

Ole Martin (12) og farfar (67) til Shetland, på pinsetur med Statsråd Lehmkuhl.

Ole Martin har etablert seg på [brovingen](#) sammen med skipperen i det vi bakker ut fra Bradbenken.

Vi har allerede vært ombord i to timer. Skipsersjanten har organisert oss i vaktlag og tildelt oss køy nummer. Vi har valgt såkalt hvit vakt. Dvs. at vi skal mønstre klokken 4 om natten og gå av vakt klokken 8 om morgenen. Om ettermiddagen skal vi mønstre klokken 16 og gå av vakt klokken 20.

Hvit vakt er en ny betegnelse på det som før ble kalt grønn vakt. Grønt er styrbord ombord i et skip. Vi har derfor fått tildelt plass for hengekøyen vår på styrbord banjer.



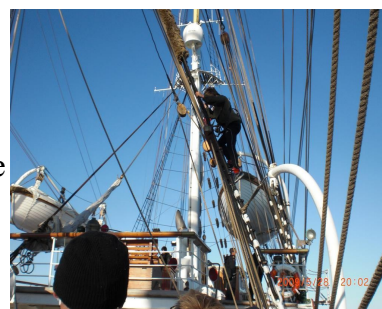
Klokken 11 presis denne lørdagen 30 mai 2009 lar vi fortøyningene gå. Skipet bakker ut fra kaien og tar en tur inn på vågen for å snu. Jeg antar at denne ekstra svingen er et ledd i markedsføringen av dette utrolig vakre skipet og dets unike tilbud til publikum. Skipet kan huse 140 medseilere. På denne turen er det bare vel 60 av oss som skal følge skipet på seilas over nordsjøen.

Skipperen opplyser oss om at han vil gå sørover til Bømlafjorden for der å stikke ut i havet. Dette for å vinne høyde og få utnyttet den sørlige brisen som værmeldingen har lovet oss. Her innaskjers er det helt stille. Vi får god anledning til å gjøre oss kjent ombord mens vi går sørover den «uendelige» Langenuen. Klokken 16 mønstrer vi til våre første fire timer på vakt. På høyde med Espevær, på vei ut til det åpne havet må vi jobbe. Vi må brase, skværseilene må hales over i riktig posisjon før vi begynner seilsettingen. Ole Martin og jeg får jobben som utslippere. Dvs at vi må holde litt igjen på brasene på lo side mens resten av gjengen haler i brasene på le side. Her får vi virkelig oppleve hva som ligger bak uttrykket «å klare brasene».



Før seilsetting får de som vil, trening i å klatre i riggen. Ole Martin er ikke sen med å få på seg sikkerhetsselen. Under kyndig veiledning klatrer han opp til første plattform. For oss som står igjen nede på dekk ser det litt «skummelt» ut når det må klatres utover siste biten før man kan entre plattformen høyt der oppe. Men på denne delen av klatringen er sikkerhetsselen huket inn på en sikringswire. Jamen får

han applaus fra medseilerne i det han svinger seg inn på plattformen.



Klokken 20 går vi av vakt. Og siden vi skal purres klokken 3.15 i natt går vi til køys. Ole Martin sovner nesten momentant. Jeg blir liggende å slumre. Hengekøy er et glimrende natteleie, men krever en viss tilvenning. Snart hører jeg lyder rundt meg som tyder på at de fleste av de ca 20 medseilerne på hvit vakt har trukket inn i drømmeland. Jeg hører lyder fra dekk som bærer bud om at det er seilsetting på gang. Løpende føtter betyr at det er merset som blir heist. Fokk og stump er lett å sette. Disse seilene skal bare slippes

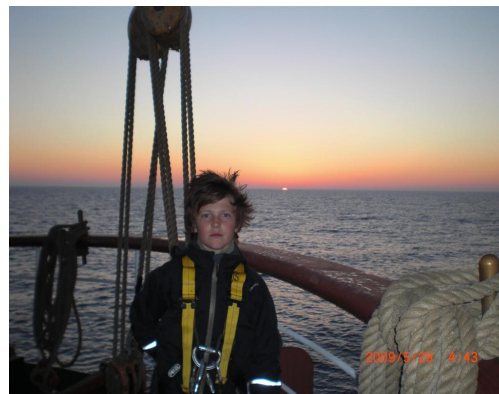
ned fra råen før skjøter og halser strammes opp. Merset settes ved at råen som seilet står på blir heist oppover masten. Ved denne operasjonen er det ikke fritt for at det blir litt hoing og roping. Den store utvekslingen på taljen som nyttes gjør at det er stor lengde på fallet. Derfor må medseilerne løpe mens de haler, og løpe tilbake for å ta nytt tak når dekkets lengde begrenser hvor langt du kan løpe.

Ca klokken 1.00 stoppes motoren og vi er kommet under seil.

Vi blir purret klokken 3.15. Rød vakt har i løpet av natten satt forre og aktere stump og mers pluss noen stagseil. Vinden er laber bris. Vi seiler bedagelig avgårde i ca 3,5 knop. Etter mønstring er det litt tid til å smøre seg en blings og brygge seg en kopp pulverkaffe inne i den lune byssen i dekkshuset like bak fokkemasten. Ole Martin og jeg smører oss seg noen solide brødskeer med primula og sardiner. Det smaker herlig mens vi står ved rekken og gomler i oss brødmaten. Sjøen bruser langs skutesiden. Det er begynt å lysne. I kjølvannet vårt aner vi at solen ikke er så langt under horisonten. Jeg skal ha bøyevakt. Ole Martin er ikke satt opp på sjøvakt denne morgenen, men han regner med å delta i videre seilsetting som snart skal begynne. Bøyevakten skal stå helt bak på hekken. Han skal søke med blikket i kjølvannet og på begge sider av skipet og melde fra hvis han oppdager at noen er falt overbord.

Jeg kaster et og annet blick også forover på skipet. Flere medseilere er på vei opp i fokkemasten for å løsne seisinger på fokken. Og sannelig er ikke Ole Martin en av dem.

Klokken er 4.⁴³ denne utrolig fine natten/morgenen. Ole Martin kommer på besøk til bøyevakten. Iført fullt klatreutstyr stiller han opp for fotografering av seg og den praktfulle soloppgangen som nå på det nærmeste er fullendt.



Etter utmønstring og en herlig frokost er det godt å legge seg ned på litt i hengekøyen. Både lettmatrosen og skribenten fikk seg en god morgenblund. Etter lunsj annonserer skipperen at ettermiddagen skal nyttes til seilmanøver. Det blir derfor kommandert «alle mann på dekk». Vi har kjempefin seilvind og mannskapet trenger trening og drill bl. annet i stagvending. Mannskapets rolle er å kommandere og fordele oss medseilere slik at alle operasjonene som er nødvendig for å legge skipet på ny kurs på andre siden av vindøyet blir vellykket.

Vi haler i braser, strammer opp skjøter og halser. Det tar tett innpå en time før skip og seil er trimmet på den nye kursen. Etter andre stagvending som går helt «på skinner» erklærer skipperen at han er fornøyd med innsatsen.

I pausen mellom to stagvendinger står vi på hekken og nyter seilasen, havet og sjøfuglenes luftseilas. Ole Martin oppdager niser som leker seg i kjølvannet vårt. Da, med ett, ser vi en stor havsule med [kurs rett mot oss](#). Den lander på dekket midt blant et titalls medseilere. Forundret ser den seg rundt og lurar på hvor den er havnet. Den ser tilsynelatende helt OK ut. Det er derfor ganske underlig at fuglen har valgt denne arenaen å hvile ut på etter en sikkert anstrengende tilværelse her ute på det åpne havet. Ole Martin og fuglen ser ut til å få god kontakt og blir et populært fotomotiv.



Mellom klokken 17 og 18, altså fra to til fire glass av vekten vår går Ole Martin brannvakt. han må vandre rundt på skipet og observere unormale tilstander. I instruksjonen til brannvakten inngår også å overvåke at kjølerom og fryser holder nødvendig lav temperatur. Dette innebærer at han må vandre nokså dypt nede i skipet. Her nede merkes sjøgangen ganske godt. Her er ingen horisont å feste blikket på. Derfor er det en litt «uggen» brannvakt som stiller på dekk etter å ha avsluttet sine vandringene rundt på skipet. Middagen denne kvelden fikk derfor også nordsjøens skalldyr glede av Hengekøyen blir en etterlengtet retrett. Etter noen få minutter sovner den unge sjømannen etter en begivenhetsrik dag på havet.

Min oppgave denne vakten var å stå helt fremme i baugen på utkikk. Det er vanligvis en svært kald fornøyelse. Men takket være gode og mye klær ble dette en fin time. Helt siden klokke 12 i dag har vi cruiset avgårde med fin bøl i 5 – 10 knop. For øyeblikket er vindstyrken 9m/s, en frisk bris fra sør.

Etter middag går også jeg til køys med forventninger om hva morgendagen bringer: Det er meldt roligere vindforhold. Jeg skal ha rorvakt fra klokken 5 til 6 og Ole Martin skal ha bøyevakt.

Det er en fin morgen. Litt sjøgang gir store bevegelser på hekken der Ole Martin står og speider. Jeg har lykkefølelsen der jeg står ved roret.. Solen har nettopp lettet fra horisonten i øst og gir oss nå en god varme i ryggen.

Klokken 7 denne søndags morgen ser vi land. Det er den karakteristiske øyen Bressey som skjærer hovedstaden Lerwick fra nordsjøen som nå dukker opp. Vi siger sakte inn sundet mellom Bressey og Mainland som er den største av Shetlands mange øyer. Klokken 9 klapper vi til kai. Vi har landet på en pir som ligger ca 10 minutters gange fra hovedstadens sentrum. Vi rusler mot sentrum og finner samme «Rent a car» sjapp som jeg benyttet meg av sist jeg besøkte byen.

Snart sitter vi i en liten trivelig Renault. Vi kjører vestover mot Scalloway, den nest største byen på Shetland. Ole Martin observerer mye liv i terrenget på begge sider av veien. Kaniner, fugler og ikke minst store mengder sauer. Etter det som blir sagt er det ca 15 ganger flere sauer på Shetland enn det er folk.

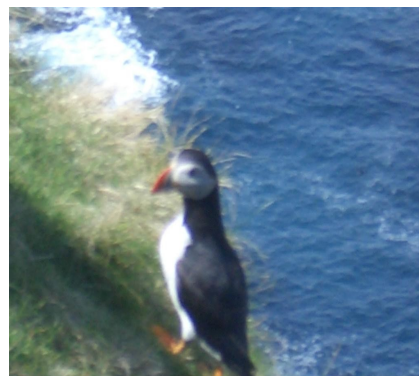


Museet som forteller historien om nordsjøfarten under krigen var dessverre ikke åpen. Vi stanser ved monumentet som ble avduket av dronning Sonja i juni 2007. Her tar vi oss god tid leses på minneplakettene og prater om innsatsen til Shetlands Larsen og Shetlandsgjengen som sørget for at forbindelsen mellom Norge og verden ble holdt åpen under de 5 vanskelige okkupasjonsårene.



smale veien på fjellryggen som fører til fyret ser vi

Helt sør på øyen ligger Sumburgh head, fyrtårnet som viser vei for den store skipstrafikken i denne delen av nordsjøen. Fyret er bygget på et av Shetlands største fuglefjell. Mens vi vandrer fra parkeringsplassen og opp den



fuglesamfunnet fra «oven». På begge sider av veien er det stupbratte klippevegger der fuglene hekker i tallrike kolonier. Måker av alle slag, havsuler, ærfugl og den papegøyelignende Lundefuglen. Den hekker inne i huler utgravd i klippeveggene. På få meters avstand kan vi betrakte den mens den står utenfor «sin» hule mens den balanserer på en liten hylle over svimlende stupbratte klippevegger som ender i brenningen langt der nede. Ole Martin fotograferer og strekker seg nærmest mulig fuglen for å påkalle oppmerksomhet.

Som en påminnelse om hvilke værforhold som er fremherskende på disse kanter ser vi en enorm tåkelur stor som et hus med «trompeten» vendt sørøstover. På plakater leser vi litt om fyrrets tilblivelse og drift. Det ble bygget i 1821 og vi leser at en fyrvokter som sovnet på vakt forårsaket flere skipsforlis. Siden han hadde latt fyrlyset slukke ble han hardt straffet.

Siden 1991 er fyret automatisert. Keepers house nyttes i dag til utleie for ferierende. Den som vil feriere her må tolerere en strøm av turister rundt hushjørnene.

Ole Martins oppdager flere unge menn som har etablert seg med avansert fotoutstyr. De er fuglefotografer som sitter rundt i terrenget utstyrt med en tilsynelatende uendelig tålmodighet. En har utstyret sitt fokusert på et hull i muren langs veien. Her et linerle par i sving med å mate ungene sine som er trygt plassert et eller annet sted inne i steinmuren. En annen har rettet linsen mot et Lundefugl par som er i ferd med å lokke ungene ut på avsatsen slik at de kan få sin første luftseilas.

På tilbakeveien til Lerwick stanser vi ved en slette der det er etablert søndagsmarked. Dette særegne fenomenet som er vanlig på de Britiske øyer. Privatpersoner og næringsdrivende utbyr her nye og brukte varer av nær sagt alle slag. Her kan du få kjøpt komplett salong med sofa, stoler og salongbord til 3000£ ca kr. 30000), eller en pakke piperensere til 8p (ca 80 øre).

Ole Martin lar seg friste av en trivelig frodig bondekone og kjøper en pakke hjemmelagede kaker til 1,5£. Hennes mann er det motsatte av frodig, men jammen klarer han å overtale meg til å kjøpe et brukt veikart over Shetland til den nette pris av 50p (ca kr.5,-).

Etter denne utflukten returnerer vi til vårt vakre midlertidige flytende hjem. På tilbakeveien har vi sjekket opp åpningstiden for det som sies å være den beste fish and chips sjappen i byen. Klokken 16.30 sitter det derfor to forventningfulle sultne sjøfarere og venter på å bli servert hver sin porsjon Haddock and chips. Vi kunne spist både lunsj og middag ombord, men ingen av oss vil gå glipp av denne britiske formen for fast food når vi nå er på disse kanter.



Når klokken passerer 18 merker vi at folk begynner å forlate skipet. De har nok planer om å oppsøke etablissementer hvor de kan meske seg med en annen av britenes spesialitet.

Ole Martin og jeg har planlagt en utflukt vestover på øyen. Vi skal se Atlanterhavet.

Så langt vest vi kan komme, på en smal stikkvei ved Dales of walls stopper vi like overfor en liten grå værbitte bondegård. Bonden rusler krokrygget over gårdsplassen med et knippe tørrhøy på ryggen. Rundt oss ser vi et uendelig vakkert landskap av nakne gresskledde åser som stuper ut i det grå havet. Klipper rager opp av havet et titalls meter utenfor den steile kystlinjen. Rundt oss yrer det av liv. Kaniner i store mengder og selvfølgelig, de allesteds nærværende sauene. Vi blir stående slik lenge og bare se. Så vakkert, så fremmedartet og så fascinerende med tanke på at vi nå ser utover det nærmest uendelige Atlanterhavet.

På tilbaketuren møter vi tåke som siger inn fra havet. Dette er antagelig resultatet av en uvanlig varm dag her på Shetland. Den offisielle temperaturrekorden er på 22°C. I dag har temperaturen lagt på ca 20 grader.

Klokken går mot 23 når vi endelig setter fra oss bilen. Vi fant ingen åpen bensinstasjon og heller ingen automat som virket. Derfor legger vi igjen i bilen en sum som vi antar vil være tilstrekkelig til å dekke bensinen vi har brukt.

Vi våkner til en kjølig tåkefylt morgen. Etter litt om og men fra farfars side begir vi oss opp til en Intersportbutikk der Ole Martin har planlagt å kjøpe seg nye fotballsko. Dessverre hadde de ikke den typen han ville ha. Som plaster på såret får innehaveren solgt et pannebånd beregnet på fotballspillere med frodig hårvekst.

På tilbaketuren til skipet stikker vi innom bil utleieren og får bekreftet at de 15£ vi la igjen i bilen var mer enn tilstrekkelig til dekning av gårsdagens drivstofforbruk.

Vi rekker akkurat å komme litt for sent til den avtalte tiden kl. 9³⁰. Hvit vakt står allerede oppstilt for opptelling

Presis klokken 10 denne litt tåkete mandagen siger skuten fra kai. Vi går ut nord for Bressey. På denne måten kan vi vinne høyde og få god bøl på den nord-øst vinden som er meldt senere på dagen. Klokken 19 har vi vunnet så pass høyde kombinert med vinddreining at vi kan heise seil og stanse motoren. Klokken 20, mens vi går av vakt har vi satt store stomp og mers, samt fokk, forre stomp og mers. Vi har også fått på plass det store uhåndterlige mesan seilet. Vi går til køys mens vi duver avgårde i 6 knop med kurs direkte til Marsteinen.

Klokken 2⁵⁵ engelsk tid blir vi purret. På dekk denne tirsdag morgenen føles det godt med gode vindtette klær. Vinden har økt på. Vi er blitt lovet økende vind ut på dagen. Rød vakt har satt forre og aktre røyl. Vi smører oss noen blingser i byssen før det blir kommandert til brasing og seiltrimming. Ole Martin er litt trøtt. Han sovnet neppe før 22³⁰ i går kveld og har derfor ikke hatt mer enn 3-4 timer på puten. Farfar sovnet før ham og skal etter sigende snorket så det durte. Ole Martin ble helt hos de nærmeste medseilerne etter at han klarte å stanse spetakkelet med en forsiktig klemming av støykildens nesebor.

Etter at farfar med stor innsats klarte å vekke ungdommen, sa han med et sukk at han aldri mer skulle klage på å bli vekket klokken 8¹⁵ for å rekke skolen klokken 9.

Vinden har frisknet betraktelig i løpet av natten. Vi har derfor nå god fart og ikke så liten krenning. Klokken 7⁰⁰ går jeg helt frem i baugen for 1 times utkikk. Ole Martin skal også denne timen gå brannvakt. Til frokost denne morgenen har kokken kokt en stor panne havregrøt. Ole Martin fyller en stor tallerken, men føler seg litt uggen etter å ha travet i de nedre gemakker. Han lar grøten bli stående mens han går en tur på dekk for å friske seg litt. På dekk blir det nå spent opp tau slik at vi har noe å holde fast i mens båten tar sine bukkekast i den nå tiltagende sjøgangen.

Været er klart og fint, vinden øker på til 17m/s og vi får oppleve hvordan skipet utnytter de enorme kreftene som settes opp når vinden er på sitt beste.

Tidlig på morgenen var vindretningen slik at det passet å gå inn Selbjørnsfjorden. Men nå når vi nærmer oss norskekysten dreier vinden slik at kursen kan settes direkte inn ved Marsteinen.

Det er med ikke liten vemod vi går for maskin inn Raunefjorden, Vattlestraumen og nærmer oss våre hjemlige trakter. Vi runder Kvarven og siger inn mot Bradbenken. Og der, helt ytterst står mottagelseskomiteen, Maria, mamma, pappa, Farmor og onkel Erik. Kanskje det beste øyeblikket på hele turen.

