

Plan over *Northern Quest*, en Boström 37.  
Konstruktør: Bruno Boström.

## Forord



I slutten av 1987 førte en mild bris meg ut gjennom Drøbak-sundet. Jeg skulle på jordomseiling.

Fjorten år senere – i juli 2001 – stod jeg opp Drøbak-sundet igjen. Jeg hadde seilt jorden rundt.

Båten min heter *Northern Quest*. Det er en havseiler på 37 fot.

Underveis logget jeg en distanse som tilsvarer tre seilaser rundt jorden, eller om lag 90 000 nautiske mil. Jeg hadde ofte mannskap, men like ofte seilte jeg alene.

Jeg har seilt siden guttedagene, men var langt fra fullbefaren da jeg la ut. Det er jeg fortsatt ikke. Ingen blir noen gang fullbefaren på havet.

Men noe har jeg lært.

Jeg har lært at de mentale forberedelsene er like viktige som de praktiske, og at det under lange seilas-er over åpent hav er like viktig å ha et sjødyktig sinn som en sjødyktig båt.

De fleste som legger ut på langtur, tar de praktiske forberedelsene alvorlig. De er omhyggelige med valg av sikkerhetsutstyr, navigasjons instrumenter, sjøkart, tauverk og seil. De leser ofte til kystskippereksamen, og kanskje lærer de å reparere en dieselmotor. De studerer bøker om seiling i hardt vær og om hvordan de skal sette et anker. De ivrigste tar også bryet med å skaffe seg sertifikat som radioamatør.

Det er vel og bra.

De mentale forberedelsene, derimot, kommer lett i skyggen. En seilbåt er liten, og det vil alltid være

fysisk trangt om bord. Men hvordan unngå at det også føles trangt psykisk?

På havet er flukt umulig. Konflikter som måtte oppstå, i ens eget indre eller mellom medlemmer av besetningen, må løses der og da. Det er andre enn jeg som har sagt at en skipper eller et mannskap i psykisk ubalanse er farligere enn den verste storm, men det kan ikke gjentas for ofte.

Det er ikke få langturseilere som opplever å få sine drømmer knust fordi den viktigste av alle egenskaper, tålmodigheten, ikke strekker til.

Når tålmodigheten svikter, står kjedsomheten på lur, og den som kje der seg, mister evnen til å tåle skuffelser. Da hjelper det lite med all verdens praktiske kunnskaper om seiling når det røyner på.

Er det ikke farlig der ute? spør noen.

Nei, det er ikke farlig. Det er bare annerledes. Det farligste er å bli hjemme. For har du først tenkt tanken på å dra, og du ikke setter seil, kommer du til å angre resten av livet. Det er ikke så mye motet det kommer an på. Det er viljen. Har du vilje, kommer motet av seg selv.

Jeg har tidligere gitt ut tre bøker om mine seilaser. Det er *Oppbrudd* fra 1990, *Havet har meg nå* fra 1992 og *En sjøreise til Sibir* fra 1996. Her skildrer jeg turen over Atlanterhavet og mine mange og lange seilaser på Stillehavet, fra Panama i øst til Hongkong i vest, og fra New Zealand i sør til Sibir og Alaska i nord. Ved siden av å være opptatt av hva som rører seg i hodet på en seiler, gir denne boken også et blikk inn i den lange og avsluttende etappen på jordomseilingen, fra Australia til Norge.

Jeg tror også andre enn ihuga seilere vil ha nytte av denne boken. Mange av de valg og avgjørelser en skipper står overfor, har gyldighet også på land. Også i andre tilværelser enn den en jordomseiler befinner seg i, er det behov for snarrådighet, tålmodighet og evne til å inkludere menneskene omkring seg.

Didrik Hvoslef-Eide har illustrert boken. Han har vært med på flere strekninger underveis, og er blant dem som har seilt lengst på *Northern Quest*.

Sidsel Wold har skrevet et kapittel om hvordan hun opplevde å være kvinne til havs. Hun hadde knapt seilt før da jeg inviterte henne med på en etappe. Hun ble om bord i nesten to år. Sidsel er i dag min kone.

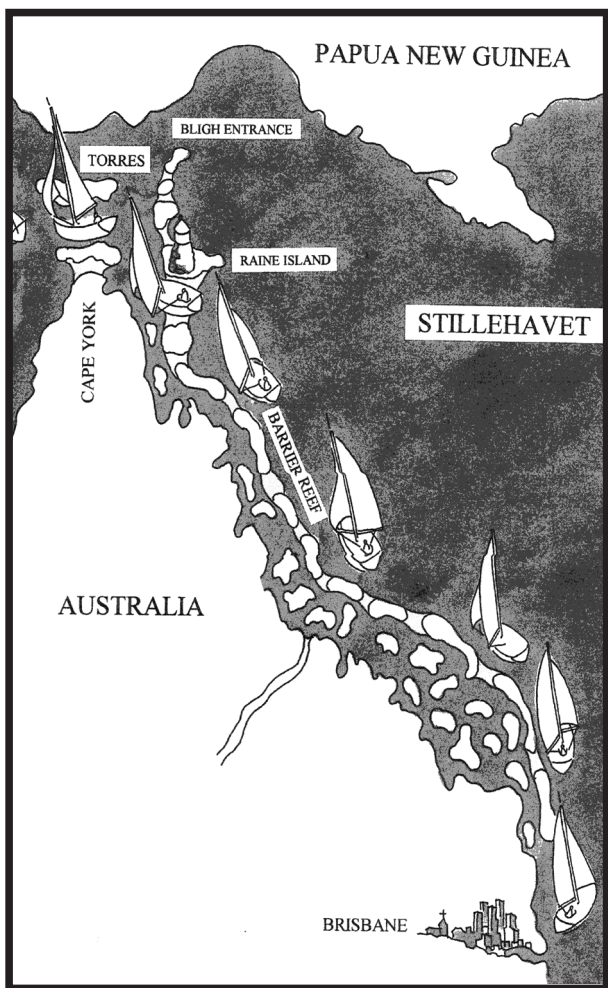
*Navigare necesse est, vivere non est necesse*, sa de gamle romere. Fritt oversatt betyr det noe sånt som at et liv uten seil er et innholdsløst liv. For meg har det vært sant, og vil alltid være det.

Enn for deg?

Oslo i oktober 2001

Ragnar Kvam jr.





For å vinne tid seilte jeg på utsiden av The Great Barrier Reef til Raine Island, der jeg krysset revet i en halsbrekkende manøver.

## Å seile er å våge



*Det er gjennom nervøsitet jeg har lært å skjerpe meg, som om den lokker fram en ny og ukjent sans hver gang jeg står overfor en uvanlig utfordring.*

**D**en australske fiskeren ville berolige meg: – The Great Barrier Reef er ikke farlig. Det ser bare slik ut.

Ikke farlig? Visste han ikke at revet utenfor Australias kyst hadde vært sjøfolks skrekk i århundrer?

– La gå, innrømmet fiskeren da han så min vantro, – la gå at tidevannsstrømmene kan bli nokså sterke.

Jeg så på ham. Han hadde fisket på Barriererevet et helt liv og kjente dets luner. Jeg, derimot, skulle gi meg i kast med det forræderske farvannet for første gang.

– Kommer du deg bare gjennom dette nåløyet, går resten av seg selv, drev han på, ivrig pekende i sjøkartet. Han hadde satt fingeren på en åpning i revet. Den var trang, og ville jeg finne den i fråden fra den brølende brenningen? Kartet inneholdt dessuten opplysninger om at opp målingen ikke var uttømmende, og at farvannet derfor kunne inneholde skjulte farer.

Jeg befant meg i Mooloolaba, en badeby like nord for Brisbane. Jeg skulle ha seilt for lenge siden, men det hadde tatt tid å gjøre båten klar. Tusenvis av nautiske mil over Stillehavet, fra Alaska til Australia, hadde satt sine spor.

Under normale omstendigheter ville ikke de mange utsettelsene betydd noe, det var fortsatt lenge til orkansesongen satte inn. Men jeg hadde dårlig tid av andre grunner. Sidsel, som hadde seilt med fra Alaska, hadde reist hjem og ventet i Oslo. Hun skulle ha termin, og jeg ville være til stede under fødselen. Mens jeg ennå hadde god tid, bestilte jeg billigbillett fra Darwin på Australias nordkyst. For å nå dit måtte jeg først seile drøyt 2000 nautiske mil, og da jeg omsider kom under seil den første dagen av august, var det bare tre uker til flyet gikk.

Halsløs gjerning?

Mine venner i Mooloolaba yacht-klubb mente det, ikke minst fordi jeg skulle seile alene.

Flere av dem hadde selv tilbakelagt strekningen, og jeg måtte ikke tro på fiskere; deres stolthet hindret dem likevel i å snakke om farer. Og hadde jeg noen gang seilt gjennom Torres-stredet, som ikke er mindre beryktet enn Barriererevet? Der ville jeg i tillegg til rev og kraftig tidevann møte tett skipstrafikk – og hadde jeg ikke tenkt å sove?

Sove, jo; selvfølgelig skulle jeg sove, selv om det bare ville bli en høneblund i ny og ne. Men akkurat det bekymret meg ikke, jeg hadde god trening fra lange soloseilaser.

Den beste ruten for en som vil seile fra Brisbane og nordover, går innaskjærs – i en godt merket led mellom Barriererevet og kysten. Ruten er spektakulær og fristende, men et mylder av øyer og undervannsskjær krever hyppige kursendringer. Farvannet egner seg derfor dårlig for nattseilas, særlig for en aleneseiler. Tvunget til å ankre om nettene ville jeg miste verdifull tid.

Jeg kunne også seile til havs og gjennom det langt bredere Bligh Entrance nord for Barriererevet. Men i så fall ville jeg havne helt oppe under kysten av Papua Ny Guinea, en betydelig omvei, ikke minst fordi jeg på vei sydover igjen måtte regne med å få motvind.

Bare om jeg kunne krysse Barriererevet på tvers, ville jeg spare tid. Men siden revet er dårlig kartlagt, var det ikke lett å finne en farbar vei. En *cruising-guide* jeg hadde, nevnte ingen slik mulighet; den var mest opptatt av å skildre fortreffelighetene ved å seile i innerleden. Den offisielle losboken for området slo kort og godt fast at sjøfarende som ville ta seg fram over revet, måtte være lokalkjent.

Det var mens jeg studerte kart og bøker, jeg traff Mathew, som fiskeren het. Jeg oppsøkte ham om bord i Penguin, en 40-fots stålbat utstyrt for skalldyrfiske på Barriererevet.

Han hadde stort skjegg og så skøyeraktig ut.

– Du må ikke tro alt du hører om båter som forsvinner på Barriererevet, sa han og skjenket en ny runde kaffe. – Her skal du gå. Gjennom Raine Island Entrance.

Jeg næret fortsatt tvil.

Mathew la neven på skulderen min, der vi stod bøyd over kartbordet. Den var tung som en klubbe.

– Ser du den lille øya der? Det er Raine Island. På den står et sjømerke, egentlig et stort tårn, og tro det eller ei, det var det første sjømerke de engelske kolonistene bygget i Australia. Gå mot passet ved ti-tiden om morgenen, da får du solen i nakken, og du kan lese farvannet som en åpen bok. **No worries, mate.**

Det var ikke bare passet som bekymret meg. Farvannet innenfor så også vanskelig ut, fullt av min-

dre rev og lumske korallhoder, med vanddybder ned til bare halvannen meter her og der. *Northern Quest* stikker to.

Jeg tok en passer og lot den vandre over kartet. Revet var 65 nautiske mil bredt, eller omtrent som fra Oslo til Færder. Jeg kunne ikke regne med å ha godt dagslys i mer enn ti timer. For å nå over revet før det ble mørkt, måtte jeg holde rundt syv knop i snitt. Det kunne jeg bare klare med frisk akterlig vind.

Mathew la en linjal på kartet og trakk en strek over revet fra Raine Island mot Cape York, Australias nordligste punkt.

– Om du holder deg strengt langs streken, kommer du velberget fram, sa han og rullet sammen kartet. – Ta det med deg.

Jeg takket. Men om jeg fikk været imot?

– Ta det med ro. På denne årstiden blåser det nesten alltid fra sørøst. Regn med kuling. Skulle du likevel være uheldig, kan du alltid ankre.

Ankre, ja, det kunne han si, som hadde motorisert ankerspill. Men å ankre i koraller er ingen spøk, særlig for meg som må hive med håndkraft.

Kjettingen har lett for å kile seg fast, og faren øker for at den skal ryke. Og hva gjør du da, om du plutselig driver av sted i ravnsvart natt, med brott på alle kanter?

Mathew rullet ut kartet igjen.

– Her, sa han og satte noen kryss. – Her finner du korallsand. Setter du ankeret i sand, unngår du slike problemer.

Sant nok. Men å treffe de små grønne flekkene med sand er ikke alltid like lett, og slett ikke om strømmen går sterk.

Et øyeblikk lurte jeg på hvorfor han nærmest insisterte på at jeg skulle velge ruten over Barriererevet. Han gikk vel ut fra at jeg ikke var kommet til ham for moro skyld. Jeg bad om et råd og fikk det. For ham var ruten trygg. Hvorfor skulle den ikke være det for meg?

Innerst inne takket jeg for tilliten, og på hjemveien visste jeg at jeg hadde tatt et valg. Jeg skulle seile gjennom passet ved Raine Island.

Tøvete, sikkert, siden risikoen neppe stod i forhold til de to-tre dagene jeg ville tape på å gå gjennom Bligh Entrance lenger nord. Men som vanlig utviklet valget seg til å handle om andre verdier enn bare tid. Det skulle nok en gang dreie seg om trangen til å dra mot det ukjente, der det ukjente ikke bestemmes av om du har vært der før eller ikke, men av den risiko og derfor også den spenning en seilas er forbundet med.

Mer enn noe annet dreier seilas seg om valg. Vær og situasjoner skifter, og selv på korte turer vil selve veivalget stå sentralt. For selv om det i matematikken heter at den korteste veien mellom to punkter er en rett linje, er det slett ikke slik på havet.

Iblant kan det ta tid å bestemme seg, selv lider jeg ofte av beslutningsvegring. Når jeg omsider faller ned på et alternativ, er det ikke nødvendigvis det tryggeste som peker seg ut. Skulle jeg følge det trygge bestandig, kunne jeg like godt blitt hjemme – i sengen.

Kanskje har et valg med intuisjon å gjøre. Årene på havet er vel gått meg i blodet, som om jeg har fått en ny sans, evnen til å *være*, i begge betydninger av ordet. Til å være til, og til å ane.

Det avgjørende for et valg er om det er dumdristig eller ikke. Jeg innrømmer at hadde jeg stått ved begynnelsen av min lange seilas, vært skårunge, ville jeg seilt nordenom Barriererevet og ikke tvers over, på samme måte som jeg ikke ønsket å bli far i bråmoden alder. Men dum dristighet avtar med økt kunnskap og motivasjon, og med evnen til å bygge tillit til egne handlinger.

Tenkte jeg så ikke på at jeg skulle bli far, der jeg bestemte meg for å stevne mot Mathews nåløye? Jo, men snarere enn å nøle, styrket det meg i mitt forehavende. Om jeg ikke stolte på båten og mine egne evner til å lose den gjennom brenningen, hvordan kunne jeg stole på at jeg ville strekke til overfor en sønn eller datter? Å få et barn må da minst være like «farlig» som å seile?

Sett i et familiært perspektiv vil vel noen mene at jeg opptrådte egoistisk som ikke avsluttet hele seilasen. Men Sidsel og jeg var enige om at båten skulle hjem, selve prosjektet som jeg hadde holdt på med i så mange år, å seile jorden rundt, skulle fullføres og ikke avbrytes. Både barn og båt var lykkelige begivenheter for oss begge, og vi ville unngå at de konkurrerte hverandre i hjel.

Raine Island er knapt noen øy, det er en sandbanke som stikker bare tre meter over overflaten. Jeg så tårnet ved morgengry. Det blåste stiv kuling, og natten igjennom hadde jeg strevet med å holde farten nede. Jeg måtte for all del ikke være fremme før det ble lyst.

Jeg tok de rev jeg kunne, til slutt hadde jeg bare en flik av storseilet oppe. Det gikk fortsatt for fort, og

jeg lempet ut slepelinert med lerretspøser gjort fast i enden. Men heller ikke nå gikk farten synderlig ned, og fire timer før soloppgang hadde jeg ikke annet valg enn å vende båten inn i kulingen og legge meg på været.

Det var som å seile baklengs.

Kulingen hadde stått i et døgn, og sjøen var grov. Jeg følte meg plutselig liten der jeg satt og ventet på lyset. Skulle jeg kutte ut hele Raine Island, og seile nordover mot Bligh Entrance likevel? Dersom vinden ikke løyet ut på morgensiden, bestemte jeg meg for å gi blaffen i hele Mathew.

Vinden løyet ikke, men da rødskjæret i øst omsider varslet en ny dag, var det som om jeg fikk motet tilbake. Karet jeg meg først innenfor revet, ville sjøen legge seg. Jeg hadde vært underveis i åtte dager og kunne ikke lenger skjule for meg selv at jeg var trøtt. Jeg håpet jeg ville finne en av Mathews sandbanker så jeg kunne sette anker og få et døgn hvile. Han hadde satt et kryss like innenfor åpningen.

Jeg ristet liv i båten igjen og fant tilbake til min tidligere kurs. Tårnet rykket nærmere. For et byggverk! Milevis fra nærmeste kyst, i en tid da båtene bare ble drevet av vind, bygget noen stein på stein, til det raget 21 meter i været, og det for å markere en innseiling som dagens farvannsbeskrivelse advarer mot!

Jeg lot kikkerten gli langs den skumhvite revkanten innenfor. Jeg kunne ikke skimte noe pass, men jeg hadde fortsatt et par mils vei å gå.

Klokken gikk mot ti. Perfekt timing. Jeg kjente solen i nakken.

Så med ett bryter brølet fra brenningen gjennom suset fra kulingen.



Jeg har alltid likt å seile alene. Det gir en følelse av frihet jeg ikke finner andre steder.

Havet, det enorme Stillehavet, er kommet til veis ende. Med all sin oppsamlede kraft skyller bølgene inn over The Great Barrier Reef, der de etter en storartet eksplosjon sykner hen og dør. Det er lyden fra disse eksplosjonene som når meg, og som igjen gjør meg urolig.

Men nå er terningen kastet, båten styrer mot passet der inne et sted, alt mens revet snevrer seg rundt babord og styrbord baug. Med vitende og vilje har jeg seilt mot farer i le, og det i vind av kulings styrke. Slik bryter jeg et av seilerens uskrevne bud: Om vinden er sterk, skal du holde deg borte fra le land. Søk ut, og ikke inn.

Men jeg kan ikke lenger snu, for så må jeg slå meg ut med korte slag, og vil mann og båt kunne klare det, trangt som det nå er på alle kanter? Jeg stoler på Mathew som sa at åpningen finnes, men ennå ser jeg den ikke.

Revet er skarpt som et sagblad. Skulle jeg renne på, ville båten bli skåret i småbiter, og jeg selv... nei, tenk ikke på det, konsentrer deg om åpningen, den er der, Mathew er ikke en mann som farer med tøv, han hadde jo seilt her hundre ganger, alt du trenger, er å finne tårnet, hadde han sagt, og så ville resten gå av seg selv.

Jeg vet ikke hvorfor Kon-Tiki plutselig dukket opp på netthinnen. Thor Heyerdahl må jo ha vært fra vettet da flåten ravet mot revet som kranse Raroia atollen i Fransk Polynesia. De hadde vært hundreoggett døgn i sjøen. Han måtte se i øynene at flåten ville bli knust, og om skal sant sies, det kunne gått til helvete med de seks mennene om bord. Men Heyerdahl hadde ikke noe valg, han klarte ikke å styre flåten klar.

Selv hadde jeg et valg. Båten var i tipp, topp stand, og jeg kunne seilt nordenfor. Men jeg ville vinne tid. Og så var det spennende. Der for styrte jeg mot revet, der Mathew hadde sagt at det fantes en revne. Jeg stolte blindt på min usynlige los.

Så er åpningen der, jeg kan se den – det hvite kavet brytes av irrrgrønt – den ser ut som en stor, gapende kjeft, som en løve som flekker tenner.

Midt i, hadde Mathew sagt, seil midt i, for der er det dypest, og med nevene godt fattet om rattet styrer jeg mot midten, bare små bevegelser nå, ikke for mye ror, la båten selv finne vei gjennom den urolige strøm sjøen, jeg har bare én ting å passe på, jeg må unngå jibb, for da kan båten skjære av gårde; skjønt ikke *Northern Quest*, tenker jeg, en smule hovmodig, den går jo som tog på skinner. Ekkoloddet slår inn, bare i løpet av noen kabellengder stiger bunnen fra tusen meter til hundre, til femti... tolv... åtte... ingen fare så langt, jeg har solen bak meg og kan lese farvannet, mørkegrønt er dypt, lysegrønt er grunt, bare når bunnen lyser nesten hvitt, er det så grunt at jeg må styre unna.

Passet er dypt nok i massevis, og det går raskt å komme innenfor. Fra opprørt hav til stille vann på bare noen minutter, det er som å legge hodet på en dundyne. Vinden står, det er så, fortsatt kuling, men det er ikke vinden som er verst, vinden er jo en seilers eneste sanne venn, nei, det er bølgene, den evige rullingen. Det er sjelden jeg har savnet noe ute på havet, men det hender jeg lengter etter flatt vann, om ikke for annet så for å kunne sitte ved bordet og spise, eller ta en strekk på dekk uten å falle i sjøen.

Jeg trenger å sove og bestemmer meg for å sette anker. Rett på innsiden av passet stikker en sandbanke hodet opp av vannet, det er Jukes Reef. Der er det fint å ankre, hadde Mathew sagt. Jeg styrer dit.

Jeg ser fort at det ikke går. Strømmen rundt revet er stri som en foss.

Dessuten er vannet grunnere enn jeg liker.

Å ankre er en av de viktigste manøvrene om bord. I den grad det er mulig, ankrer jeg ikke dersom jeg føler det er utrygt. Hvordan bedømmer jeg om det er trygt eller ikke? Jeg bruker mavefølelsen. Hvis jeg føler den minste usikkerhet, seiler jeg videre.

Jeg studerte kartet. Omkring fem nautiske mil lenger vest lå et annet rev som kanskje kunne egne seg. Der hadde Mathew ikke satt noe kryss, men han hadde vel ikke vært overalt heller – og når han kunne anbefale ubrukelige Jukes Reef, kunne han egentlig anbefale hva som helst. Han hadde ført meg trygt gjennom passet og jeg var takknemlig for det, men jeg innså at heretter ville mine egne råd og vurderinger være vel så gode som hans.

Jeg gav seil og styrte mot neste rev.

Det så ikke mye bedre ut der. Strømmen gikk like stri. Men nå hadde jeg innstilt meg på å sove, og jeg var villig til å ta sjansen. Jeg så etter litt sand å ankre i, men fant ingen. Bunnen var dekket av koraller, og jeg lot kjettingen rause. Problemet med å få det opp fikk jeg ta når tiden kom. Inntil videre kunne jeg i alle fall glede meg over at ankeret satt.

Jeg skjenket rom i en kopp og satte meg i cockpiten. Uroen vek for ro. Jeg var både stolt og glad. Jeg hadde, syntes jeg, vist sjømannskap.

Alene gjennom brenningen. Jo da.

Jeg tømte koppen og la meg på køya. Jeg sovnet straks.

To timer senere krøp jeg fortumlet opp på dekk. Jeg hadde våknet av en uvant lyd. Uvante lyder på en seilbåt varsler sjelden godt.

Det var en brummende lyd. Det kan brumme når ankeret dregger, og jeg sjekket ankeret. Det satt som det skulle. Så kom kanskje lyden fra et spent tau som vibrerte i vinden. Jeg kikket opp i riggen, men heller ikke der så jeg noe som kunne forklare lyden. Nå, så må det ha vært radioen. Den stod som vanlig på kanal 16, og så har den vel spraket litt, slik den pleier. Jeg var jo i ørska, så det var kanskje ikke så rart at jeg reagerte som jeg gjorde. Ankeret? Jeg begynte visst å bli paranoid.

Men så var den der igjen, først fjern, så nærmere. Jeg myste, og da så jeg det – et fly på vei mot båten i lav høyde.

Hva skulle jeg gjøre? Vinke? Jeg vinket.

Flyet begynte å sirkle over mastetoppen, det var tydelig kapteinen ville meg noe. Og nå ble det lyd i radioen:

– *Sailing vessel, sailing vessel, this is the Australian Coast Guard. Do you read me?*

Den australske kystvakten? De gutta der er jo et slags havets politi, og hadde jeg gjort noe galt? Jeg kunne ikke skjønne hva det skulle være, seilings-tillatelsen min var gyldig i to måneder til, og ikke hadde jeg stukket fra regninger i Mooloolaba heller.

– Ja, jeg hører dere.

– Vi vil gjerne ha båtens navn og hjemmehavn, please.

– *Northern Quest*. Oslo.

– Hvor mange personer er det om bord?

– En.

– Bare en?

– Ja.

Pause.

– Hvor kommer du fra, og hvor skal du?

Jeg svarte.

– *Very well*, Sir. Saken er den at du kan ikke ligge her. Revet er for beholdt vitenskapelig forskning. Du må flytte båten.

Flytte?

Jeg svor. Her hadde jeg nettopp sovnet etter en beinhard seilas, og så måtte jeg flytte båten, i den vinden? I kartet stod det ikke et ord om at revet var reservert for andre.

Jeg viste til den kraftige vinden, til at jeg hadde en hard seilas i kroppen, og at jeg var alene om bord. Jeg bad om henstand til neste morgen. Da skulle jeg likevel fortsette mot Darwin.

Radioen ble taus. Jeg hørte bare lyden fra vinden i riggen og flyet som fortsatte å sirkle. Det gikk noen minutter.

– *Northern Quest*.

– *Yes, Sir*.

– Er det slik å forstå at du vil erklære en nødsituasjon?

Nødsituasjon? For all del, jeg var jo ikke i nød. Jeg var bare trøtt, og tenkte at siden ankeret allerede satt fast i korallene, så kunne det vel sitte der til neste dag uten at det skadet vitenskapen.

Men nei, jeg måtte flytte. Så lenge jeg ikke var i nød, måtte hensynet til vitenskapen komme først, det forstod jeg sikkert. Jo, jeg forstod det, om enn motstrebende.

Jeg bad om en time og fikk det innvilget. Og så

bad jeg dem fortelle meg hvor jeg kunne flytte, om det fantes et høvelig og samtidig lovlig rev i nærheten, men det visste de ikke, ikke sånn på sparket, i alle fall. Men de tilbød seg å ta en runde og se.

Kjekke karer. De gjorde bare sin plikt. Med litt smidighet kunne de vel latt meg bli. Men australierne er nøye på sånt. De vokter Barriererevet, som er verdens største levende organisme, og samtidig en truet dyreart. Som følge av forurensing og press fra et økende antall turister dør det flere koraller hvert år enn det skapes nye. Nei, det var ikke vanskelig å forstå. Fortærende var det likevel.

Dessuten vokter Australia sine grenser. Ethvert fartøy under fremmed flagg mistenkes for å smugle mennesker inntil det motsatte er bevist. Nå hadde kystvakten registrert meg, og jeg visste de ville holde øye med meg så lenge jeg befant meg i australsk territorialfarvann.

Jeg kunne saktens ha påberopt meg en nødsituasjon, de ville nok latt meg bli da. Men det bød meg imot. Det er ikke lurt å lyve på havet, for havet husker. Hva kunne ikke skje om jeg virkelig kom i nød en vakker dag? Jeg er vel blitt overtroisk, jeg som så mange andre som har oppholdt seg på havet en stund. Det er noe med kreftene der ute. Du kan ikke slåss med havet. Du kan bare føye deg.

Flyet kom tilbake. Kapteinen sa jeg kunne ankre ved et rev tre nautiske mil i sørvest.

Jeg hadde vært uheldig. Jeg hadde slått meg til ved det eneste revet der det ikke var lov. Bannende og med adrenalin sivende rundt i kroppen, fikk jeg ankeret opp uten problemer. Så seilte jeg til revet i sørvest og slapp ankeret på nytt.

Det skulle jeg visst ikke gjort.

Jeg ville sove, men ble sittende oppe hele natten. – La gå at strømmen kan bli ganske sterk, hadde Mathew sagt.

Så menn.

Det begynte etter solnedgang. Til tross for kulingen la en plutselig strømsetting båten på tvers av vindretningen. Snart fosset det som en elv rundt meg, og i mørket, som så lett fortegner all virkelighet, fikk jeg følelsen av å sitte i en av de barkebåtene jeg spikket som gutt, og som jeg i øse-pøse regnvær sjøsatte i rennesteinen utenfor huset der jeg bodde. Jeg kjente hvordan vannet tok tak i barkebåten og lot den danse nedover, fra virvel til virvel bar det, snurrende rundt og rundt, inntil vi endte nederst der sluket var, og jeg måtte hoppe ut av den vesle båten for ikke å følge med i kloakken. Og det var mens jeg hoppet, jeg kjente det smalt første gang, braket når en båt går på grunn. Som barkbåten danset også *Northern Quest* fram og tilbake i strømvirvlene, til kjølen plutselig kom bort i et korallhode. Jeg løp fram på fordekket for å sjekke ankeret, var jeg i drift? Nei, ikke i drift, bare hengende i kjettingen, farende hit og dit, som et blafrende flagg, og det var når båten med jevne mellomrom drog ut til styrbord, at den slo mot korallhodet.

Hva kunne jeg gjøre?

Under normale omstendigheter ville jeg tatt ankeret og seilt. Men det var ikke normale omstendigheter. Slik strømmen gikk, var det fare for at jeg ville havne på selve revet om jeg lot gå. Og slapp jeg likevel forbi, ville jeg fortsatt være et lett bytte, skjærene lå tett som hagl bortover. I mørket ville jeg i høyden

kunne høre dem gjennom den sterke vinden, ikke se dem. Jeg kunne ikke annet enn toe mine hender og håpe at kjølen ville holde.

Jeg hadde kjøpt båten ny, og jeg husket båtbyggerens ord: «Kjølen sitter fast med tretten kraftige bolter. Den faller aldri av. Siden du skal seile så langt, har vi også forsterket skroget under vannlinjen, det er førti millimeter tykt. Vekten er økt med et par hundre kilo, men du har fått et panserskip.»

Det var ord som gav ro i sjelen akkurat nå. Seilere er opptatt av å spare vekt for at det skal gå fortere. Det har jeg også vært, og foran en Færder-seilas tok jeg ut hvert overflødig gram. Men en jordomseiling er ingen Færder-seilas. Det er en langvarig styrkeprøve, der sinn og redskap bøyes, og der humøret er avhengig av at utstyret holder.

Likevel – jeg kunne aldri vite, det var ikke tid for storsnutethet. På dette tidspunkt hadde *Northern Quest* tilbakelagt rundt 75 000 nautiske mil, og var båten like sterk? Ville den tåle denne tidvise hoggingen natten igjennom?

Enn roret? Ville det tåle et slag? Den tanken våget jeg knapt å tenke.

Over midnatt roet det seg en stund. Det var vel blitt høyvann igjen.

Eller var det lavvann? Jeg hadde ingen tabeller og kunne ikke si det sikkert. Men det spilte liten rolle. Jeg visste bare at strømmen ville tilta når det på ny begynte å ebbe, eller flø.

Jeg har vel aldri ventet sånn på at det skulle bli lyst så jeg kunne komme meg av gårde. Skjønt, jo, en gang – da jeg visste at en tyfon var i anmarsj, og jeg lå inne-sperret i en lagune. Men det hadde jeg nesten glemt

nå, rart hvordan jeg alltid glemmer strabaser så snart de er over. Sånn er det visst med de fleste som ferdes på havet, når en storm har blåst seg ut og kampen er over, er det som om den ikke har eksistert.

Det skyldes kanskje gleden over at været til slutt ble fint igjen, men mer tror jeg at oppmerksomheten rettes annet steds. For noe er det alltid på en seilbåt, enten det blåser eller ikke. Dessuten er nuet så sterkt, som om det hverken er plass til fortid eller framtid. Og selv om jeg ikke bestandig kan si at aldri har det vært bedre enn nå, så forsøker jeg å holde fast ved at uansett hvor ille det er, så kunne det vært verre. Det er først når du forliser og mister båten, og kanskje deg selv, at det ikke lenger er sant. Men fram til forliset og den ytterste katastrofe må vi håpe at det alltid er langt.

Kjølen holdt, og det var mer enn jeg kunne si om meg selv. Da dagen kom, følte jeg meg nokså groggy. Det var lenge siden jeg hadde sovet ordentlig nå.

Jeg tok noen tak med ankervinsjen. Som jeg tenkte, kjettingen satt bom fast. Mens båten virret hit og dit i strømmen, hadde den viklet seg om tusen koraller. Å få den løs ville bli som å klare opp vasen på et fiskesnøre.

Jeg hadde ikke noe valg. Jeg måtte forsøke å kjøre kjettingen løs med motoren. Operasjonen ville henge på hva som var sterkest – korallene eller kjettingen. Om korallene vant, ville jeg miste mitt beste anker og mye av kjettingen. Om kjettingen vant, vel, så ville jeg ha ødelagt noen av de fredede korallene på Barriererevet.

Kjettingen viste seg å være av rett kaliber. Det gikk verre med ankerrullen. Da presset var som sterkest,

gav den etter. Men samtidig slapp ankeret. Jeg var fri.

Siden fant jeg streken Mathew hadde slått i kartet. I ti timer seilte jeg mellom korallrevene, med øynene vekselvis i kartet og på vannet rundt meg. Nå og da lyste det farlig grønt, men jeg snek meg rundt og forbi. Kulingen fra sydøst blåste ufortrødent og jeg klarte mine sju knop. Like før det ble mørkt, hadde jeg krysset Barriererevet, og var på vei mot Adolphus Channel og Cape York. Jeg tok et par slurker av flasken med rom, og trallende innbilte jeg meg at jeg seilte *midshipman* på admiral Nelsons dekk.

Men ennå gjenstod et stykke med krevende navigasjon før jeg var fremme ved Thursday Island, som jeg hadde utsett til mellomstasjon på veien til Darwin. Farvannet rundt nordspissen av Australia er kjent for sitt iltre tidevann, og da mørket falt, måtte jeg snike meg som en katt mellom bøyer og fyr. Det holdt hardt å holde søvnen på avstand gjennom enda en natt, men nå, som målet var nært, trakk jeg fandenivoldskheten inn i leken, inntil jeg omsider kunne la ankeret gå.

Skitten og svett etter tolv døgn til sjøs kastet jeg meg i sjøen og la på svøm. For en svalende glede! Inntil jeg hørte noen som skrek: – Ragnar, er du gæern, du kan ikke bade her, vet du ikke at dette farvannet er fullt av krokodiller!

Hvem pokker var det, Ragnar hadde de ropt, jeg kjente jo ingen her. Så var det mannskapet på Larvik, en seilbåt fra *Larvik*, som lå litt bortenfor. Jeg hadde truffet dem en gang jeg holdt foredrag på seilklubben i Vestfold-byen.

Jeg kom meg opp i båten fortere enn svint, for når

jeg tenkte meg om, hadde jeg jo lest om krokodillene langs nordkysten av Australia. Men var det så rart at jeg glemte det, tummelumsk som jeg var etter den vanvittige seilasen over store Barriererev?

Min nesevishet, for det var nesevist å krysse dette revet, kunne lett kostet dyrere enn en ødelagt anker-rulle. Men jeg tenkte som så ofte før, der jeg satt etter endt brudulje, at skulle jeg legge nesevisheten til side, kunne jeg like godt la være å seile.

Barriererevet er ikke så farlig, hadde den australske fiskeren sagt. Han om det. Selv vet jeg at det hadde vært langt farligere om jeg ikke hadde tatt vare på den nervøsiteten jeg kjente, og som ble sterkere jo mer jeg nærmet meg Raine Island. Det er gjennom slik nervøsitet jeg har lært å skjerpe meg, som om den lokker fram en ny og ukjent sans hver gang jeg står overfor en uvanlig utfordring.

