



## Forord



**D**et var i tenårene, i fritid og på båtferie i Ryfylkefjordene at tanken på egen skute og langfart bet tak i oss. Hvor langt og hvor lenge visste vi ikke da, vi følte bare vissheten om å ville se og oppleve noe mer.

Slik startet prosjektet «Capricornus», noe brått men målbevisst, en sommer for åtte år siden. Et givende samarbeid har det vært, rikt på praktiske og personlige erfaringer og fylt med fantastiske opplevelser blant mennesker og miljøer vi møtte på reisen som til slutt omfattet over 100 steder i 25 land. I utseilt distanse ville turen dekket to ganger rundt jorden ved ekvator!

Vi har sett fram til å samle alle disse inntrykkene mellom to permer til dere som fulgte oss gjennom gleder og strabaser de fire årene vi var ute. Boka blir som en avrunding på det hele, vi er til veis ende og er veldig glade og takknemlige for det vi klarte å gjøre sammen.

At jeg har gitt stoffet den endelige formen betyr ikke at dette er et enmannsverk; nettopp slik jordomseilingen var et samarbeid mellom oss tre, — Arild, Steffen og Arne Mikal — så er dette satt sammen av alt vi laget på reisen. Iblant har jeg også brukt glimt fra gjesteboka hvor våre 28 ekstra mannskapsmedlemmer og de mange besøkende i disse årene hadde lagt igjen sine hilsener.



Oppunder juli 1974 var vi i gang med å legge nett. Fire lag på utsiden og tilsvarende fire på innsiden hvor vi også la dem rundt spantene som stikker litt inn. I spanterommet mellom Arild og Arne ser vi også senterarmeringen, en «kaldtrukket» streng på 5 mm hver femte cm i hele skrogets høyde.



Skuta trer fram i lyset. Fra Tvedts hage til Harestad-stranda var det en kilometer og det var bestemt den mest nervepirrende kilometeren vi hadde opplevd.

*Vi vil rette en stor — TAKK — til alle som var med og hjalp prosjektet fram både mens vi bygde, før vi dro ut og under reisen. Til nære venner og til våre familier som støttet oss når vi tvilte og i sterk grad bidro til at vi lyktes i vår egen eventyrlige reise. En reise, som til sine tider var hard skole å gå i, men som alltid ga den motivasjonen vi trengte for å stå på videre. Idet hele tatt, jordomseiling dreier seg om å «stå på», tiden ombord lærte oss mye om motgang og slit, men aller mest ga det opplevelser og positiv livserfaring vi aldri ville vært foruten!*

*Velkommen etter!  
Randaberg i oktober 1982  
Arne Mikal Enoksen*

### **Loggen tirsdag 19. august 1980:**

*Vi vet at vi kjører klyveren vel hardt, men den er jo ny og sterk... Bare storseilet er revet, vi har ikke så stort valg. Audriften nordover er stor nok som den er, det gjelder å holde farten oppe. Natten er passert og sammen med dagslyset ser Arild svarte truende skyer komme sigende over oss. Han vurderer om flere mannskap bør vekkes. Nei, det ser ikke så ille ut. Klokket er jo bare seks, tenker han, la dem sove litt til.*

*Vi våkner av brakket. Waterstaget brekker og klyverbommen knekker. Seilet løfter den tunge stokken til værs og hele stasen kommer deisende innover dekk. Hell i uhell at den havnet ombord, i stedet for overbord, hvor den lett kunne ha skadet skroget. Langt*

*ute i le blafrer klyveren infernalsk, men vi klarer å hale seilet nedover staget som står i en vid bue fra mastetoppen og ned til klyvernokken, nå godt surret i dekk. Stykke for stykke kommer seilet inn på dekk, det slår fram og tilbake med piskesmell som nærmest lammer fingrene som skal holde og dra. Sjø velter over oss og skutas rulling gjør slett ikke jobben lettere. Men i sikkerhet kommer det og uten skader endatil...*

...Var det slike opplevelser vi hadde hatt i drømmene tre år før, sommeren 1977, da vi sto midt oppe i de siste intense forberedelser til å komme av gårde på tre års «vel» planlagt jordomseiling etter forutgående tre års hard byggetid for å realisere «Capricornus», redningsskøyte på 47' og tro kopi av sjøfartsmuseets tegninger av år 1901. Nei — så visst ikke — men mer skulle komme på reisen som til slutt endte så å si på dagen fire år etter at vi dro. Og den endte meget lykkelig, et faktum svært få i Stavanger hadde ventet — vi tre nyinnvidde båteiere, Arild Tvedt, Steffen Tunge og Arne Mikal Enoksen var nemlig fullstendig grønne hva havseilas angikk og uten seilererfaring forøvrig...!



Storm allerede to dager etter avreise. Vannmassene rullet over dekk da brå og krapp Nordsjø brøt mot oss i ett sett.

## Ilddåp i Nordsjøen



Det hadde regnet hele natten og gråværet fortsatte utover dagen. Enda en vestlandsk sommer hadde gjort skam på seg, nå ville vi ikke oppleve flere, men komme oss av gårde. Vi hadde kjempet med de siste forberedelsene i flere døgn. Panikken for ikke å komme av gårde dette året hadde vært der. Nå hadde den begynt å legge seg igjen.

Dagen var kommet, 22. juli 1977 vinket vi stolte båteierne farvel til omlag hundre frammøtte på kaien i Harestadvika i Byfjorden inn til Stavanger. Lykke på ferden fikk vi fra familie og venner, pluss hver vår blomsterbukett og siste varme ord fra ordføreren i bygden, Hans Edvard Bø. Alle tre var vi vokst opp på Randaberg like nord for Stavanger og følte det mest naturlig å ta avskjed her.

Så la vi fra og gled sakte ut fjorden i flau vind og dårlig sikt. Snart så vi bare armene som vinket, men ikke hvem de tilhørte. Ansiktene skulle vi ikke få se på lenge, en underlig følelse. I vårt indre ble det en hard strid mellom lettelsen over endelig å være underveis og usikkerheten over hva framtiden måtte bringe under himmelstrøk så fjerne og annerledes enn det vi var vant med. Nei, vi var ikke så helt høye i hatten!

Idet vi rundet Tungenes fyr på nordligste jærlandet klarnet himmelen, vi fikk god bør mot vest. Med et mannskap på åtte ombord gikk vi åpne havet trøstig i møte. Vårt motto hadde vært: «— Kan vi bygge en



slik skute skal vi også klare seile den —». For å sikre oss dersom sjøsyken skulle ta overhånd på noen hadde vi invitert med oss foreldrene til Arild, hans søster Jane og to kamerater Arvid og Rolf for at de skulle få tilbringe ferien ombord.

I byssa fikk mor Serina assistanse til å fremskaffe kjøttkaker fra beholdningen som slett ikke hadde funnet sin endelige plass ennå. Søster Jane og far Jarleif startet sin karriere som «deckhands» mens Arvid og Rolf var altmuligmenn, med ekstra god appetitt på elektriske installasjoner. Takket være dem ble det lys og lyd i både lanterner og radioutstyr på første etappen ned til Rotterdam.

Oss var det ikke bruk for, så greit gikk det hele for seg. Måtte det vare! Vi slo oss ned i salongen og la planer for navigeringen. Det enkleste ville være å unngå alt stålskrapet ute i Nordsjøen. Men litt interesserte var vi jo; vi la kursen for Ekofisk.

Andre dagen frisknet det på, sjøen var blitt grovere, og vi ble noe matte og slappe både den ene og den andre av alle disse bevegelsene.

Om kvelden trakk tunge blygrå skyer opp i sørvest, vinden økte på fra samme kanten og på VHF-radioen plukket vi opp engelske værmeldinger som varslet storm, styrke ni til ti, i kommende døgn. En mildt sagt uferdig skute og mannskapet ombord gjorde seg rede til å møte sitt første uvær. Det var dette vi hadde håpet å komme i forkjøpet. Vante menn på havet hadde fortalt oss hvordan den grunne Nordsjøen oppfører seg i storm, nå skulle vi få erfare.

Det ble en vill natt for «Capricornus». Krappe sjøer brøt mot oss, noen for tidlig, andre for sent, men de som traff slo til med stadig verre smell. Så



Vi drev på været med to rev i storen og skuta var trygg med det.

uregelmessig og rotet kom sjøene både i retning og størrelse at samme hvor klokt skuta oppførte seg, så fosset vannmassene over dekk gang på gang. Men like sikkert løftet hun seg stolt og danset videre over nye frådende bølgetopper. — Hvor lenge vil hun tåle slik medfart — og — der gikk det hull —, var tanker som stadig slo ned i oss. Men solid stål og betong var mer verdt enn som så. Her beviste hun sin styrke både i materiale og form.

Om skuta klarer seg var det verre for mannskapet. På frivaktene under dekk ble det lite hvile. I det ene øyeblikket var vi i vektløs tilstand, for så å bli presset mot skottet, ned i madrassen eller bli kastet over i andre kanten av køya. Rolf, som lå på en av de nedre benkene, ble under en av disse overhalingene regelrett løftet ut i midtgangen og slått i dørken med et klask. Siden ble det mye — hold deg fast — og lite søvn.

På dekk hadde vi storbommen og rekka i le å klamre oss til, omsider fikk vi tatt inn to rev i storseilet. Uten bomløft til å holde storbommen i sjakk da vi slakket fallene og uten nedhal for seilene ble det en stri jobb. Men med nok mannskap og masser av tid til rådhighet red vi til slutt på været slik en redningsskøyte kan gjøre det, gjorde liten eller ingen fremgang, men drev sakte og sikkert østover i stedet.

Etter 24 timer dreide vinden og løyet noe, vi kunne gjenoppta seilingen. Med vinden platt lens og mye rotet sjø endte det med ufrivillig jobb, som satte storseilet ut av bruk for resten av første etappen. Men vinden gjorde seg etter hvert laglig, så det ble fin genoaseilas de siste to dagene.

Nå hadde været stelt så ille med oss at selv Rolf,

med sine tusenkunster, ikke var kar om å få liv i det elektriske generatorutstyret. Kostholdet ble noe mer primitivt enn hva det startet med. Hvor mange pakker knekkebrød som gikk ned har vi ikke telling på men et fem kilos stykke «Norvegia» fra Meierienes Salgssentral forsvant og mer brunost til. Skuta hadde bestått ilddåpen med glans og mannskapet fikk godkjent karakter. Så det var en lettet gjeng som kokte sitt første varme måltid på flere dager, reserveblusset var blitt rotet fram mens vi gikk opp elva Maas, vi hadde nådd Rotterdam, vårt første mål på reisen!

Slik fant vi en rekke feil og mangler ved båten. Vi måtte lære av erfaringer og tabber vi gjorde. Det er en hard skole å gå i, men alt var nytt og spennende, så vi sto på. Våre venner hjalp oss de første dagene, men en norsk tre ukers ferie tar brått slutt. De dro tilbake mens vi fortsatte med innkjøp, forbedringer og forberedelser til videre seilas.

Vi fikk den avvekslingen vi trengte. Hollenderen Peter og venninne Wieck tok oss på biltur til Nord-Holland, der vi fikk prøve oss både i kanalbåter og som jolleseilere på innsjøene. Peter hadde krysset Atlanteren alene i liten båt som ganske ung. Nå kriblet det igjen, og han var ikke sen om å takke ja til å seile med oss over til England.

**I det noble yachtmiljø, Yarmouth, Isle of Wight**  
Strømmen i den engelske kanalen er ikke til å spøke med. Over natten-seilas hadde lurt oss til å tro at vi var i munningen av Themsen, mens vi i kikkerten tydelig kunne lese «Calais Losstasjon». Vi var altså på franskekysten lenger sør, men bare fire timers seilas fra de hvite klippene i Dover, som vi tok peiling

på. Åtte meter tidevann var på vei ut da vi kom inn, ekstra omdreininger på motoren måtte til. Selv med syv knop gjennom vannet gikk det allikevel bare framover med to over land.

Samme kveld lå vi på redan og duvet. Myndighetene kom ikke ombord før dagen etter. Her skulle klare- ring av skuta foregå etter beste engelsk mønster. Først kom doktoren og ga oss «practique», det innebar at han så på våre grønne helsekort og spurte om vi hadde sykdom eller pest ombord. Da vi kunne forsikre at slikt utøy ikke hadde forekommet, erklærte han skipet friskt. Så kunne imigrasjonsoffiserer og tollbetjenter komme ombord etter tur og ordne sine anliggender. Passene ble stemplet, avgiftsfrie varer og eventuelle våpen ble sjekket, innlåst og blombert. Alt gikk riktig for seg men var unnagjort i en fei, vi var rede til landlov.

I området rundt Dover fikk vi nærkontakt med alt som hette båt, vi kikket på stort og på smått, fra Ramsgate og Margate i øst til Folkestone i vest. Støvler og oljehyrer, kikkert og ekkolodd ble plusset på utstyrlisten, men det vi trengte mest, en lettboat, det fant vi ikke til rett pris. Så endte besøket som det hadde begynt, vi ba naboen pent om å ro oss ombord, seilasen langs sørkysten i Englands og sikkert verdens mest aktive båtmiljø, «The Solent» — kunne fortsette.

Vi fant veien rett til hjertet i dette seilerens Mekka ved å ankomme Yarmouth, Isle of Wight, iført dongeri og foldbare flosshatter forært oss av den gode Peter! Det var ikke hver dag en Colin Archer-skøyte med stil fra århundreskiftet forvillet seg inn blant moderne blankpolerte farkoster.

*Våre venner der uttrykte seg i verseform:*

*One day a yacht called «Elena»  
sailed into Yarmouth Marina,  
Forward abeam hailed the crew  
is a new Colin Archer debut!*

*With a voice of accord  
they said please come aboard,  
So by looking their way  
we gained access that day.*

*As luck would have her sociable crew  
invited for some sponsored brew,  
Well, what could we say  
let's imbibe with Norway.*

*We looked here  
we looked there,  
much signs of labour  
and occasional favour.*

*And new friends we made  
that distance can't fade,  
good cher on your trip  
bon voyage, hooray and hip hip.*

*Just one final thought  
next time you leave port,  
keep toppers on hair  
don't throw to the air!*

*Tony Thompson (1977)*



— En fin nordvester trakk opp på kvelden, «Capricornus»  
baugspryd peker endelig mot sør og går ukjente  
horisonter i møte.

## Havets frie fanter



Det var blitt høy tid å ta fatt på Biscaya. Hos Moodys Marina i River Hambie hadde vi vært på land for å sjekke at alt sto bra til med skroget og for å tette en lekkasje rundt propellhylsen i akterstevnen. Nå hadde den «sjølgående belteløftkranen» satt «Capricornus» tilbake i det våte element. Vi skrev 3. september og gjorde ingen andre utsettelse, men la i vei på siste biten av den engelske kanalen samme dag.

Frisk bris presset oss helt oppunder kysten før vi gikk baut og la kursen mot sør. Vi passerte innen synsvidde av kanaløya Guernsey. Kanalen var blitt vid nå, vi følte oss ikke lenger innringet av skip og seilte fritt vestover langs franskekysten. I det fjerde døgnet begynte det meget omtalte fyret utenfor Brest, på nordvestspissen av Frankrike, å lyse opp i tilværelsen for oss. «Ile de Quessant» heter stedet, og er sannsynligvis verdens kraftigste fyr. Som kjent; kjært barn har mange navn, på engelsk het det «Ushant» mens det på norsk har fått klengenavnet «Høysang».

Vinden stilnet, vi nøt de lange kveldstimene, solnedgangen og havet som etter hvert la seg til rette og ble til et langt silkematt teppe, uendelig mot fjerne horisonter. Endelig var det bare oss alene ombord. Fra nå av skulle det bli en kamp mellom havets makter og oss. Bak, i det fjerne, blinket «Høysang» et



symbolsk farvel fra den sikkerheten vi hadde frigjort oss fra på landjorden. Vi hadde utfordret oss selv og ingen utstrakt hånd kunne lenger nå oss. Men en fin nordøster nådde oss og førte oss trygt og sikkert over Biskaya.

### Loggen 17. september:

*Vi har satt foreløpig rekord; to uker sammenhengende til sjøs. Tåka ligger tett, strandhugg frister ikke med usikkert bestikk... Oljelekkasje på hovedmotoren er heller ikke lystige nyheter men vi er gørr lei av å drive blant tankere og containerskip langt til havs. I dag blir lekkasjen midlertidig utbedret og kursen satt mot land. Ved 16-tiden støter vi på fiskere som forstår vårt behov: «Si si sénor, puerto mieu bien a Cayon sénor,» sier de og peker i retning land. Vi har valget — vi prøver.*

*Mørket er snart over oss men lys fra landsbyen gir en pekepinn. Lenger inne oppdager vi overrettlys. Vi sikter oss inn, lettet over å ha farvann med grunner og frådende klipper bak oss. Men hva er dette?, halvveis inne i havnen viser ekkoloddet ti fot, vi slår akter i maskinen, dybden hadde ikke de gjestfrie fiskere tenkt på.*

*Med én meters havdønning eller så ble det ingen behagelig ankringsplass og PANG, der slo vi nedpå. Nytt anker ut, det holder oss klar grunnen, men ikke lenge, tidevannet er på vei ned og snart dunker det igjen. Huff — ingen lekkasjer — dog, men så skjer alt på en gang: Steffen hiver seg på vinsjen idet en bølge løfter oss. Kjettingen står stramt ned i dypet og uten verken brems eller lås til å ta rykket som kommer, slår sveiven ham over armene til han ligger lang-*

*flat over dekk. Maskinen kommer i gang igjen, vi manøvrer oss i posisjon og setter anker på nytt. Og Steffen kommer seg også, heldigvis er ingen av armene brukket.*

*Nye rykk kommer, vi er på baugen for å inspisere fortøyningen da den spjærer endestykket på rekka så bare treflisene flyr. Vårt solide ankerbeslag er forlengst brukket tvers av, nå går det på rekke og fender løs. — Dette er slutten, hvordan i all verden har vi gjort oss fortjent til det? — Vi er nære på å tro at alle skeptikerne i Stavanger hadde rett tross alt. Men vi står på, vi gir oss ikke!*

*Noen timer senere gryr det av dag. På land skaffer vi kart og mer olje. Deretter lettet vi anker og dro vår kos, det absolutt lureste vi gjorde den dagen. For alvor begynte vi å innse hvilken befrielse det åpne havet var.*

**På snarvisitt i de gamle oppdagelsesreisendes spor**  
Til havs rundet vi Kapp Finisterre med kuling på låringen og god fart. Sent i september fant vi feriebyen Bayona på den spanske vestkyst hvor sol, sommer og spansk fiesta med dans, tivoli og servering av grillt blekksprut og «vino tinto» ved småbordene på den åpne kirkeplassen møtte oss.

Nede i havnen lå et tjuetalls båter og nøt gjestfriheten som oss, godt beskyttet mot havets luner. Oppe på høyden like ved innseilingen lå fortet og minnet om tider da skutene trengte vern mot flere farer enn de vi moderne seilere sloss mot. I dag var fortet fredet og omgjort til en paradore — et statlig hotell som gled fint inn i miljøet.

I denne samlingen av båter fra alle verdenshjørner var det plutselig tre norske. En skonnert fra Sørlandet

var på vei hjem etter å ha gjennomgått omfattende restaurering i Italia. Mye fint arbeid var gjort men tid hadde det tatt så nå ville de fullføre hjemme. Anne May og Alex Vorcoe i sin «Kingscruiser» hadde startet fra Stavanger på samme tid som oss. Vi kjente ikke hverandre fra før, men nå ga Alex' 30-års-dag påskuddet til å bli ekstra godt kjent. Dessuten var Alex og Anne May mektig fornøyde av å henge over rekka med bonekluten i hånd og studere et allerede blankpolert skrog. Da kom de heller over på «Capricornus» og tok del i litt realt skipsarbeid.

Nytt ankerbeslag på baugen måtte til, brems på vinsjen var et hittil uløst problem og trinn i riggen skulle surres for å kunne entre masten uansett værforhold. Stadig nye knep lærte oss å seile mer effektivt. Et eksempel: På lens med vinden rett bakfra var det en god idé å holde forseilene ut til siden, vi lærte hvordan en spribom med beslag skulle se ut.

I Lisboa to uker senere satte vi i gang og smidde, både i tre og i stål. «Sola-kar og trikker» Bernt Albrigtsen på en av Bergesens grønne tankere kom med en hjelpende hånd. «Berge Tasta» lå på verksted i «Lisnave», han tok oss med ombord og der fikk vi smidd og sveist alle beslag som trengtes. Bommene fikk vi laget i portugisisk «furu» som viste seg å være av en noe annen karakter enn den norske. De knakk under transporten fra trelasthandleren og ned til båten. Han tok feilen på seg og erstattet bommene i «edelt importert» virke.

### «Capricornus» får konkurranse

Vi skulle sørover. I en hel uke så det ut til at godværet var fullstendig brukt opp. Det ble ertersuppe

og ventesuppe og enda flere pannekaker på oss før vestaværet slapp taket. Så la «Capricornus» kursen tilbake ned «Rio Tejo». Vi hilste farvel til Henrik, Columbus og deres kamerater som sto oppstilt på rekke og rad langs elven. Byens bråk og eksos byttet vi gjerne med stillhet og frisk havluft, og i selskap med svenske «Visna» og norske «Alma» var vi på vei mot Madeira.

Nå ville «Capricornus» prøve kreftene i konkurranse med lette og moderne farkoster. Alle kluter ble satt, stor genoa kom opp, og med vinden litt aktenom tvers lå det an til kjempeseilas. Men hei, hva er dette? «Alma» ble liggende etter! Vi hadde stått i og bakt brød til vinnerne og laget to ekstra til oss selv. Da kvelden kom var «Kingscruiseren» blitt en prikk i det fjerne, vi ble sittende igjen med alle fire selv!

Madeira, 600 nautiske mil unna er ikke rare flekken på kartet. Maskinist Steffen hadde lært å håndtere sekstanten av sine kolleger styremennene i tiden han hadde seilt på handelsskip. Nå kom turen til å lære kunsten videre til Arild og Arne. Over Nordsjøen hadde våre beregninger plassert oss oppe på Skottlandskysten den ene dagen, for så å havne tørt inne på fastlandet i Nord-Tyskland den neste. Over Biscaya hadde Steffen hatt tid til å bla ekstra godt i notatene, vi fikk stilt kronometeret nøyaktig og tok ikke lenger feil av dagene. Det var rart hva det hadde å si, etter fire dager jevn seilas steg Madeira opp av horisonten rett på «Capricornus» baug. Men hva så vi da vi kom i havn? «Visna» og «Alma» hadde tatt revansj, de var kommet inn fire og åtte timer før oss!

Frodige Madeira sjarmerte oss med bare godvær og høye temperaturer. Kortbuksa og T-skjorta ble

fast antrekk. Og blant de mange ferierende ungdommer traff vi svenske Margaretha og Anita. De tilførte den rette variasjon og kvinnelighet i et ellers altfor mannsdominert seilermiljø. Sammen dro vi på rundtur for å utforske øyas indre, og dermed fulgte begivenhetsrike dager. Vennlige priser og en imøtekommende befolkning gjør at vi husker Madeira som noe mer enn reisemål flest.

### Loggen 25. oktober:

*Madeira skulle ikke bare bli bekymringsfri glede. Vi hadde jobbet hele dagen og på kvelden var bare jeg, Arne ombord, da Steffen og Arild hadde et ærend i land. Vi skulle treffe våre venner senere, kvelden var ennå ung, slik så mange kvelder ble i Madeira.*

*Jeg sluppet av med en bok. Plutselig lukter det så rart — det stikker i nesen — batterigass — men før jeg fatter hvorfor, klasker det under dørken og like etter er jeg våt på beina. Vannet stiger farlig fort men hvorfor? — Vi har da ligget i havn en uke med havbunnen hele 15 meter under oss, hun kan da ikke være lekk? Det koker og syder av strømmen som utlades, kabler smelter og tar fyr, de første flammene slikker oppetter skottet. Så går lyset, det blir mørkt. Med lommelykt i en neve og den andre under vann finner jeg kjølevannsinntaket for hovedmotoren og stenger det. Vannet slutter å stige, jeg gjenviner litt ro og finner den løse slangen som forklarer alt. En halvtime til og vi hadde vært 15 meter under havflaten. Brannen var lett å slukke, jeg kunne konsentrere meg om lensingen. Naboer kom til og snart var Arild og Steffen tilbake ombord, nye krefter kom til.*

## Med tyske turister på Fuerteventura

En gang i slutten av november sto en spanier på kaien i Las Palmas og virket svært interessert i oss. Heiltre og betong var sjelden kost i havnene rundt omkring, så vi prøvde å tilfredsstille nysgjerrighet på beste måte. Vi måtte fram med den lange historien om Colin Archer, hans redningskøyter og om oss selv som båtbyggere. Men vår venn spanieren var interessert i noe mer. Han hadde et forslag å gjøre: Vil vi spandere noen måneder på å gjøre dagsturer med turister, så skal han ordne papirene. Penger trenger vi. Hadde bare ikke drømt om å tjene dem her, hvor det er forbudt for utlendinger å drive slik virksomhet.

Men om den gode Mariano kunne bestikke myndighetene, så var det mindre han kunne gjøre med interessen for seiling hos de tyske turistene på Fuerteventura. Forretningen gikk ikke slik vi var blitt forespeilt. Tyskerne var noen riktige landkrabber, som helst lå på stranden og solte seg så vi slet for å holde noenlunde belegg på turene. Tekniske problemer etter skadene i Madeira, dårlig vær og vanskelige ankringsforhold slapp vi heller ikke unna. Ved juletider måtte vi til Las Palmas for å gjøre nye reparasjoner.

Julefeiring i Las Palmas var oppbyggende både for mannskap og skute:

*There once were three young men from Norway  
who thought they would travel the hard way,  
They build a good boat  
became sailors of note  
and drank hard from Monday to Sunday.*

*In Las Palmas for sometimes they moored  
invited two females onboard.  
They cooked a few steaks  
and ate candies and cakes,  
for all their first Christmas abroad.*

*These two ladies Mary and Kay  
want to wish you good luck on your way.  
Thanks for the goodtime  
the drinking and foodtime  
let's hope we remeet some day...*

24.12. 77 Kay Watson Cardiff, G.B.

Over nyttår 77/78 ga Mariano opp hele samarbeidet med tyske Neckermann som vi jobbet for i praksis. Vi hadde satset tid og penger på det hele og ville gjerne fortsette, for at det skulle bli noe igjen for innsatsen. Vi jobbet mer for å motivere turistene. Men også takket være en kjølig januar på Kanariøyene ble det større interesse for opplegget. Folk trengte noe å foreta seg da de ikke kunne ligge på stranden.

10. februar kom den sterke vinden opp på nytt. Etter regelrett å ha bøyet et av ankerne tidligere, lot vi oss skremme noe lettere denne gangen. Vi dro ut på mørke natten og kom tilbake dagen etter. Været varte ved, vi bestemte oss for å slutte av. Men hvordan skulle vi få med oss det endelige oppgjøret? Arne jumpet overbord i overlevingsdrakt og svømte i land for å ordne det. Så langt så greit, men å svømme ut gjennom brenningene gikk ikke. Han fløt som en kork og ble puffet på land igjen. Arne ble værende på Fuerteventura og kom med fly tilbake mens vi to andre seilte til Las Palmas.