

Erling Tambs

Hard Seilas



Erling Tambs

Hard Seilas



TIL GUTTA SOM VAR MED

Flyt Forlag 2004

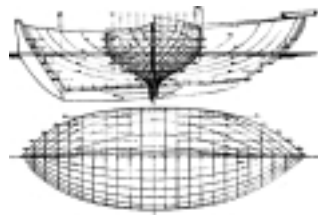
[www.flyt.no](http://www.flyt.no)

ISBN 82-92465-08-1

Boken ble første gang gitt ut av H. Aschehoug & Co

(W. Nygaard) – Oslo 1939

Flyt Forlag



*flyt'*

FLYT FORLAGS SKIPSBIBLIOTEK

---

UTKOMMET:

ROALD AMUNDSSEN: NORDVESTPASSASJEN  
BRYHN, SCHYBERG OG ØSTMOEN: JORDEN RUNDT MED HO-HO  
JOHN CALDWELL: VÅGSOM SEILAS  
HENRY LARSEN: HENRY MED DET STORE SKIPET  
ALAIN BOMBARD: FRIVILLIG SKIBBRUDDEN  
JOSHUA SLOCUM: FØRSTE MANN RUNDT JORDEN ALENE  
ERLING TAMBS: SEILASEN MED «TEDDY»  
ERLING TAMBS: HARD SEILAS

UNDER FORBEREDELSE:

PER TANGVALD: PÅ LIV OG DØD



*Sandefjord* under fulle seil i indre Oslofjord.

## Sandefjord seiler videre

Ormøya søndag 2. november 2003, *Sandefjord* ligger i vinterhavn i Paddehavet. Det er 2 uker siden årets siste seilas, og vintertaket venter på snøen som kanskje snart kommer. *Sandefjords* 90. seilsesong er over.

Det er 67 år siden dramatikken i *Hard Seilas*, men *Sandefjord* seilte videre og i dag eies *Sandefjord* av Gunn von Trepka, og seiles av tre generasjoner. For oss har hun vært hjem, glede, utfordring og familiebåt siden 1993.

Hva skjedde egentlig med *Sandefjord* etter Tambs hjemkomst til Nevlunghavn i 1937?

Etter ankomsten til Nevlunghavn, la Tambs i 1937 igjen ut på nye eventyr, denne gangen seilte han sydover, men på grunn av krigsfare solgte han *Sandefjord* i Cape Town. Her ble hun liggende i over tyve år. Dessverre ble hun meget forsømt og var nesten nær sitt endeligt, da hun ble reddet av brødrene Barry og Patric Cullen, Durban i Sør Afrika. De to brødrene restaurerte henne med kjærlighet og entusiasme og i årene 1965 -1966 seilte de henne på en full jordomseiling med passatvindene. Det ble skrevet mye om deres seilas jorden rundt, og brødrene sier selv om *Sandefjord* i en artikkel: Uten unntak var hun vel mottatt i alle havnene hun besøkte, hun fikk venner over alt. Hun

var et happy ship, mannskapet sto sammen i tykt og tynt, hun hadde et lojalt og dedikert mannskap som et hvert skip kunne misunne henne. Erfaringene mannskapet selv fikk ved å seile henne, var noe av de viktigste og mest lærerike opplevelsene i mannskapets liv. Vi har faktisk hatt kontakt med flere mannskap fra den tiden og de kunne alle fortelle hvor fantastisk deres seilas med *Sandefjord* var. Det ble også laget en film fra jordomseilingen. Gunn fikk en videokopi av denne filmen til sin 50 års dag fra Unni og Arne Smith på redningsskøyta, Liv, de hadde kommet over denne videoen i Durban på sin jordomseiling.

Fire år senere la den yngste av brødrene — Patric Cullen — igjen ut på storseilas, denne gang i «Cape to Rio» racet i 1971. Ombord idag finnes plakettene som Cullen-brødrene fikk for sin seiling. Patric seilte deretter nordover og slo seg ned på New England-kysten hvor han senere giftet seg. Patric skrev da til Norge og uttrykte ønsket om at *Sandefjord* igjen skulle tilbake til Norge, og ba om at noen overtok henne for å bringe henne hjem igjen.

En av vår tids eventyrere Erling Brunborg (som døde 1. januar 2003) med hjelp av Carl Emil Petersen og gode venner i Seilskøyteklubben Colin Archer, kunne i 1974 bringe den stolte skøyta tilbake til Norge. Etter en arbeidsom seilas over Atlanteren, de måtte pumpe seg over fordi *Sandefjord* hadde store lekkasjer, kom hun tilbake til Oslofjorden hvor hun ble møtt av sine gamle søstre. Vi var selv ombord i Colin Archer og møtte *Sandefjord* i 1974, og lite visste vi da at hun en dag skulle bli vår.

Erling Brunborg seilte *Sandefjord* i norske farvann i 6 år. I 1981 solgte han *Sandefjord* til Petter Omtvedt.

Skøyta var etterhvert blitt i dårlig forfatning, den gamle damen på 70 år trengte igjen en full helse-sjekk. Omtvedt seilte henne til båtbyggeriet Hansen og Arntsen hvor det ble foretatt en omfattende restaurering og i 1985 var hun atter tilbake sammen med sine andre gamle og restaurerte søstre. *Sandefjord* ble reddet for annen gang av familien Omtvedt, de gjorde det mulig at hun fortsatt seiler idag.

21. juni 1993 kjøpte Gunn *Sandefjord* av Petter Omtvedt og vi begynte vårt liv med den 80 år gamle damen. Gunn og Alan bestemte seg for å flytte ombord, da verken økonomi eller tid gjorde det mulig og ha både hus og båt. *Sandefjord* var viktigst, så ombord flyttet vi høsten 1993, og *Sandefjord* ble vårt hjem sommer som vinter i over 3 år. Her har vi feiret jul med vårt lille juletre, hatt store familiemiddager med bordet dekket med damask og krystall, og hyggelige vennefester. Mitt eldste barnebarn Emil som nå er 9 år, har trådt sine barnesko ombord hos farmor og onkel Alan, og *Sandefjord* er også blitt en del av hans liv som det nå også er blitt Siljes på 3 år.

Høsten 1994 var *Sandefjord* igjen klar for nye seilaser med oss som stolte eiere. Og 1995 deltok *Sandefjord* i sitt første Cutty Sark Tall Ships Race Dette var meget vellykket både for oss, *Sandefjord* og våre unge mannskaper, og siden den gang har vi deltatt i Cutty Sark Tall Ships Race 4 ganger; 1996 til St. Petersburg, 1997 fra Aberdeen, Trondheim,



*Sandefjord på vei til Durban i 1966 etter to års jordomseiling.*

Stavanger og Gøteborg hvor Christian var skipper på siste etappe. 1999 Lerwick, Shetland, til Aalborg i Danmark. Siste gang vi deltok var i 2000; Stockholm til Flesburg. Siden 2001 har *Sandefjord* seilt som familiebåt og sammen med gode venner langs norske- og svenskekysten.

For oss har boken *Hard Seilas* alltid vært spesiell. Tambs opplevelser i Atlanteren og senere boken, som er en selvfølgelig del av skipsbiblioteket, har bidratt til å gi *Sandefjord* en identitet. En historie vi er stolt av, og en trygghet vi har følt.

*Sandefjord* vil seile videre, og vi slutter oss til Erling Tambs ord «Det beste i livet er å være ung og til sjøs»

*Ormøya, 2. november 2003  
3 generasjoner von Trepka i samme båt  
Alan Baker og Gunn  
Christian og Heidi  
Emil og Silje*



Erling Tambs med hunden «Reserveprovianten» ombord på *Teddy*.

## Forord

Jeg er ikke så sikker på om mennesket har noe virkelig valg når det gjelder dets skjebne. I en gitt situasjon vil enhver reagere ut fra sine arvemessige anlegg og summen av sine erfaringer, og således blir alle menneskelige reaksjoner nærmest forutbestemt.

The Cruising Club of America hadde offentliggjort en utfordring til kappseilas over Atlanteren med Norge som mål, og det var klart at noen måtte ta imot den. Hvis jeg kunde gjøre noe for å hindre det, var iallfall ikke jeg den som vilde la Norge være redusert til å spille tidtagerens rolle, når en internasjonal forsamling av lystseilere valgte vårt land som innkomst for en havseilas.

Ikke så å forstå at jeg mener at lystseilas i sin almindelighet danner noe vesentlig trekk i et sjøfarende folks fysiognomi. Men med havseilas er det noe helt annet. Det er sjømannskap, eller burde iallfall være det. Det er en sport hvor fartøiets sjødyktighet og besetningens sjømannskap er av avgjørende betydning. Ingen vil benekte at Norge har sjøfolk av den riktige sorten, og jeg visste at i våre spissgattere har vi en båttype som bedre er i stand til å motstå stormens påkjenninger enn noen annen kjent type av småbåter. Og hvad farten angikk, vilde jeg nårsomhelst vært villig til å vedde mine siste

slanter på min gamle *Teddy* i konkurranse med hvilken som helst havracer av samme størrelse, enda hun bare var en avdanket losbåt. Hvis man kunde opnå å få bygget en sjøgående regattabåt etter Colin Archers prinsipper, vilde man få en båt som forstod å hevde sig. Sandelig var det på tide at vi gjorde oss gjeldende i en idrett som vi burde betrakte som noe av en førstefødselsrett!

Jeg reiste til Oslo og forela saken for velstående seilsportsmenn, klubber, autoriteter og aviser, men forgjeves. Jeg gjorde mitt ytterste for at det skulde bli anmeldt en norsk deltager i konkurransen. og da jeg tilslutt innså at mine anstrengelser var forgjeves, så jeg ikke annen utvei enn å delta selv, selv om båten min ikke var annet enn en uttjent bruksbåt.

Kanskje var jeg noe for optimistisk. Jeg var ukjent med *Sandefjord*, og hun hadde ikke noe godt rykte på sig. Livredningselskapet hadde solgt henne i den forholdsvis unge alder av 21, mens selskapet beholdt i aktiv tjeneste båter som var dobbelt så gamle. Egentlig var hun vel ikke den rette båt til å representere sin type i konkurranse med verdens beste havracer. Men hun var den eneste båten jeg kunde få tak i, og hun var iallfall solid og sjødyktig, to egenskaper som under visse omstendigheter kan opveie den flotteste rigg og de eleganteste linjer. Dessuten er en havseilas over Atlanteren noe ganske annet enn en sommerregatta på tyve mil, hvor værforholdene er noenlunde de samme under hele løpet. Det kan hende meget under en seilas på 3000 mil. Så jeg følte mig slett ikke tilbøielig til å se pessimistisk på situasjonen. Og iallfall vilde vi da bli med!

Det var kanskje en feil, men jeg kunde ikke ha handlet anderledes. Jeg vilde ha følt at jeg sviktet min overbevisning og mine idealer om jeg ikke hadde gjort et forsøk på å hevde landets tradisjoner. Såpass skyldte jeg den beste type av sjøgående småbåter som noensinne er bygget, og såpass skyldte jeg også minnet om min egen *Teddy*.

Uhell hindret oss fra å få satt mine teorier på prøve. Midtveis over på veien til Amerika kom vi op i et uvær som nesten gjorde det av med *Sandefjord*. Løpet hadde startet flere dager før vi endelig kom frem til Newport, under nødrigg og med flagget på halv stang: Jeg hadde mistet en av mine skibskamerater. Og for å fullstendiggjøre skjebnens bitre ironi: det vilde ikke blitt noe av hele konkurransen hvis ikke *Sandefjord* hadde blitt anmeldt. Hun var den første deltager som meldte sig.

Man kan kanskje si at etter det som var hendt på overreisen, hadde jeg ingen rett til å seile tilbake over Atlanteren om høsten og risikere livet til de guttene som var med mig. Hvad mig selv angår, følte jeg mig forpliktet til å føre båten hjem igjen, og det var jeg forberedt på å gjøre alene. Jeg kunde ikke godt gå fra båten i Newport, selv om hun var en dårlig representant for sin type, eller kanskje nettop derfor. Jeg gjorde mitt beste for å overtale guttene til å reise hjem som passasjerer, og jeg hadde endog ordnet med billetter til dem, men de insisterte på å bli med mig — det var ikke bare deres plikt, men også deres rett, påstod de; jeg hadde ingen opsigelsesgrunn, og derfor heller ingen rett til å gi dem sparken, sa de.



Det blev til at jeg gav mig. Hjemreisen gjennom en rekke rasende stormer blev en hard påkjening, men det lot til at guttene tok strabasene som et privilegium. Jeg har nemlig hatt brev fra dem siden, hvor de skriver at de syv månedene ombord på *Sandefjord* var den beste tid de har hatt. Og de har rett: Det beste livet kan gi er å være ung og til sjøs.

*Erling Tambs*

## I

Sneen glitrer i måneskinnet. Rundt omkring mig ligger Nevlunghavn hvit og stille, med sine små hus strødd utover mellom knausene. Noen enslige lykter nede ved den lille havnen står i underlig kontrast til de mørke, stirrende vinduene i disse husene hvor det bor loser og fiskere overalt. Jeg har vært i byen for å kjøpe noe utstyr til båten; vi holder på å gjøre alt klart til langfart så det gjelder å ikke glemme noe. Det er ingen butikker til sjøs. Det er sent, men jeg må ned og kaste et siste blick på båten før jeg legger mig. Bare for å se hvor langt guttene er kommet med arbeidet mens jeg har vært borte.

*Sandefjord* ser ren og ordentlig ut etter at hun har fått et nytt strøk med hvitmaling over vannlinjen..Jeg rusler langsomt videre mens jeg betrakter min nye båts solide linjer i det usikre lyset, og forsøker å opdage nye trekk som taler til dens fordel, nye vakre linjer som måtte ha undgått mig hittil. Og jeg føler mig svakt skuffet. Bare tung pålitelighet. Sjødyktighet. Nesten med et skjær av trossighet. Men det mangler noe — kanskje er det Colin Archers mesterhånd. Jeg savner elegansen, det vakre ved min gamle *Teddy*.

Dog — alt dette er kanskje bare fordommer. Vi er fremmede for hverandre ennu, båten min og jeg. Om et par måneder, kanhende, når vi har redet av

noen stormer sammen, vil jeg vel betrakte henne med større sympati. Kanskje vil jeg da omdøpe henne og kalle henne *Teddy II*.

Som jeg nærmer mig, ser jeg dekklyslyktene ombord skinne svakt gjennom et dekke av sne. Kahyttslampen er tendt. Jeg hører en dempet mumlen, så guttene er våkne ennu; rimeligvis oprømte over nyheten ved sitt foretagende. De er så unge, og dette er deres første natt ombord. Jeg stanser ubesluttosom. Om litt snur jeg og vandrer hjemover i måneskinnet.

En kilometer stenet vei fører til min ensomme bolig ute på odden, og som jeg rusler hjemover ser jeg for mig den reisen jeg skal ut på — langs kysten, over Nordsjøen, gjennom Kanalen og ned over Atlanteren så langt som til Las Palmas på Kanariøene, vårt første anløpssted. Kjente farvann, men bestandig interessant. En reise som innebærer et utall av muligheter. For alt det kunde det bli en riktig behagelig godværstur, skjønt på denne årstiden var det vel størst chance for at vi vilde dumpe borti noe uvær. Men iallfall vilde vi snart befinne oss i et varmere klimat. Vi vilde bli en stund i det solrike Las Palmas, for ved hjelp av skraper, koster, maling og ferniss å gjøre båten vår riktig presentabel. Hvis vi fikk en noenlunde rask reise til Kanariøene, vilde vi kunne unne oss rikelig med tid til å streife om på øene og hygge oss med alle de gode vennene jeg har der nede. Jeg visste vi vilde bli godt mottatt.

De fire tusen sjømilene fra Las Palmas til Newport på Rhode Island kom til å bli den behageligste del av turen. Det vilde føre oss gjennom den herlige Nordost-passaten, gjennom det interessante Sar-

gassohavet, og nordover med Golfstrømmen til vårt bestemmelsessted. I Newport vilde vi få anledning til å beundre kremen av den amerikanske seilsporverden, og sikkert treffe hyggelige mennesker; kanskje noe i retning av dem jeg traff på New Zealand. Vi kom sikkert til å få det morsomt.

Og så skulde vi kappseile. Seile, ja. Bare jeg hadde hatt min gamle *Teddy!* *Sandefjords* chancer til å utmerke sig vilde muligens komme til å avhenge av en vindstyrke som jeg hadde liten grunn til å vente mig midt på sommeren. Nå ja, vi kunde jo ikke vinne alle sammen. Det er vel heller ikke meningen med en konkurranse, likeså litt som konkurransen i første rekke gjelder materiell eller utstyr eller økonomi; meningen var da vel at det skulde være en konkurranse i sjømannskap, i fysikk og nerver, i sjelsstyrke og utholdenhet. Nåja, om det kanskje ikke var noen skarpseiler jeg hadde å fare med, så skulde jeg iallfall sørge for at jeg fikk et godt mannskap, et mannskap som kunde ta konkurransen op med hvem som helst. Med den treningen de kom til å få på turen vestover, vilde de fire guttene jeg hadde ombord nok bli karer som enhver sjøfarende nasjon kunde være bekjent av.

Jeg hadde gitt båten en avhøvling under vannlinjen; plankene var harde og glatte. Roret var blitt trimmet av med skarvøksa så det var så nær strømlinjeformet som mulig. Det burde hjelpe litt. Det hadde vært motor ombord da jeg kjøpte henne. Jeg hadde fått den tatt ut og hadde efterlatt den på verkstedet i håp om at noen vilde stjele den. En seilbåt skal ikke ha bruk for noen motor.



Da jeg er nesten hjemme, kommer det en skikkelse frem av skyggene og bortover mot mig. En gammel sjømann, ser det ut til, ubarbert og ikke helt edru. Han må ha ventet halve natten på mig. «Kaptein Tambs,» sier han, «kan ikke De la mig få bli med på båten Deres?» «Beklager,» svarer jeg, «vi har nok fullt mannskap. Og forresten tror jeg ikke en jobb på *Sandefjord* vilde vært noe for dig iallfall. Det er ingen penger å tjene på denne turen. Mannskapet mitt er amatører og får ingen hyre. Ikke vilde jeg hatt råd til å betale dem noe heller.»

«Jeg har fart med seilskuter i over tredve år,» sier han. «Og jeg skulde ikke hatt noen betaling.»

«Vel, det er nok for sent nå, i alle fall. Jeg har mønstret fullt mannskap.»

Han tar av sig luen og mumler noen undskyldende ord. Jeg følger en plutselig innskyttelse og legger det jeg har i lommene, noen få kronestykker, i luen hans. «Til rutebilletten og en drink etterpå,» sier jeg. Han stirrer forbauset. Et øieblikk ser det ut til at han vil gi mig pengene tilbake igjen, men så rekker han mig hånden. Jeg trykker den og ønsker ham god natt. I døren snur jeg mig og vinker. Han har hverken rørt sig eller sagt et ord. Som han står der i det klare måneskinnet med luen i hånden ennå, er det noe underlig patetisk ved den urørlige skikkelsen som fører tanken hen på en statue av en eller annen middelaldersk helgen, grotesk utklædd i vår tids laser, glemt og forlatt i en sneklædd ødemark.

Tre år senere traff jeg ham igjen i Cape Town. Men det er en annen historie.

Tony er våken. Idet jeg bøier mig over sengen

hans, legger han armene om halsen på mig og hvisker i øret mitt: «Kan ikke jeg få bli med dig, da, Far?»

Jeg ryster på hodet og løsner mig forsiktig fra ham.

«Ikke til Amerika, Tony,» svarer jeg. «Men du skal få seile med til Sandefjord imorgen, hvis du får lov av Mor. Det er femogtyve mil herfra, så det blir litt av en langfart for en så ung mann som dig.»

«Er det noe,» blåser Tony foraktelig. «Jeg som har seilt over tyve tusen mil med dig i *Teddy*.

«Det er så, men det var da det ikke var så vanskelig å passe på dig.»

«Å, men jeg kunde passe på mig selv, Far, og jeg kunde sikkert hjelpe dig litt også.»

«Du skal få hjelpe oss imorgen. Godnatt, gutt.»

\*

Været var herlig, friskt og klart. Det snedekte landskapet lå badet i en strålende marssol; den la et gyllent skjær over trærnes kroner og strødde myriader av glitrende diamanter ut over de hvite marker.

Tross kulden, var det ikke til å ta feil av at våren var i luften. Den banket i mine årer som jeg stod der og blinket mot solen; den lyste ut av øinene på dem jeg møtte; den kunde også tydelig merkes i spurvenes lystige skvaldren over de frosne hestepærer nede langs bryggene. Og det så sandelig ut til at gamle *Sandefjord* var blitt besatt av den også. Der hun lå, flaggsmykket og skinnende ren etter sitt ungdommelige mannskaps ivrige anstrengelser — så det faktisk ut som om hun slet i fortøiningene for å komme avsted.

Vi holdt på å stue provianten samtidig som vi underholdt tilfeldige gjester, journalister, seilere og lokale størrelser. Konsul Lars Christensen, hvis rundhåndethet i betraktelig grad hadde lettet mig de finansielle byrder i forbindelse med ekspedisjonen, var også kommet for å se oss avsted. Mitt avkom, Tony og Tui, var overalt så jeg tilslutt hadde inntrykk av å vasse i hele ungflokker.

Einar var nedenunder og stelte til middag, syngende av full hals. Han var like dårlig til begge deler. Han var 6 fot og 3 tommer og bred i forhold, en atletisk ung kar på 23, og helt oplagt den elendigste kokk uhellet har ført mig sammen med. Hvilket ikke sier så lite. Et gammelt ordsprog sier noe om at matens kvalitet gjerne blir omvendt proporsjonal med kvantiteten av kokker, og Einar var nok altfor meget kvantitet.

Ved middagstid kom det siste av provianten ombord. Litt senere kastet vi loss og gled vekk fra den snedekte bryggen. Min kone og barna fulgte oss et stykke på vei ombord på en av konsul Christensens slepebåter. Tony, som var seks år, maste ustanselig på å få bli med mig, og han argumenterte så godt at det ikke var lett for mig å motstå min gamle skibskamerats bønner. Hvis min kone ikke hadde satt sig så bestemt imot det, er det sandelig ikke godt å vite om jeg ikke hadde gitt efter. Gudskjelov at jeg ikke tok ham med! Tui var sig selv lik og interesserte sig mest for de materielle goder. Hun vilde at jeg skulde åpne en stor kasse chokolade, som et elskverdige Bergensfirma hadde sendt mig under tollsegl, og jeg må med skam bekjenne at

hennes veltalenhet tilslutt forledet mig til å begå brudd på tollforskriftene.

Min kone var svært stille. Det gikk plutselig opp for mig at hun ikke hadde klart å overføre den tiltro hun alltid hadde hatt til min gamle *Teddy* til den meget større *Sandefjord*.

Vinden, som hadde vært nokså svak hele tiden, løiet nu helt av. Slepebåten gav oss en ende og tauet oss videre gjennom den smale fjorden og ut til sjøs. Sandefjord by forsvant av syne, vi passerte Holtskjær fyrlykt, Bondeskaten og de ytterste skjærene av Rauer. Sjøen lå speilblank; ikke et vindpust kruste den glassaktige flaten.

Klokken var fire; dagen var begynt å svinne. Slepebåten drev trøstig på. Jeg så på den og fikk plutselig dårlig samvittighet. Den vilde få lang vei tilbake. Jeg gikk forut og praiet den. Min venn skipperen snudde sig og slo sakte fart, men jeg så min kone legge hånden på armen hans og si noen ord, hvorpå han slo full fart forover igjen. «Bare noen få mil til,» ropte han. «Best å komme klar av kysten. Strømmen er ikke til å stole på.»

Jeg fikk en rar, varm følelse. Slepebåten duret videre. De regelmessige dunk fra maskinen dens blandet sig med den raslende lyd av vannet som strøk langs skibssiden.

Det var nesten mørkt da den tilslutt kastet sleperen og kom langs siden for å ta et muntert og støierende farvel. En liten stund blev de to båtene liggende side om side. Tony og Tui benyttet anledningen til å klatre ombord og gi mig noen stormende omfavnelser, som dog ikke forhindret dem i å huske på å minne mig

om et utall av ting som de ønsket sig når Far kom tilbake fra Amerika. Min kone sa svært lite, hun var altfor alvorlig, syntes jeg.

«Du ser ut som den personifiserte forutanelse,» sa jeg.

Hun gav hånden min et fastere trykk og forsøkte å smile. «Jeg kan ikke for det,» svarte hun.

«Lykke på reisen!»

Vi skiltes. Prustende og pesende bakket slepebåten vekk fra oss under høirøstet spøk. Så blev det stille ombord hos oss. Ingen av oss sa noe. Båten blev liggende urørlig på det blodrøde hav. Seilene hang slapt i tunge, purpurfarvede folder, lik et eller annet fyrstelig skrud, og vår nyfernisserte rigg skinte med dyp glød som brennende trekull. Taubåten skar sorte plogfurer i den oljeblanke flate, der den skyndte sig hjemover. Ennu kunde jeg såvidt skimte Tuis chokoladeflekkede lommeørklær, som viftet krampaktig. Jeg fulgte båten med øinene til den blev opslukt av mørket.

Natten falt på. Nymånen speilte sig i den rolige havflaten. I nord blunket Holtskjær fyr svakt til oss ennu. Svenør skinte klart om styrbord, og et sted akterut skar Ferders kraftige tre glimt gjennom mørket med tillitvekkende regelmessighet. Det var godt å føle skibsdekk under føttene igjen.