altså 150 mil sør for Las Palmas. Da vi ikke eier kronometer og vår gamle radio er ubrukelig, er vi pent avskåret fra å få tak i lengden. For å være helt sikker på å få vår nøyaktige posisjon legger



Fra sovelugaren med gløtt inn i salongen. Køiene er utstyrt med slingrebrett og er regulerbare så de kan tilpasses båtens krenkning.



Fra salongen i *Ho-Ho*. Innredningen er tatt fra en 2nen klasses sovekupé.



Under kappseilas med en steamer i Biscayen brakk vi storbommen.

vi kursen rett øst mot Afrika. Ganske riktig. Om natten skimter vi høyt land forut, dreier bi da vi hører brenningen buldre der inne i mørket, og avventer morgens komme.

Solen bryter fram. Bare en mil inn i disen hever Afrikas 250 fot høye sandbarriere seg øde opp, og fargen kjenner vi igjen fra riggen og seilene etter sandstormen. Vi seiler nordover langs kysten, og hellet følger oss. Helt inne under land får vi øye på tre fiskeskonnerter til ankers, og snart rasler vårt anker til bunns blant dem. Vårt flagg og den fremmede båttypen bevirker at dekket vårt litt senere er fylt av undrende spanske fiskere. De ser uforstående på vårt kart, men ved utallige spørsmål kommer vi til det resultat at vårt bestikk behøvde vi ikke ha tvilt på. Vi befinner oss 40 mil sør for Kapp Bojador og har Las Palmas rett i nord. *Ho-Ho* hadde seilt rett forbi Grand Canary i sandføyken. Det gir oss riktignok et ekstra tillegg på 300 mil, men det spiller jo ingen rolle på vårt milebudsjett.

De tre skonnertene kappes om å være elskverdige, og grønnsaker, egg, brød og fisk avser de mer enn gjerne. Innbydelsene til å bese båtene og bli med og dra agnfisk helt innved land mottar vi med takk. Denne øde sandbarrieren egger vår eventyrlyst. Hva er der vel å se bakenfor den kanten der oppe? Vi ber om å bli satt i land, men da blir det bestyrtelse i leiren.

Nei, aldri i livet, det vil de ikke. «Maroquinos! Bandidos!» og så forteller de gestikulerende med skrekken malt i sine vakre, brune fjes at det er meget farlig å gå i land. Vi ville bli skutt og røvet. Den ene historien etter den andre blir fortalt om folk som — lokket eller frivillig — var gått i land, ble plyndret og siden solgt som slaver inne i landet. Røverne lå på lur

oppe på barrieren. «Alt ser fredelig ut, og vi er jo bevæpnet,» sier vi og klapper på både Madsen-Mygdal og Staunings kanonløp. Men like lite hjelper det, og da vi selv ingen jolle har, må vi pent bli hvor vi er, til alt hell for oss. For å vise effektiviteten av vår bevæpning dunderer vi løs på skytevollen der inne så det går rene sandskred. Da ilden opphører, skriker plutselig en stemme «Maroquinos!» og peker.

Nedover skråningen kommer tre svarte fanter, og kikkerten kommer fram i en fei. Rett inn for oss, bare 7 meter borte, tar de plass, og så begynner de å huie og vifte med noen fillete burnuser. De vil ha noen i land, men ingen har lyst til å dra inn til disse bevæpnede svartingene.

Det lakker imidlertid mot kveld, og da vinden frisker på, må vår oppmerksomhet flyttes fra røverne til *Ho-Ho*. Ankerplassen finner vi utrygg og heiser seil, men ankeret har huket seg for fast. Vi greier det ikke, og så forsøker vi å seile det løs. Det sørgelige resultat er at kjettingen springer, og vi har mistet vårt beste anker! Det spanske og norske flagg veksler avskjedshilsener, Afrika forsvinner i disen, og så er det atter bare hav å se.

Vi piner oss nordover i motvind og stampesjø for klossrevet seil i to døgn. *Ho-Ho*'s sterke og skarpe baug skjærer og hogger seg fram så hele båten står i vassføyke, og kokken har nok med å holde seg på høykassa.

Så blinker fyret til oss fra Teneriffas sørende, og morgenen bringer oss et oppløftende syn. Ja, det nytter ikke å se rett fram i horisonten for å finne den øya. Nei, over skyene, der glitrer det i dens snødekte topp. 4000 meter til værs! Da vi kommer nærmere, dukker der fram inni skyene topper av alle fasonger, spisse, avstumpede, ville og forrevne. Vi stirrer betatt

på dette vakre syn når sjøspruten gir våre fjes et lite, fredelig øyeblikk, og fortsetter vår vei mot Grand Canary i skyene lenger øst.

Så ligger vi like under øya i måneskinn og stekende sol på en speilblank havflate i to døgn, mens vi lengter etter biff og det deilige øl som skal danne innledningen til vårt opphold i Las Palmas. Omsider kommer en svak luftning som lar oss få se Las Palmas' lyshav, og omsider, den 10. mars klokken 10 om kvelden, glir *Ho-Ho* i mønstergyldig stand, med skinnende messing, inn mellom kjempemoloene, forbi en 23 000 tonns turistbåt, og vi huker en ledig bøye blant de mange, mange oseanfarere. Så kan vi atter sette en kopp trygt på bordet og sove en hel uavbrutt deilig natt igjen etter 31 døgn seilas.