

**Stiv pelikan og håret
tilbage**



Med 60 kilometer i timen under Storebæltsbroen og en hækbølge, der kan vælte husbåde. Splitflaget hænger i laser på VTS Guardship fra Slipshavn ved Nyborg, for der bliver ikke sejlet for sjov, når Vestbroens sikkerhed og Storebælts skibstrafik står på spil. 25.000 skibe passerer årligt, og det sker, at nogle kommer ud af kurs - eller slet ikke er i kurs som i vores tilfælde.

Af Niels Chr. Hansen, journalist

Sådan skal det være. For fuld skrue og med skummet stående hen over styrehuset banker vi rundt om Slipshavn og frem mod andet brofag under motorvej og togbro. Vi må holde fast i loftskinnerne for ikke at blive kastet rundt i styrehuset. Det er vildere end en HT-bus i myldretiden. Udenfor står himmel og hav i et, for det går meget stærkt.

Det et noget andet end at ligge og hugge i havoverfladen med seks kilometer i timen, mens kajakken bliver sat frem og tilbage i oprørt sø efter naturens luner. Og det er lige, hvad vi har gjort de sidste tre timer. Kulminationen kommer i bugten foran Nyborg Havn, hvor overtegnede ikke tør mere. Der skal mere end ti vilde heste til at drive mig rundt om næsset i hvidnåsedede bølger og ind under broen med dens reflekser og strøm. Men sådan skal det heller ikke gå, for klokken 1400 sharp melder tremandsbesætningen på kystvagten sig på kajen i Slipshavn og læsser vore kajakker ombord på det skridsikre dæk for at undsætte os rundt om Scylla og Karybdis i en aktion, som måske ikke er helt efter bogen, men til gengæld får topskat og arbejdsformidling til at lyde som champagnegaloppen.

Sømænd i tvivl

Vi er på vej Fyn rundt i efterårsferien fra Middelfart og mod uret, og nu er vi efter en overnatning på stranden

ved Bøsøre på vej op gennem Storebælt. Vi har sluppet Langeland af syne ude til højre, og vinden, som vi har i ryggen, er tiltagende med større bølger. I det fjerne har vi i flere timer kunnet skimte Storebæltsbroen, og snart kan vi også se Nyborg Fjord og havn med et skib for indadgående med en ny last til de store bunker af sten eller grus, vi kan se på kajen ovre på nordsiden af fjorden.

En havkajakroer klager ikke, men det vil ligesom gøre godt med en pause, inden vi skal krydse over og nærme os broen. Vi lægger til en stenet kyst på forskellige, ugraciøse måder, der skiftevis fylder tøjet og kajakkerne med vand, og jeg får for en ordens skyld min arm i klemme mellem stenene og kajakken - bare for at vise, hvem der bestemmer her, tror jeg. Den er ikke brækket, men det giver da et kort sus af hjemve via mit falck-abonnement. Vi kigger over fjorden mod broen og lægger plan A og plan B og for en sikkerheds skyld plan C. A: Vi ror direkte mod broen med bølgerne forfra. B: Vi ror mod gruskajen med

bølgerne skråt forfra, men tættere på land.
C: Vi lader være og bliver på Herrens Mark!
Det kan godt være, at resten af ekspeditionen ikke vil være ved det her, men vi er ynkelige, kolde og våde. Jeg taler naturligvis for mig selv. Jeg tror ikke, min løsning ligger i A, B, C eller resten af alfabetet, men jeg har ingen alternativer.

Tør ikke

Som så ofte før handler vi os ud af tvivlen og går i bådene, der skal lænses et par gange og gensættes, før det lykkes at komme over brændingen.

På fjorden overror jeg efter princippet "Hov, der var jeg heldig! - hov, der var jeg heldig igen! - og igen!" Princippet bygger på en statistik, som er højst usikker, og rammer man "Hov, der var jeg uheldig!", skal en af de andre kæmpe sig op til den kæntrede kajak, få den på ret køl, lænse den og få makkeren ombord igen.

Jeg beslutter mig for, at vores fælles tur ender her for mit vedkommende. Når vi har nået en lille sandtange med en flok rødmaledede huse, tør jeg ikke mere. Jeg skal ikke rundt om tangen og ud i søen igen for at komme hen til det første brofag. Vi går i land, og sammen går vi om til bæltensiden for at tage bestik af situationen. Den er slem med høje bølger, der brækker på toppen - og jeg står fast. Det har jeg ikke kunnet og mod til. På gåturen til bæltensiden har vi godt nok set et par kanoner og lidt splitflag, men først

da vi møder en venlig mand i civil, bliver vi klar over, at vi befinder os på militært område. I stedet for at blive taget til fange bliver vi inviteret ind på kaffe og varme i marinehjemmeværnets kursuscenter Slipshavn. Vores rare befalingsmand kender nogle gode søfolk, siger han, som måske kan sætte os om på den anden side af broen. Bare giv mig lidt tid, beder han, så ringer jeg til dem og hører, om de vil ud at sejle.



Jørgen Brøgger funderer over, hvordan hulen man får tre kajaker maset ned inden for rælingen på et snævert redningsskib. Søsætning efter aktionen er der ingen, der endnu kan forestille sig

Dieseldrevne genveje

Selv om det lyder for godt til at være sandt, får det en sær julestemning frem, men det skiller også messedrengene fra matroserne. For hvis man har sejlet en del af turen for motorkraft, har man så roet Fyn rundt? Mens vores vært tjekker kommandovejene, har vores firemandsgruppe svare kvaler over marinemokkaen.

Lad mig nøjes med at referere resultatet: Jørgen Møholt, turløder og havkajakinstruktør, står ubønhørligt fast på, at når man ror rundt om Fyn, går man ikke ombord i dieseldrevne genveje. Han ror, og vi andre tre er klar til at bøje visse principper og regler "en anelse" for at få en oplevelse ud over det almindelige!

Vårten kommer tilbage og kan glæde os med stor forståelse hos VTS Storebælt. Vessel Traffic Service Storebælt er det radarsystem, der døgnet rundt overvåger skibstrafikken i Storebælt fra 12 sømil nord til 12 sømil syd for brolinjen.

Formålet med overvågningen er at assistere skibsfarten, så der ikke sker påsejling af broerne eller andre uheld, der kan bringe bro eller skibsfart i fare. Den faste forbindelse over Storebælt er nemlig den vigtigste trafikforbindelse mellem Øst- og Vestdanmark. Den må ikke afbrydes og er derfor overvåget nat og dag fra O-rummet i Halsskov og VTS-centret på Korsør flådestation.

Klokken 1400 skal vi stå klar på kajen ved kystvagtens skib, så vil vi blive undsat til

et nærmere angivet sted, som vi må aftale med besætningen. Da vi ikke frembyder nogen alvorlig påsejlingsfare i vores glasfiberfartøjer, må de vel have vægtet søsikkerheden - eller også hører aktionen ind under ren og skær venlighed.



Så er Jørgen Møholt spottet på radaren og også fundet visuelt i havet ud for Nyborg Strand. Han får et varsko med politisirenen

Kajak-spotting

Jørgen Møholt ror heltemodigt for håndkraft ud i brændingen, og vi andre cruiser om i den lille indhavn, hvor den orange og cremefarvede, våde drøm af en speedbåd ligger ved kaj for altid at være beredt. Og klokken to kom-

mer besætningen på vore tre redningsmænd cyklende og gående for at se de tre dejlige nar-røve, der skal bryde deres vagtsiddende rutine for en stund.

Vi får kajakkerne lagt ombord på det skridsikre dæk - og så går den vilde jagt, hvor man skal holde på hat og briller, som stod man i en kæmpe køkkenblender. Vi kan ikke overtale redningsfolkene til at sejle os til Fynshoved (enhver forhandling skal jo begynde ved toppen), men Nyborg Strand eller når vi finder Møholt igen, kan også bruges, så længe vi kommer i roligere farvand.

Der består en myte blandt havkajakfolk, at glasfiber ikke kan ses på radar. Tro om igen! I bedste fald kan radaren se en måge i havoverfladen, og inden længe har den spottet Jørgen og hans væssel 11 kilometer nord for udgangspunktet i Slipshavn.

Han får et par hyl fra politisirenen på kystvagten og sætter kursen udad til os, og her genforenes vi i rum sø. En for en bliver vi sat ned på havet og hjulpet i cockpittet fra kystvagtens forsænkede agterdæk, og igen får vi et par hyl fra sirenen som tegn på "mission accomplished".

Storebæltskaffe

Så længe vi lever, og klubhuset består, vil diskussionen om det, vi gjorde den dag, køre i kajak- og akademiske kredse. Var det fornuft eller dumdristighed?

Var det sømandskab eller slaphed? Var det snyd eller nød?



Vores kajakker er stuvet på kystvagtskibet, hvor der er bedst plads. Det er et større ergonomisk løftearbejde både at få dem ombord og senere især søsat på åbent hav

Hvilket minder om en anden diskussion, vi havde undervejs: Er kaffe et bær, en nød eller en frugt? Hvor bliver frugtkødet af, når bærret er høstet? Er bønnen en sten som i stenfrugt? Rister man både kød og nød? Uden at nævne navne kan vi roligt sige, at vi holdt stædigt på hvert sit.

Under argumentationen kom det frem, at nogle af de fineste delikatesser opstår, når fugle først har spist bærrerne for derefter at skide dem ud igen i ren, afsyret bønneform. Det skulle være forklaringen på, at den kaffe, man serverede på den hedengangne storebæltsoverfart, smagte af lort!