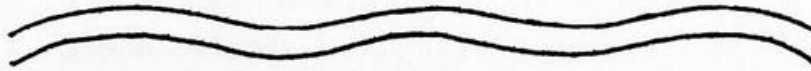




NIELS STANGE NIELSEN



50 ÅR  
PÅ HAVET



OSLO 1946

---

FORLAGT AV JOHAN GRUNDT TANUM

## INNHOOLD

|                                      | Side |
|--------------------------------------|------|
| <i>Første reis</i> .....             | 7    |
| Bark «Biskop Brun» av Tønsberg ..... | 17   |
| Bark «Walter» av Tønsberg .....      | 20   |
| Bark «Norden» av Kristiania .....    | 23   |
| D/S «Britannic» av Porsgrunn .....   | 27   |
| D/S «Sentis» 1800 tonn dwt. ....     | 30   |
| D/S «Eiger» 2200 tonn dwt. ....      | 44   |
| D/S «Uniform» av Tønsberg .....      | 60   |
| D/S «Kamor» 2500 tonn .....          | 64   |
| D/S «Gotthard» .....                 | 65   |
| <i>Den første verdenskrig</i> .....  | 72   |
| D/S «Rosegg» 3050 tonn .....         | 83   |
| D/S «Rigi» 9250 tonn .....           | 95   |
| M/T «Glarona» 14460 tonn .....       | 131  |
| M/T «Basilea» 14690 tonn .....       | 137  |
| M/S «Silvaplana» 9325 tonn .....     | 142  |
| <i>Krig igjen</i> .....              | 149  |

SATT OG TRYKT I J. CHR. GUNDERSENS BOKTRYKKERI  
PAPIR FRA A/S BORREGAARD, SARPSBORG  
OMSLAG AV GUNNAR JOHANSSON  
BUNDET I M. FREDRIKSEN &  
SØNNS BOKBINDERI  
T 1945498

## «FØRSTE REIS»

Som sønn av en skipsfører og dattersønn av en skipsfører og dertil født og oppvokst på Hvasser, falt det så å si naturlig at jeg skulle bli sjømann. Det ble liksom innpodet fra jeg var så stor at jeg kunne forstå det som de eldre snakket om. Når far var hjemme fra sjøen og han satt med langpipen sin og en toddy sammen med andre skippere, dreide samtalen seg bestandig om sjøfart. De fortalte om sine opplevelser i storm og stille, i Nordsjøen og på Atlanteren, og da var det nok av spennende seilas å høre om.

Kapp Det Gode Håp og Kapp Horn hørte vi gutter om før vi hadde greie på hvor de var. At det var farlige steder med dårlig rykte, det forsto vi, men at det måtte være en stor opplevelse å seile der, var vi sikre på, og fristende hortes det ut.

Jeg kan den dag i dag huske navnene på og rekkefølgen av de seilskip og dampskip min far førte. De fire første var franskmenn som hørte hjemme i Rouen og het «Molière», «Pontiac», «Karl Ritter» og «Etoile du Sud». Jeg har også oppbevart et konnosement fra min bestefars tid datert Tønsberg 10. februar 1817 og undertegnet av skipper And. C. Kruge, «Fører av Chaloup

„Tønsberg Paket”, drægtig 16 com. Læster. Last fra Wallø til Flensburg.»

Alle gutter der ute interesserte seg i min barndom bare for skuter og sjøfart. Vi var alltid de første langs siden på skutene når de kom hjem for opplegg, og så snart tollerne tillot det, var vi ombord og entret til værs i riggen. Noen av de eldste fikk også i mellom lov til å være med på å gjøre fast seilene, og da var de naturligvis stolte. Men for det meste ble det å prøve på hvor høyt en torde gå til værs, og den som greide å ta på kaltoppen var som regel den beste. Det var riktignok en og annen vågehals som la seg på magen over masteknappen, men det var nå helt utenom det alminnelige.

Følgen ble imidlertid at vi lærte navnene på alle seil og alle tau, og at vi kunne finne fall, gordinger og gitauger før vi tok vår første hyre. Kompasset hadde vi også litt greie på.

Guttene kjente dengang de forskjellige typer seilskip akkurat som gutter nå for tiden kjenner en Buick, en Ford eller Chevrolet, og tok aldri feil av bark, brigg eller skonnert.

Jeg gikk til sjøs i mars 1893 som dekksgutt med skonner «Mathilde» av Tønsberg, og var da litt over 14 år gammel.

Tidlig en formiddag kom vi ombord ved Husø, hvor skipet hadde ligget i vinteropplag. Ruffen og byssa hadde vært brukt til oppbevaringssted for seil og annet som kunne bli ødelagt eller stjålet under opplaget, og alt dette måtte ryddes vekk før vi kunne komme inn. Men da det var gjort, og en hadde feid ut det verste av støv

og skitt, fikk vi plasert skipskistene våre og ble enige om hvor hver enkelt skulle ha sin køye og sin plass. Og så gjorde hver mann køyen sin i orden med madrassen og køyklærne han hadde med seg hjemmefra.

Kaldt var det der inne, for alt hadde jo vinterkulden i seg etter det lange opplaget, og varmt ble det ikke på flere timer. Det tok også tid før vi fikk varme på i byssa, og enda lenger før vi fikk kokt kaffe og kunne gå løs på beskøytene og margarinen som var hele kosten den dagen. Kisten måtte gjøre tjeneste både som bord og stol ved siden av at den var oppbevaringssted for det vi hadde av tøy og andre ting. Det var gjerne med en rørende pietet skipskisten ble behandlet. Den ble holdt i akt og ære, malt og pusset, og især ble det lagt meget arbeid på å gjøre lokket fint. Innersiden av det ble utstyrt med dekorasjoner hvori flagget alltid spilte den største rollen. Navn eller initialer var også gjerne med, og var eieren flink til å tegne, kom det en skute der også. Yttersiden var som regel dekket med seilduk med frynser rundt. Håndtakene ble det også ofte lagt meget arbeid på. De var laget av tau med mange kunstferdige lagte knoper.

På veggen inne i køyen var det en hylle til skaffetøyet og andre småting en ville ha for hånden. Der hengte en også fotografier av foreldre og kanskje en venninne. Hos de gifte var det jo kone og barn som hadde plassen.

I veggen inn til byssa var det en liten glugge som kokken kunne sende maten gjennom, og den veien kom også den varmen vi fikk i ruffen.

Tilriggingen av skuten tok et par dager og var en kald jobb, men til slutt kom vi da til sjøs. Vi skulle til Middelsborough med trelast.

Min første gledelige opplevelse til sjøs var at det begynte å regne så jeg kunne ta på meg de nye oljeklærne mine og de store sjøstøvlene som rakk meg til over knærne — og da først syntes jeg at jeg begynte å bli ordentlig sjømann. Men da regnet hadde vart noen dager så alt tøyet mitt var blitt vått uten at jeg hadde noen leilighet til å tørke det, var det slutt på stasen. Senere kan jeg ikke si at jeg har satt større pris på regnvær — fordringene stiger jo med årene.

Det var en førstereisgutt til ombord — kokken. Han var fra Vivestad og hadde aldri sett en skute før eller vært så nær sjøen at han hadde kjent lukten av den. Den maten han laget i hop kunne snaut kalles velsmakende, for han hadde aldri hatt noe å gjøre med matlaging før heller, men å være kokk til sjøs kunne han vel alltid klare. Middagsmaten måtte riktignok styrmannen hjelpe ham med de første gangene, men siden ble han overlatt til seg selv.

— Nei, fordringene til matstellet var ikke store til sjøs på den tiden. To ganger i uken besto middagen av erter eller grynsodd — «sluring» som den kaltes — med salt kjøtt. Det var faktisk den eneste kraftige næring vi fikk, men kjøttet luktet vondt, især i varmt klima. Tørrfisker som vi fikk to ganger om uken, var noe bedre, og til fiskemiddagen fikk vi søtsuppe kokt på sirup, og en sjelden gang risvelling med så pass meget melk i at den fikk en gråaktig farge. De resterende tre dagene av uken var det preservert kjøtt og suppe, og den retten skulle det god appetitt til å klare. Den ble da også laget til på en ytterst primitiv måte: en kjele vann med en del gryn i ble kokt opp, og dette vannet ble silt gjennom kjøttet

til all kraften var tatt ut av det, og dermed var suppen ferdig. Kjøttet ble servert med en slags saus til, men var blitt som trefliser å tygge på.

En kyndig kokk kunne naturligvis ha fått noe utav det som smakte bedre, men det kjøttet vi fikk ombord, var alltid av mindreverdige kvalitet. Kaffen trengtes det jo ingen kokekunst til, og brødet var rugbeskøyter av hardeste og billigste slag — «knall» kalte vi dem. De var jo alltid ferdige til å spises hvis en hadde gode tenner — hvis ikke, måtte en bløte dem opp i kaffen. Kaffe og knall fikk vi fire ganger om dagen. Brød, margarin og sukker var rasjonert etter vekt, men brødrasjonene strakk som regel til, da knallen var så hard at en ikke greide så meget av den på den snaue tiden en hadde til å spise på; sukker og margarin rakk derimot aldri uken ut. Melk så vi naturligvis aldri.

Somme tider laget kokken til søndags noe som skulle forestille boller. De ble laget av mel og vann og ganske lite sukker, og kokt i suppen, og var så seige at tennene satt fast i dem. Smaken var også dårlig, og suppen fikk en eiendommelig søt smak som naturligvis kom av det sukkeret som var i bollene, så suppen også ble mislykket.

Kokken var lenge sjosyk. Mangen gang måtte han sette fra seg suppebakken mens han holdt hodet over rekka — hvis han da fikk tid til det. Ofte måtte han stå og holde på suppebakken til han ble ferdig med å «mate måken», og da kunne han sikkert ikke garantere for innholdet i suppebakken. Når han til slutt kom akter til «køita» med den, var det ingen der som fant på å spørre, hvordan han hadde reddet suppen. I ruffen var en hel-



digere på denne måten, for der var det bare å sende maten inn gjennom gluggen i veggen.

Det var ingen lett jobb å være kokk ombord i småskutene på den tid. Overalt hvor en trengte en hånd til hjelp, var det kokken som måtte til. Var han så uheldig å vise seg ledig i byssedøren, var det straks en som ropte: «Kokk, kom hit og hjelp meg». Kokken måtte aldri være ledig, og alle mann sørget for det.

Han måtte også ta sin tørn som nattvaktmann ved land. Da ble han purret ut kl. 4 og var vaktmann til kl. 6 samtidig som han kokte kaffe til mannskapet, purret ut overalt kl. 5,30 og serverte kaffen både i ruffen og akter. Hans arbeidsdag var fra kl. 4 morgen til kl. 8 aften.

En gang vi passerte gjennom Øresund, ble vi praiet av «katreiere», små seilbåter som hengte seg fast langs siden av seilskutene, når de seilte gjennom Sundet. De solgte fisk, egg, smør og brød, «Jutestomp» som vi kalte det.

Denne gang var det fisk de solgte, og nå skulle vi få festmiddag på fersk fisk og fiskesuppe.

For å få det til å bli en virkelig god middag skulle styrmannen hjelpe kokken, se etter at fisken ble passe kokt og lage særskilt god saus til fisken. Han spanderte til og med «smør» til den, og det fant han i en boks i et skap i kahyttgangen.

Da maten kom på bordet, så sausen riktig delikat og innbydende ut, med tydelige smørstjerner på toppen. Imidlertid syntes vi nok at smaken var litt mistenkelig, men ingen tenkte nøyere over det; det var iallfall en festmiddag med fersk fisk, noe vi meget sjelden fikk.

Men så ble skipperen syk og måtte til køys, og straks etter ham gikk 3—4 av mannskapet, som hadde spist vel meget av sausen, samme veien. De som ikke likte sausen, spiste ikke stort av den og ble ikke syke. Jeg var heldigvis en av dem.

Nå fattet skipperen mistanke og spurte styrmannen, hvor han hadde tatt smørret til sausen fra. Mistanken var så meget mer begrunnet, som styrmannen ikke hadde bedt om tillatelse til å spandere smør til sausen.

«Jo», sa styrmannen, «jeg tok smørret i den store boksen som står i skapet i køitegangen».

Dette var litt for meget for skipperens selvbeherskelse — selvbeherskelse var egentlig ikke en av hans sterkeste egenskaper — og nå eksploderte han. «Er De gærn mann, det er jo det konsistensfettet som vi bruker til å smøre rorkjettingen med, som De har brukt til sausen da!»

Skipperen var sterkt religiøs og brukte ikke den tids kraftuttrykk til sjøs; men han hadde et tilstrekkelig forråd av uttrykk som var kraftige nok allikevel, og dem fikk styrmannen døde en overflod av. På kjøpet fikk han de alvorligste bebreidelser, fordi han var skyld i at så mange mann var blitt syke og måtte «fly» både om dagen og om natten. Dessuten fikk han beskjed om at det ble siste gang han hadde hatt anledning til å få smørblandet saus til fisken der ombord.

I påskehelgen lå vi i Amsterdam, og da skulle kokken lage smørgrøt til påskekvelen. Et annet norsk skip lå i nærheten, og ombord dit ble vår kaptein invitert til aftens, slik at vi skulle feire påskeaftenen uten ham. Kokken fikk utlevert det han skulle bruke til grøten før

skipperen gikk, og det var ikke svært meget han fikk å rutte med. Han hadde aldri laget smørgrøt før, så han fikk den til å begynne med alt for tykk. Så raket han opp for melk til å spe den opp med og måtte blande en masse vann i, men måtte likefullt øse av kjelen flere ganger. Til slutt ble den iallfall tynn nok til at den kunne spises så lenge den var varm, og det ble «bakkert opp» til alle mann. Men grøten ble uspiselig da den ble kald. Kokken hadde forbeholdt seg å skrape gryten, men det kom han til å angre på, for han ble uduelig til arbeid den neste dagen. Dette gikk ut over oss også, for det ble dårlig stell med maten påskedagen.

Som en forstår, kunne hvem som helst få kokkehyre på småskuter i gamle dager. Stuert hadde en bare på større skip, og han var da gjerne stuert og kokk i én person. Da det i senere år begynte å bli stuerter som kunne bake, fikk en mykt brød til søndags; senere ble det bakt to—tre ganger i uken, og de skuter som begynte med mykt brød, ble straks kjent og ettertraktet.

Nå til dags er «knall» som daglig brød en saga blott og brukes bare som proviant i livbåtene.

Arbeidstiden ved land var fra 6 morgen til 6 aften, og som regel var det ekstraarbeid etterpå, f. eks. med å feie av dekket og gjøre fast seil som hadde vært løsnet til tørring. Det var sjelden en var helt fri før klokken halv syv. Overtidsbetaling kjente en ikke til.

Ved siden av dagens arbeid hadde en også vakt om natten i halvannen til to timer. En kan jo tenke seg at en gutt som hadde vekten f. eks. fra halv tre til fire for å bli purret ut igjen klokken halv seks, ikke var uthvilt og skikket til hardt arbeid til seks om kvelden, og han

måtte fortsette slik i flere uker. Nå for tiden ville det bli ansett som helt umenneskelig.

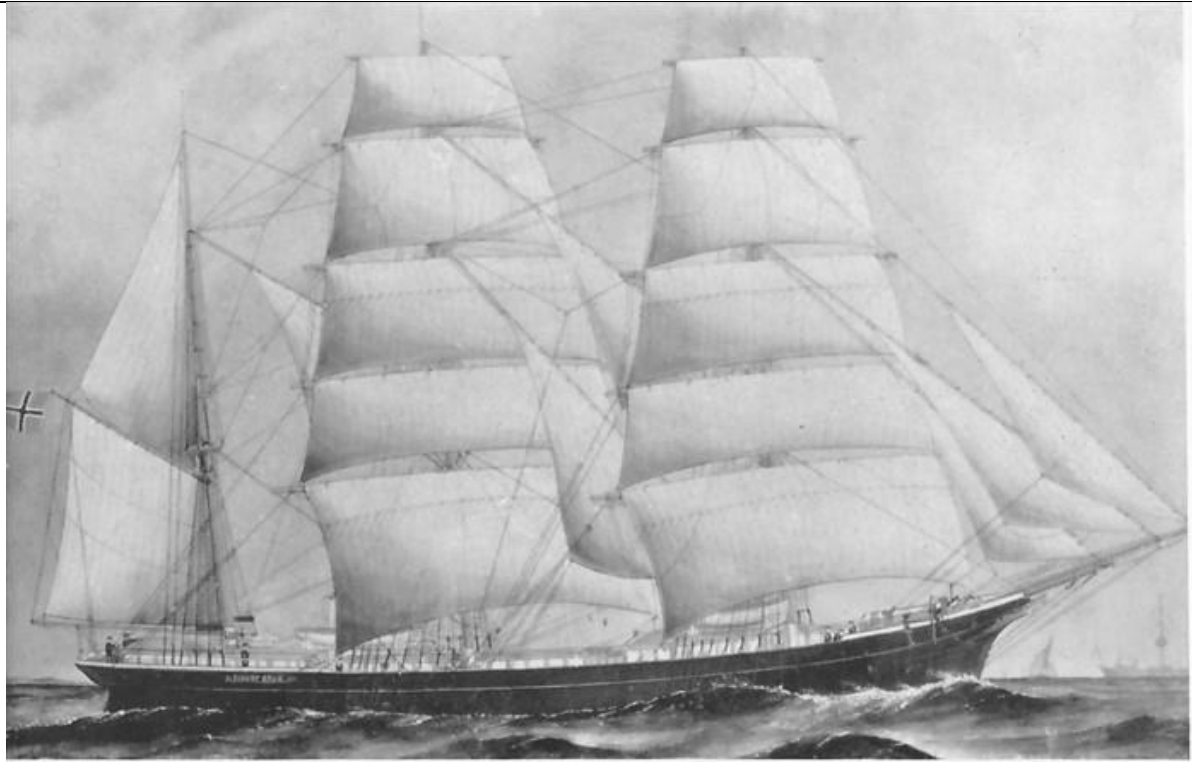
En annen jobb en ofte hadde etter arbeidstidens slutt, var å pumpe lens skipet. Som regel skulle skipet pumpes lens hver kveld ved land, og hvis det ikke var vind nok til å drive vindmøllen, måtte mannskapet gjøre det. — En hadde forresten den gang en virkningsfull måte å tette lekkе skuter på når de lå i havn og ikke var utsatt for sterk strøm; en festet en pøs på en lang stang, fylte den med sagmugg og førte den ned langs skipssiden og under skutebunnen. Pøsen ble stukket ned med bunnen opp slik at sagmuggen holdt seg i den til den kom dypt nok ned, da den ble snudd så sagmuggen fløt ut og ble suget inn i lekkasjen som ble tettet, hvis den da ikke var alt for stor. Dette kaltes for å «maure» (en brukte nemlig også mauertuer i mangel av sagmugg), og det hendte ofte at ganske store lekkasjer ble ubetydelige etter en kyndig mauring og sparte mannskapet for meget slit ved pumpene. Det var alltid tømmermannen som mauret, og han var ellers også en meget betydelig mann ombord i seilskutene. Han var gjerne en av de eldste og var sjelden med i annet arbeid enn tømmermannsarbeidet. Lossing og lasting hadde han som regel ikke noe med, og i sjøen var han «dagmann» — det vil si at han ikke gikk vakter som de andre. Ombord i seilskutene ble han gjerne kalt «Guri», især hvis han var riktig populær. Seilmakeren var også dagmann i sjøen og skånet for lastearbeid ved land.

Lørdag ettermiddag måtte dekkene spyles og skrubbes, og det var storrengjøring høyt og lavt. Hvis lastearbeidet stanset i land klokken ett, noe som var alminnelig på mange steder, ble hele mannskapet satt i gang med ren-

gjøringen og var sjelden ferdig før klokken seks — med mindre en da fikk akkord på det som skulle gjøres; da kunne en kanskje vinne inn en time, men den var i så fall vel fortjent.

En rigget til en bom over rekken med blokk på enden og en løper med pøs i. Som oftest var det en seildukspøs som var laget av tykkeste seilduk med platingbeskyttelse rundt, og var så tung at den veide dobbelt så meget som det vannet den tok med seg. En del av mannskapet ble fordelt til å skrubbe, en eller to til å hale opp vann, en til å pusse messing og en til å vaske skylight og alt finere treverk på akterdekket. Hadde en ferskvann nok, ble det brukt til vaskingen. Det var gjerne annenstyrmann som ledet spylingen og brukte vannet som ble sendt bort til ham i trepøser fra dem som halte opp seildukspøsen, og han ble overøst med velsignelser hvis han var nøye med spylingen og «sløste» med vannet.

Det var ikke så lite av en kunst å slå en pøs vann med størst mulig virkning; én kunne slå en pøs vann så det smalt i dekket, mens en annen ikke oppnådde annet enn å lage en våt flekk.



*Bark «Biskop Brun» av Tonsberg.*

*Mannskapet på «Biskop Brun» tatt i Liverpool 1893.  
Forfatteren som dekksgutt lengst til venstre.*



## Bark «Biskop Brun» av Tønsberg.

Mitt neste skip var bark «Biskop Brun». Jeg var da blitt lettmatros og vi gikk igjen ut fra Husø, denne gang med tomfater til en hvalstasjon på Island.

Derfra seilte vi til Pugwash i Canada og det passet seg så at vi kunne seile gjennom Bell Island-stredet mellom Newfoundland og Labrador. Stredet er 100 km langt og 18 km bredt og ble meget sjelden benyttet av seilskip. Dampskip kunne den gangen bare gå der i den isfrie tid av året, men nå går alle dampskipsruter mellom Quebec og England gjennom stredet, når isforholdene tillater det.

Utenfor stredet telte vi til over 20 isfjell på en dag, og noen av dem var av veldige dimensjoner.

På en annen reise med samme skip seilte vi gjennom «Cut of Canso» et meget interessant, men for seilskip vanskelig farvann mellom Nova Scotia og Cape Breton.

Stredet der er 24 km langt og bare 1,5 km bredt, så det var umulig å forsøke å krysse gjennom, men vi hadde akterlig vind og seilte gjennom det på noen få timer. Nå bruker damp- og motorskip stadig dette stredet, hvis de da tør ta risikoen for tåken, som ofte kan sette seg fast der i flere døgn.

Det var fordi vi losset på en liten plass i nærheten av munningen til stredet at vi gikk den vei, og vi sparte mange dager ved å slippe å seile rundt øya. Vi kom igjennom i strålende vær og kunne se alle indianerleirene som lå langs stredet på begge sider. Indianerne hadde det fritt og nok av leverom der på den tid. Det var morsomt å se de store flokker som fulgte med oss inne på stranden og å se teltlivet deres på nært hold.

Da vi kom til Pugwash, lå hele lasten vår ferdig i flåter, og det var bare å ta plankene opp av vannet og laste dem inn i rommet; men det var ganske hard påkjenning på mannskapet.

En lastet og losset alltid med skipets mannskap, det var aldri tale om at sjauere fra land skulle gjøre det, hvis det da ikke var en fastsatt regel på vedkommende lasteplass, som f. eks. i Pensacola hvor en brukte svarte sjauere på den ene siden av skuten og hvite på den andre.

I Kanada var det mannskapet som lastet. Vi begynte lastingen så snart vi hadde losset ballasten, og en del av mannskapet ble sendt ut på flåtene for å stikke inn plankene gjennom en av sideportene. Resten av mannskapet ble fordelt på hver side inne i rommet og tok imot og stuvet lasten. Styrmennene var i alminnelighet flinke stevedorer og foresto stuvingen på hver sin side i rommet. De som var inne, ropte ut til flåten og ba om de lengder de ønsket, og alle var så vant til å ta ut lengder bare på øyemål at det sjelden ble forlangt eller stukket inn en planke som var en fot for lang eller for kort.

Denne lastemetoden og det tempo vi ble drevet i, kjenner en heldigvis ikke til nå. Arbeidet var nærmest umenneskelig etter nåtidens begreper, det var altfor



slitsomt, især for 15—16 års gutter, for hvis de ikke var svært små og svakbygd, ble det forlangt det samme av dem som av de voksne. Klokken seks om morgenen, eller helst et par minutter før, skulle alle mann være ute av ruffen og i arbeid snarest mulig og fortsette til klokken seks om ettermiddagen, med to timers pause til måltidene.

De første seilskutene var som regel på lasteplassen sist i mars eller først i april, og da var vannet fremdeles meget kaldt. Kaldt var det i luften også for den som var ute på flåten, iallfall de første timene på dagen. Hver planke ble tatt opp av vannet og båret på hoften. Over hoften hadde vi en seildukslapp, som skulle beskytte klærne mot slitasje. Den første dagen gikk alt ganske bra så lenge en var i arbeid; men den andre dagen og alle de følgende 15 til 20 dager var tunge å komme igjennom, og en var sigende trett når klokken ble 6 om kvelden. Værst var det i begynnelsen, når en hadde båret 8 til 10 planker som vannet rant av, og klærne var blitt gjennomvåte så sjøvannet kom inn på den nesten hudløse hoften. Det sved ille, men det ble jo bedre når en ble så våt at en ikke merket det salte sjøvannet, og når solen fikk varmet opp litt. Da følte en det ikke før neste morgen igjen. Foruten sideportene til å laste planker gjennom hadde skutene også en stor port i baugen.

Lossing av trelasten var også en hard jobb for mannskapet. Plankene ble da som regel stukket opp gjennom luken og inn på kaien. Var en da så uheldig å komme til et sted hvor kaien var høy, følte en det i armene når dagen var slutt.

I de større seilskipene hadde de heldigvis anledning til å holde en spesiell nattvaktmann under lossingen

så de som arbeidet i lasten kunne få sove hele natten, og det var jo en stor fordel.

En annen stri jobb på seilskutene var kollossing, især i tropene. Hadde en da Cardiffkol ombord, som var den verste til å ryke og støve, så hadde en attpå til et forferdelig slit med å bli ren om kvelden. Kolstøv og svette gikk godt sammen, og det var overflod av begge deler. En slik dag i handvinsjen eller med kolskuffen var et arbeid en kjente i kroppen mange dager etter at lasten var ute.

I 1895 kom vi fra Kanada med plankelast til Manchester. Manchesterkanalen, som er et veldig ingeniørarbeid og som kostet om lag 300 millioner kroner, var da ferdig for alminnelig skipstrafikk og «Biskop Bruun» var et av de første seilskip som gikk opp til byen.

Bruene over kanalen var ikke høye nok for seilskip med sine høye master og rigg til å passere under, og vi måtte rigge ned bram- og merserigg, rær og stenger.

Det var litt av en opplevelse å gå opp den nye kanalen med seilskute, det var også noe nytt å se en seilskute der oppe, så interessen var gjensidig.

Etter Manchesterkanalens bygning fikk nybygde dampskip i fart der det en kalte teleskopiske master, hvor stengene kunne fires ned i undermasten, og senere ble ikke mastene høyere enn at de kunne passere under bruene.

### Bark «Walter» av Tønsberg.

Etter at jeg vinteren 1896—1897 hadde gått på styrmannsskolen, tok jeg hyre som annenstyrmann med bark «Walter», men da jeg ikke var gammel nok til å få styr-

mannsertifikat og dessuten manglet et par måneders fartstid, måtte jeg mønstre som navigator. «Walter» var bare 145 registertonn og visstnok Norges minste bark.

En dag vi lå ved kaien i Vlardingem i Holland, satt en lettmatros på bramrånokken og la et nokkbendsel. Han hadde en merlespiker i et band om halsen, som alminnelig er når en arbeider til værs, og støttet seg med brystet mot topplentet. Jeg satt litt lengre inne på den samme råen med ansiktet mot stangen og reparerte seilet.

Plutselig merket jeg at det var noe som brakk, og i det samme falt råen ned med den enden vi satt på. Lettmatrosen gikk i sjøen, og foruten merlespikeren fikk han nå også topplentet som var av ståltråd, rundt halsen med seg til sjøs. Med all den tyngden på seg ble han mistenkelig lenge under, men han kom da opp til slutt. Jeg fikk heldigvis slått armene om råen og kom meg ned på rekken i det samme som lettmatrosen kom til vannflaten. Jeg firte meg ned utenbords så langt at jeg fikk fotfeste på nederste røstjernbolt, hvorfra jeg fikk tak i mannen idet han skulle til å gå under igjen, og hjalp ham opp på rekken. Han var for tungt «lastet» til å holde seg oppe selv, og var vel en del forstumlet etter fallet også. Resten av mannskapet arbeidet i rommet da det hendte, og hadde ikke hørt noe av det som foregikk, så lettmatrosen hadde nok druknet, hvis vi ikke hadde vært to sammen på råen. Han måtte til køys, men var i arbeid igjen fire—fem dager senere. Det var heldig han satt på den rånokken som stakk ut over vannet — den andre var over steinkaia, og hadde mannen falt ned der, hadde han nok slått seg i hjel på stedet.

Det var typisk for ånden til sjøs den gang at ikke noen tenkte på å tilkalle lege til ham. En var likegyldig når det dreide seg om sykdom og ulykker ombord. Jeg kan ikke huske ett eksempel på at det ble hentet lege ombord på de fire skutene og det første dampskipet jeg seilte med, enda vi to ganger hadde ulykkestilfelle som kostet en mann livet, og begge ganger var det mens vi lå ved land så det hadde vært lett å få fatt i legehjelp. Nå for tiden er det en nesten daglig foreteelse at en eller flere av mannskapet må i land til lege når skipet ligger i havn, eller at lege blir hentet ombord.

Vi kom hjem ut på høsten, og da vi var oppunder den norske kysten, ble vi praiet av los. Da han fikk høre at vi skulle til Kristiania, kom han langs siden og ombord. Så snart han kom opp på dekket, spurte han hva skuta het. Jo, det var bark «Walter» av Tønsberg. «Å f...en, det er jo bare bånn a ei skute det, jo!» sa han. Og siden hørte vi at det var los Sevrin Evensen fra Hvasser som var kommet ombord til oss. Han kjente jo skuta, men i mørket så den ut som enhver bark. Og hans skuffelse var stor da han fikk høre at det var Norges minste bark. Det var derfor han mente det bare var bunnen av det den så ut til å være i mørket. Han hadde jo som losene i alminnelighet den gang vært langt ute i Nordsjøen og ligget der i over tre uker for å kapre et skip. Betalingen ble da liten, når han fikk en liten skute for akkurat det samme arbeidet som med en stor en.

På den tiden kunne en finne Færderlosene langt vestenfor Lindesnes, og likevel hendte det at de måtte seile hjem uten å ha fått skute å lose. Det slit losene måtte tåle både på mennesker og materiell i den tiden, kan

ikke sammenliknes med forholdene nå. Det var den tids «kapring» av seilskutene som gjorde at losene seilte så langt ut. Men losene ble møtt med sterk motstand da de forsøkte å korte av på den lange seilassen. Jeg husker blant de mange underlige argumenter som ble anført, et som lød mer enn alminnelig meningsløst, nemlig at losene burde fortsette med å ligge så langt ute som mulig for å kunne bli oppdaget av skip som hadde store bestikkfeil! Hvor i hele verden har en hørt om at losene lå på sjøen for å rette på skipenes bestikkfeil?

Til slutt måtte jo alle innrømme at det sikreste var å ha bestemte vaktgrenser og stasjoner hvor en kunne være viss på å få los, istedenfor å ha dem fordelt over hele Nordsjøen.

Med tiden tok tallet på seilskutene av, mengden av dampskip øket, og det kunne være uheldig for dampskipene som ofte gikk sine egne ruter, å ha losene så langt til havs; når de kom så langt at de trengte los, fant de kanskje at de hadde passert dem alle sammen lengre ute.

Det hendte imidlertid ikke så sjelden at dampskip med sin større fart endret kurs for å unngå å ta los langt til sjøs, og en kan jo tenke seg hvordan det følte for en los som hadde ligget ukevis på sjøen i storm og kulde.

Det var en stor fordel for alle parter at losene fikk sine faste stasjoner og sitt arbeid rasjonelt ordnet, så de slapp den meningsløse seilassen og det unyttige slitet.

### Bark «Norden» av Kristiania.

Et par måneder etter hjemkomsten midt i desember mønstret jeg ut som annenstyrmann med bark «Norden» av Kristiania.

«Norden» var et nytt stålskip, bygd i Skottland, og et meget vakkert fartøy. Vi gikk ut fra London i januar 1897 bestemt for East London i Sør-Afrika. På den tiden bestemte rederen selv hvor stort og hva slags mannskap en skute trengte, og denne rederen hadde nok spart vel meget på hyrene og mønstret billigst mulig folk. Vi fikk sendt oss fra Norge seks gutter som ikke hadde vært til sjøs før. Tre av dem hadde vært ombord på skoleskipet «Statsraad Erichsen» som lå fortøyd i Pipervika, og rederen mente at de var like gode som matroser da de kunne spleise både tauverk og ståltråd. Men en lærer ikke å bli matros på et skip som ligger til ankers. I tillegg til de seks fikk vi en donkeymann som også skulle være lettmatros, men han hadde aldri vært ombord i annet enn dampskip. «Norden» var nemlig utstyrt med dampkjele og vinsj, så vi trengte en maskinkyndig mann til å stelle med sakene. Av skipets 15 mann store besetning var det altså syv som så å si ikke hadde vært til sjøs før. De øvrige fire fikk vi i London — nemlig tømmermann, seilmaker og to matroser. Når en så trakk fra tømmermannen og seilmakeren som alltid var dagmenn, hadde vi bare ni mann til å gå sjøvakter — i skipets 15 mann var nemlig kaptein, to styrmenn og stuert medregnet.

Sjøkyndige folk i London som så dette mannskapet, rådet oss fra å gå til sjøs med det, og naturligvis ble det en hard påkjenning for de øvrige inntil de seks kom over sjøsyken og kunne gjøre litt nytte for seg. De lærte som unggutter flest temmelig fort å styre, men først da vi kom ned i passaten, fikk de anledning til å lære hvor det løpende tauverk var å finne. Til da hadde vi mest styggewær, så de var sjøsyke og til liten nytte ved fastgjøring

av seil. Å reve kunne vi ikke tenke på med så ukyndige folk — de hadde nok med å holde seg fast når de ble sendt til vær.

Vi kom til East London i god behold allikevel og ankret i påvente av spring-høyvann, så vi kunne flyte over baren foran innløpet til havnen. Mens vi lå der, sprang det opp en pålandsstorm, og vi fikk fra land beskjed om å rigge ned bram- og røykrær for ikke å drive i land.

Det ble svær sjøgang, og skipet slingret så det la rekkene i vannet, og det ble en vanskelig jobb å rigge ned de tunge rærne. Vi forsøkte først å rigge ned på begge topper samtidig, men måtte oppgi det og nøye oss med å ta en topp om gangen. Annenstyrmann gikk til vær, mens førstestyrmann ble på dekket for å lede arbeidet.

Vi ble ferdige med fokkemasten og var kommet så langt i arbeidet på stormasten at jeg satt på nokken av røykræen og løste seilet fra gitaugblokken (vi skulle ta ræen ned med seilet på) da kapteinen kom opp på halvdekket. Uten å se til vær lot han gå lé braser da han syntes rærne var for hardt oppbrast — han tenkte ikke på at vi holdt på med å rigge dem ned. Men da var ræen jeg satt på, alt løsgjort fra stangen og hang bare i topplentene, slik at det bare var brasene som holdt den på plass. Nå ble den altså sluppet løs og begynte med voldsom fart å svinge fram og tilbake for hver overhaling skipet tok. Det så stygt ut for meg som hang på nokken og klamret meg til topplentet, som var det eneste jeg kunne holde meg i.

Plutselig merket jeg at noe sprang: det var festigheten for topplentet i den andre enden, og dermed falt ræen ende ned med den nokken jeg satt på. Jeg slo armene

rundt råen som fortsatte å svinge med voldsom fart, men følte at jeg ikke ville greie det stort lenger. Da svingte råen så langt over at den slo mot en av bardunene, jeg grep den og slapp taket i råen som svingte ut i luften igjen. Jeg fikk så entret nedover bardunen til dekket, og reddet meg fra det som lot til å skulle bli den sikre død.

Mannskapet, og ikke minst kapteinen som var skyld i det, sto skrekkslagne og så på luftseilassen. Alt gikk så fort at det ikke ble tid til å hale inn på brasene før råen var falt ned med den ene enden, og da var det for sent å gjøre noe.— Det ble også en stri jobb å fange inn råen så pass at vi fikk surret den inn til stangen og kunne fortsette nedfiringen.

Vi kom uten flere uhell inn på havnen og fikk losset lasten, men natten før vi skulle gå til sjøs igjen, rømte fem mann av besetningen. Det var tre av skoleskipsguttene og to av matrosene, og skipet kunne selvsagt ikke gå ut med fem mann for lite, selv om tre av dem ikke var stort verd.

Mens vi satt ved frokosten neste morgen, kom stueren og fortalte at det inne på kaien sto fem norske sjøfolk som ba om å få noe å spise. De fikk frokost, og mens de spiste, fortalte de at de hadde rømt fra et norsk skip i Port Elisabeth og gått landeveien til East London. De hadde laget en flåte av lukelemmer og latt seg drive i land fra skipet som lå til ankers. De fortalte at de hadde vært fulgt av hai i sjøen og av ville dyr på land, så det hadde vært en både spennende og farlig tur.

På kapteinens spørsmål om de ville ha hyre, svarte de at de var villige og de gikk i arbeid straks. Det viste



seg at de var førsteklases matroser, så vi gjorde et godt bytte, og vi avgikk på fastsatt tid.

Fra East London gikk vi til Rosario via Pensacola og Buenos Aires og lastet for Antwerpen. Vi krysset ned elven Rio de la Plata og hadde losen ombord i 7—8 dager til vi kvitterte ham utenfor Buenos Aires. Det kan trygt sies at det er et av verdens hardeste farvann å krysse i, da elven på mange steder ikke er mange skutelengder bred. Den lille vinden vi hadde, var imot og til dels var det stille, så det var strømmen som tok oss til sjøs. Det var et forferdelig slit, for når vinden var litt frisk, var det oftest bare noen minutter mellom hvert «baut skip». Dertil hadde vi en utpreget menneskeplager av en italiensk los, som ikke ga en meget ro. De utallige ganger rærne ble halt rundt i løpet av dagen og de mange ganger vi måtte ankre for å stoppe skipet fra å seile inn i sølen, var et umenneskelig slit.

Om dagen var det en ulidelig varme, og fra solnedgang til soloppgang var vi plaget av moskitoer. Når svermene kom, kunne vi høre et sus i luften, og det ble ofte helt mørkt. Noen av mannskapet forsøkte å sove oppe i merset, andre strakte sine hengekøyer høyt oppe i riggen for om mulig å være fri for plagen der, men allikevel så flesteparten ofte ut som vanskapninger i ansiktet etter stikkene.

### D/S «Britannic» av Porsgrunn.

I Antwerpen mønstret jeg av fra «Norden» og gikk ombord i D/S «Britannic» som tredjestyrmann, og sluttet da min fartstid med seilskip.

Det var en meget ubehagelig forandring fra et vakkert nytt seilskip til en skitten dampbåt i farten på Kanada, men det var i overgangen fra seil til damp, og framtid-utsiktene for unge sjøfolk lå den vei. Jeg var heldig som kunne gå ombord i et dampskip som tredjestyrmann, da de aller fleste styrmenn fra seilskipene, og styrmenn i det hele tatt den gang, måtte mønstre ombord i dampskip som matroser, eller tilmed som lettmatroser for etter hvert å avansere til styrmenn.

Jeg var ombord i «Britannic» som tredje og annenstyrmann i to år, da jeg måtte reise hjem på grunn av reumatisme som jeg pådro meg i den harde kolfarten på Kanada — om sommeren mellom Sydney og Montreal med den stadige tåken, og om vinteren mellom Louisburg og Boston i kulde og hardt vær.

Følgende vil belyse forskjellen mellom behandlingen av syke folk til sjøs den gang og nå:

Jeg ble syk i London i mars måned og fikk etter flere dages forsøk til slutt lov til å gå til lege, men måtte selv betale alle utgifter. Legen foreslo at jeg skulle reise hjem, da båten på ny skulle inn i Kanadafarten, som han mente var skyld i min reumatisme. Istedenfor å mønstre meg av på det norske konsulat ble jeg holdt ombord til dagen skipet skulle gå, da jeg ble avmønstret og bare fikk utbetalt hyre til den dagen. Tidlig neste morgen ble jeg og tøyet mitt firt ned i en liten robåt som lå ved bøyen for å kaste loss «Britannic»s fortøyninger. Båtmannen rodde meg i land og hjalp meg opp i en drosje som kjørte meg til konsulatet, og der satt jeg på trappen til konsulatet ble åpnet.

Jeg hadde med meg et brev fra kapteinen til konsulen,

og av ham fikk jeg vite at jeg skulle reise hjem samme dag med D/S «Sitona» som skulle til Kristiania, og han ga meg et brev til dette skips kaptein.

Da jeg kom ombord på «Sitona», ble jeg anvist plass på mellomdekket som gjorde tjeneste som tredjeplass. Det var et lite skikket oppholdssted for en mann som led av reumatisme, og jeg spurte kapteinen om det ikke var en bedre plass å få. Jo — det var en ledig lugar på annen plass, men ville jeg ha den, måtte jeg betale forskjellen i billettprisen — noe jeg naturligvis gikk med på.

I et liknende tilfelle i dag ville mannen først blitt sendt til lege og alle utgifter i den anledning blitt betalt av skipet. Deretter ville han bli fulgt til det norske konsulat og avmønstret på lovlig måte, gitt fri hjemreise på annen plass og dertil to måneders hyre fra avmønstringen, legehjelp, pleie og underhold hjemme i så lang tid som loven tilsier.

Etter å ha vært hjemme i to måneder, mønstret jeg ut som annenstyrmann med D/S «Telegraf» og var ombord der til jeg våren 1891 ble innkalt til verneplikt i marinen.

Etter 72 dagers rekruttskole på «Kong Sverre» kom jeg ombord på panserskipet «Eidsvold», hvor jeg gjorde tjeneste til våren 1902.

Panserskipene «Eidsvold» og «Norge» var nettopp ferdigbygd og kommet hjem fra England, «Tordenskiold» og «Harald Haarfagre» var et par år eldre.

Det var en respektabel flåte Norge kunne mønstre den gang. Foruten de fire nye panserskipene hadde vi en rekke kanonbåter og en ganske stor flåte torpedobåter med divisjonsskipet «Valkyrien», som var bygd for penger samlet inn blant Norges kvinner.

Kommandørkaptein Rosenqvist var sjef på «Eidsvold» som også var admiral Børresens flaggskip i en eskadre på tokt i danske farvann. På dette toktet hadde «Eidsvold» det uhell å gå på grunn utenfor Nyborg, og da vi kom hjem, kom man ved sjøforklaringen til det resultat at det var en sterk strøm som hadde ført skipet inn på noen ukjente steiner. Resultatet var at vi etterpå kunne lese i vittighetsbladet «Vikingen» at det hverken var admiral Børresen eller kommandørkaptein Rosenqvist som var skyld i «Eidsvolds» grunnstøtning, men «Sten og Strøm».

Etter ni måneders orlogstjeneste begynte jeg på skiperskolen i Kristiania under kommandør Harold Lund, men måtte slutte der før eksamen, da båten jeg hadde tatt hyre med, ble ferdig fra Nylands Verksted tidligere enn beregnet.

### D/S «Sentis» 1800 tonn dwt.

I april 1902 mønstret jeg ombord i D/S «Sentis» som annenstyrmann. Skipet var som nevnt nettopp ferdigbygd ved Nylands Verksted, var bygd for fart på Kinakysten og tilhørte Camillo Eitzen & Co. i Kristiania, som senere tok det nåværende firmanavn Tschudi & Eitzen.

I dette rederi har jeg vært ansatt til jeg 14. april 1942 kom til Oslo etter seks måneders opphold i en fangeleir i Tyskland — så å si på dagen i 40 år, hvorav de 31 som fører.

Fartøyene var dampskipene «Sentis», «Eiger», «Kamor», «Gotthard», «Rosegg» og «Rigi», motorskipene «Glarona», «Basilea» og «Silvaplane» med en samlet tonnasje på ca. 60 000 tonn dwt.

I løpet av disse firte årene var skipenes størrelse øket fra 1800 til 16 000 tonn.

Ingen periode i norsk sjøfarts historie viser en tilsvarende økning i skipenes størrelse og hele flåtens modernisering og forbedring i alle retninger. Først kom overgangen fra seil til damp og så fra damp til motor, og ikke minst karakteriseres perioden ved byggingen av vår store tankskipsflåte. I 1939 var den norske tonnasje nr. fire i verden med 4,8 millioner br.tonn. Det var bare Storbritannia, U. S. A. og Japan som lå foran. Av verdens tanktonnasje hadde Norge 18 %, og vår flåte besto av de nyeste og mest tidsmessige fartøyer, hvorav 80 % var motorskip. Bare den som har kjennskap til internasjonal skipsfart, kan vurdere betydningen av norske rederes og skipsinteressertes framsynthet og store arbeid. Og sjøfolk av alle grader har ved sin duelighet og pålitelighet gjort sitt til at norske skip er etterspurt over alt hvor det er behov for tonnasje i all slags tidsbefraktning. Over alt på verdenshavene er det dampskipsruter som er satt i gang og opparbeidet av norske tidsbefraktede båter.

Det har således vært en særdeles interessant periode å gjennomleve.

Med D/S «Sentis» gikk vi til Ålborg og lastet for Singapore og Bangkok.

Da vi skulle skifte over til kinesisk mannskap når vi kom til Kina, var det mest folk som ville ut for å prøve lykken, som forhyrte seg som mannskap på utreisen, og særlig gjaldt dette dekksmannskapet, hvorav største parten hadde styrmanns- og skippersertifikat. De fleste fikk også gode stillinger der ute, og den heldigste ble

meget tidlig los i Shanghai. Det var kaptein Rafen fra Holmestrand. Losstillingen i Shanghai var den gang en av de mest ettertraktede stillinger i Kina og i Østen i det hele tatt. En annen ble skipper på fyrskipet som ligger i munningen av Yang Tse Kiang ved innseilingen til Shanghai.

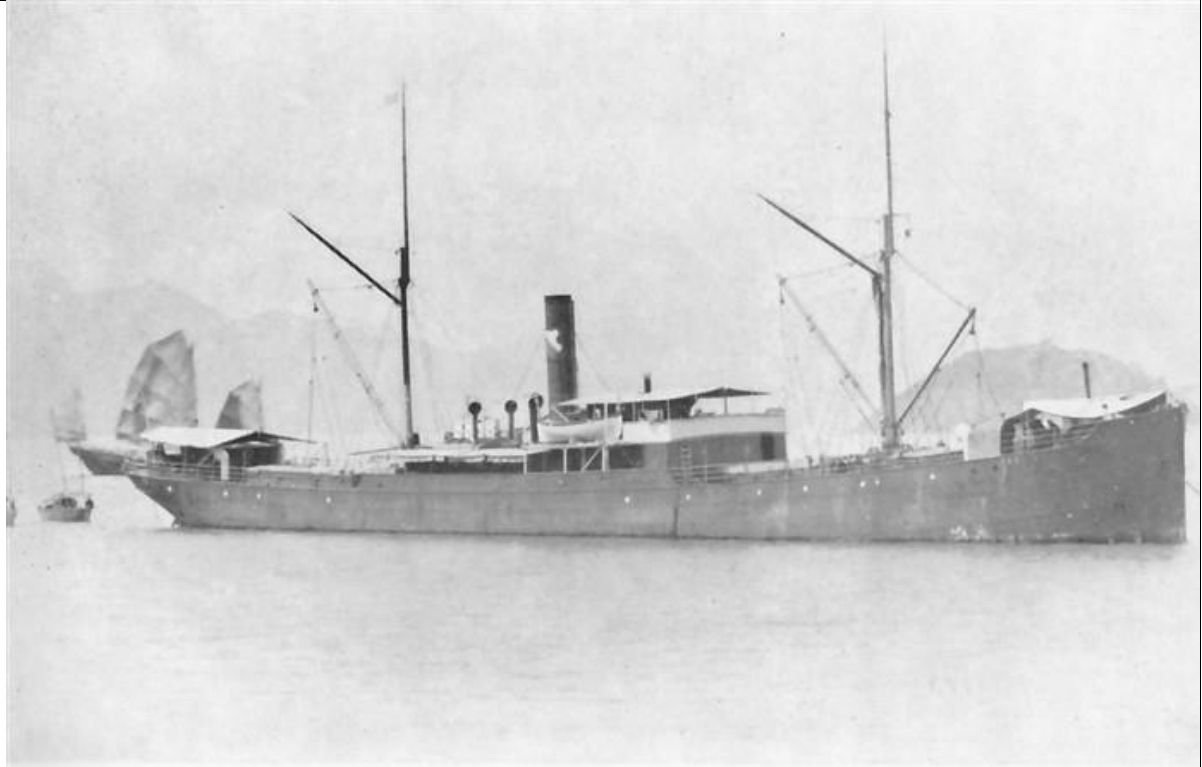
I 1903 seilte vi sammen med en masse andre norske båter mellom Yang Tse Kiang og Kanton i risfarten, en gang talte vi således 23 norske båter som lastet ris i Wuhu og Chinkiang samtidig, alle bestemt for Kanton.

Yang Tse Kiang er som kjent Kinas største elv. Den er omkring 5000 m lang og på enkelte steder meget bred, og store båter kan gå helt opp til Hankow, men er avhengige av tidevannet.

Kinas nest største sjøfartsby Shanghai ligger ved en bielv av Yang Tse Kiang som heter Wangpoo, men innløpet til Shanghai fra sjøen er munningen av Yang Tse Kiang.

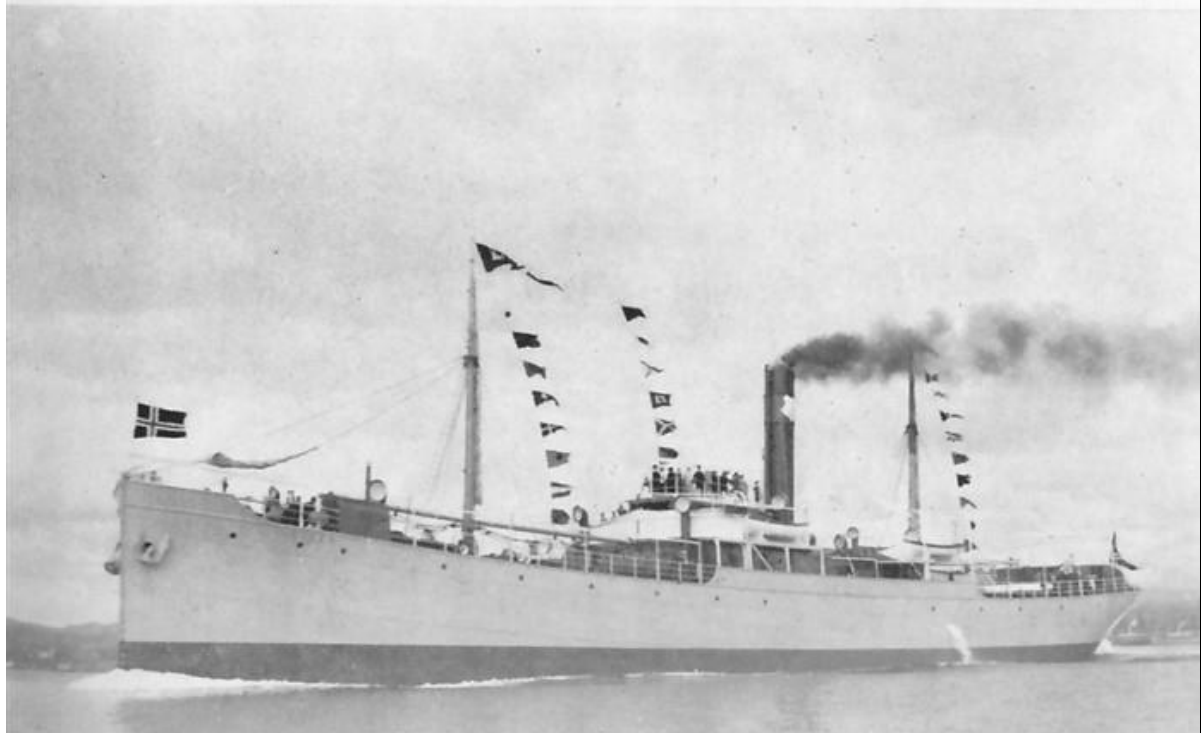
Den øverste sjøfartsby av betydning ved elven er Hankow og det tok med de 8—9 knops båtene vi hadde på den tiden, omkring fem døgn opp dit. Nedturen ble gjort på halve tiden da de hadde den sterke strøm i elven med seg. De viktigste lasteplasser for ris var Wuhu og Chinkiang i nærheten av Nanking.

I Nanking var jeg en gang i stor middag sammen med lastmottageren, en middag som var mer interessant enn velsmakende. Det var 21 retter, men det var ingen bytting av tallerkener eller spisebestikk, alt ble spist av en bolle. Spisetøyet var pinner, slik det er alminnelig i Kina og Japan. Kokingen og alt i forbindelse med tilagingen var ganske sikkert av første klasse, restauranten



*D/s «Sentis» .*

*D/s «Eiger» .*



var den fineste i byen og verten var en kjernekar, som kinesere av den bedre klasse alltid er det. Navnene på de forskjellige retter kjente jeg naturligvis ikke, men noen av dem var delikatesser av første rang, f. eks. 50 år gamle egg. Dem husker jeg best — ikke fordi de, som en kanskje ville tro, hadde noen eiendommelig smak eller lukt, men nærmest fordi det høres så utenkelig ut. Smaken bød ikke imot, men de så ikke delikate ut: plommen var svart og hvitten grønnaktig, smaken var nærmest som en god, litt overkokt og melen potet. En annen rett var fuglerede og den så nærmest ut som meget tynn og fin spagetti. Så var det haifinner i sterk brun saus og enslags rå fisk i en liknende saus, disse to rettene var ganske gode. Kokte skudd av bambusplanter og andre grønnsaker var også gode, og det samme var tilfellet med enslags store nøtter. Videre var det en masse andre, helt ubestemmelige retter, hvorav jeg sterkt mistenkte en for å være laget av rotter. Heldigvis kunne vi ikke se noe som liknet de dyrene, men enslags smådyr var det, så mistanken var ikke helt uberettiget. Risen var som vanlig hovedretten og meget god. Kineserne har en egen måte å koke risen på så den hverken blir for tørr eller fuktig, og den er meget delikat både av utseende og smak.

Under måltidet ble vi underholdt av sangerinner. Den første sang en halv time hvoretter hun ble avløst av en annen, og slik fortsatte det under hele middagen. Disse sangerinnene flyttet mellom de finere restaurantene og sang bare en liten stund hver. De ble båret på skulderen av sin private cooli, som hadde et hvitt klede over skulderen som sangerinnen satt på. Noen av dem ble båret i private bærestoler.



På den tid hadde damene i Kina bitte små føtter, og jo finere damen var dess mindre skulle føttene være. Føttene ble innsurret og innklemmt fra barnet var i ettårsalderen. På den måten ble alt stoppet i utviklingen og beholdt samme størrelse hele livet igjennom. Derfor egnet de seg ikke til å gå på, og en kinesisk dame skulle bæres eller sitte hjemme. Nå er det slutt med denne moten, liksom det er slutt med mannens hårpisk.

Det var naturligvis høyst lettsindig å gi seg i kast med en slik middag uten å være vant til den slags mat, særlig da det var i den varme og usunne årstiden. Jeg hadde da også bekymringsfulle stunder de første dagene til jeg forsto magen ikke hadde tatt noen merkbar skade.

Etter å ha fart på Kinakysten en tid kom vi inn i rute mellom Nagasaki i Japan og Port Arthur i Mansjuria. Port Arthur var den største russiske flåtestasjon og havn i Østen på den tiden og ligger i nærheten av Dalny, endestasjonen for den transsibiriske jernbane. I denne farten gikk vi til den russisk-japanske krig brøt ut.

Den 8. februar 1904 klokken 8 om kvelden ankret vi på Port Arthurs ytre havn, med last fra Nagasaki.

Ved ankomsten så vi hele den russiske storflåte ligge oppankret. Alle hadde flagg oppe, tross det var lenge etter solnedgang, og vi studerte på hva det skulle bety.

Det hadde i lengre tid gått rykter om spent forhold mellom Japan og Russland, men at det kunne være kommet så langt som til krig, tenkte vi ikke, særlig fordi vi ikke hadde hørt noe om det da vi gikk fra Nagasaki et par dager tidligere.

Klokken 12 om natten hørte og følte vi noen vold-

somme eksplosjoner. Vi sprang ut på dekk for å se hva det kunne være, og vi så da at det var stor aktivitet på den oppankrede flåten. Flere lyskastere både fra skipene og festningen belyste havnen og sjøen langt til havs. Det var også flere torpedobåter som jaget omkring, men etter en tid ble alt stille, og vi trodde det bare var øvelser.

Da det lysnet neste morgen fikk vi se to store krigsskip landsatt i innløpet til havnen. Senere viste det seg at det var de to største slagskip i den russiske flåte; de lå tett ved siden av hverandre på tvers i innløpet, som de tilsynelatende nesten sperret.

Losen kom straks ombord og fortalte at krigen var brutt ut, uten at det forelå noen krigserklæring fra Japan, og at japanske torpedobåter hadde vært inne mellom flåten og torpedert Russlands to største slagskip «Retvisan» og «Cæsarewitz» og krysseren «Pallada». De to førstnevnte måtte settes på land i synkende tilstand og rakk ikke lengre inn enn midt i innløpet.

Vi fikk ordre til å bli liggende inntil en fikk full oversikt over forholdene i innløpet og havnen for øvrig. Særlig var en redd for at innløpet, som var meget smalt i seg selv, nå ville være helt sperret av de landsatte krigsskip.

Mens losen sto på dekket og fortalte dette, fikk vi plutselig se tre kryssere komme innover med stor fart, og losen ropte:

«Der kommer japanerne!» Og han satte av sted i største hast.

De tre krysserne var inne på rekognosering, og gjorde bare en sving innom havnen uten at det ble løsnet skudd fra noen av dem.

Da den russiske flåte lettet anker og gikk utover mot japanerne, trakk de seg unna. De russiske skipene kom straks tilbake og tok sine tidligere plasser. Vi kunne ikke se tegn til særlig virksomhet hverken på skipene eller festningen, skjønt vi lå så nær at vi kunne følge med i alt som foregikk, og intet tydet på at de forberedte seg på å motta angrep fra noen kant; alt var stille og rolig.

Klokken halv elleve om formiddagen fikk vi igjen se skip i horisonten, og det viste seg snart at det var en stor japansk flåte som kom innover. Etter hva det senere ble sagt, besto den av 14 krigsskip. Den russiske flåte lettet igjen, men det så ut som om en stor del av besetningen ikke var ombord, for det kom en mengde barkasser ut fra land fullastet med offiserer og gaster; særlig var det mange offiserer. De kom seg ombord i all hast idet skipene lettet sine ankere og begynte å gå mot utløpet.

Vi fikk senere høre at det hadde vært et stort selskap i land hos admiralen den foregående kvelden og natten, og naturligvis hadde japanerne som vanlig vært godt underrettet — de hadde sine spioner både i land og ombord på de russiske skipene. I land opptrådte de i egenkap av barberer og tjenere, og ombord som oppassere for de høyere offiserer, alltid kledd som kinesere med løse hårpisker. Det ble fortalt at admiralens oppasser en gang hadde glemt å ta på seg hårpisken og var blitt avslørt som japansk offiser og spion; han hadde vært i admiralens tjeneste ombord på flaggskipet i lang tid.

Den japanske flåten la seg på linje omkring 6 sjømil utenfor festningene, og den russiske under festningens kanoner omkring 4 mil lengre inne. Japanerne åpnet

ilden, som straks ble besvart av de russiske skip og kanoene på festningen.

Nå først kunne vi se en stor strøm av soldater marsjere opp til festningene, tilsynelatende hadde heller ikke de ventet japanerne så tidlig.

Vi lå mellom den russiske flåte og festningene ca. 1000 meter fra land og hadde de store festninger, som lå på toppen av ca. 700 meter høye fjell på begge sider av innløpet, rett over oss.

Den første granat fra japanerne falt i sjøen faretruende nær «Sentis». Senere kom skuddene etter hvert nærmere festningene og skipene, men vi så ingen direkte treffere.

Da slaget hadde vart ca. 20 minutter, fikk vi se en russisk båt gå inn, vi fikk senere rede på at det var en transportbåt som hørte til flåten. Nå begynte vårt kinesiske mannskap å bli redde og ville gå fra skipet. Båtene ble satt ut, og kineserne fikk beskjed om at de kunne gå fra borde hvis de ønsket; men da de så at de norske offiserene ikke ville forlate skipet, turde de ikke gå alene og ble ombord.

Kapteinen bestemte seg da til å gå inn på indre havn, og vi hev opp ankeret og fortsatte mot innløpet.

Under innseilingen måtte vi rett imot de to store landsatte slagskipenes kanoner, som var i omtrent samme høyde som kommandobroen på «Sentis». Det lufttrykk vi følte av de voldsomme salver disse to slagskip avfyrte, kan jeg ikke beskrive, vi hadde iallfall en forferdelig hodepine de fleste av oss, da vi var kommet vel innenfor dem. For å ha så dypt vann som mulig passerte vi kloss opp til akterstevnen på de to slagskipene, men det ble allikevel for liten dybde. Da vi var midtveis inne og tvers av akterenden på slagskipene, tok «Sentis» grunn og

stanset. Situasjonen begynte å bli kritisk for alvor, da vi stengte hele innløpet for dem som skulle inn eller ut, og vi fryktet for å bli sprengt i luften. Situasjonen ble så meget verre, da vi fikk se et krigsskip innenfor oss på veien ut, og den russiske krysser «Novik» alvorlig skadet og med 30 knops fart på vei inn. «Novik» hadde fått en treffer, da den var ute og forsøkte å torpedere admiral Togos slagskip, og måtte derfor settes på grunn på indre havn.

Ombord i «Sentis» slo kapteinen full fart i maskinen og ga samtidig ordre til å sette på den kraft den kunne prestere. Skipet seg til slutt forover av grunnen og kom inn på indre havn og til ankers akkurat tidsnok til å la «Novik» passere inn og redde seg fra å synke utenfor havnen.

Etter slaget, som varte omkring en time, plukket vi opp flere granatstykker på dekket, og det var merker på flere steder i malingen på dekkshusene etter granatsplinter. Før mørket kom gikk vi norske i land sammen med offiserene fra et annet norsk skip, D/S «Ariel» av Holmestrand, som lå under lossing der. Vi ble alle invitert hjem til havnelosen, som var dansk, og vi var der hele natten. Det kinesiske mannskapet ble ombord sammen med det russiske vaktmannskap, som var satt ombord straks vi kom inn.

Ut på kvelden hørte vi rykter om at en ventet angrep på byen fra landsiden, men det ble det ikke noe av. Vi var alle installert i kjelleren, som var meget stor og romslig og særdeles godt forsynt med både mat og drikke. Vi fikk iallfall rikelig av begge deler av vår gjestfrie danske vert. Det ble altså ikke noe angrep om natten,

men det ble fortalt at det var landsatt tropper i Dalny for å ta den transsibiriske hovedstasjon.

Dagen etter gikk vi ombord i «Sentis» for å pakke og bringe i land vårt tøy, men da de russiske soldater hadde overtatt båten, var det en del vanskeligheter før de lot oss komme ombord. Det var da allerede merker på at russerne hadde slått seg ned i salongen, i byssa og på andre steder ombord.

Da skipet ikke kunne bli utlosset på rimelig tid, fikk kapteinen en erklæring fra de russiske autoriteter om at «Sentis» ble liggende på deres risiko, inntil den kunne bli utlosset og sendt til en nøytral havn. Hele mannskapet reiste da fra Port Arthur med D/S «Ariel» som fikk lov til å avgå til Chefoo for å losse sin resterende kollast. Vi bodde i Chefoo i 3 måneder og måtte så reise hjem, japanerne tok Port Arthur og dermed også «Sentis».

Under vårt tre måneders opphold i Chefoo bodde vi i en amerikansk misjonærs hjem. Misjonæren med familie var på ferie i U. S. A. og da vi hadde hele hans meget store hus med kokker og tjenere til vår disposisjon, hadde vi det meget godt og komfortabelt. Det var en god tennisbane i hagen, og vi fordrev meget av tiden med å spille tennis. Stedet lå et stykke vei utenfor byen, og misjonæren hadde sitt private vaktmannskap, som patruljerte rundt eiendommen hele natten. Vaktmennene slo av og til på et stykke bambusrør for å gi tilkjenne at de var våkne og i arbeid.

En dag fikk vi se at barna til kokken og overtjeneren hadde noe fore som måtte være mer enn alminnelig spennende og interessant. De var elleville av begeistring og

hadde det øyensynlig svært morsomt. Da vi gikk bort til dem for å se hva de holdt på med, fant vi en kineser hengende etter hårpisken i et tau fra loftet inne i et stort skur. Han var løftet så høyt at han så vidt berørte golvet med stortåen. Et par tynne bambusrør ble etter tur brukt av barna på den stakkars, opphengte mannen. Når de største guttene hadde tørn, kaptet de om å slå riktig hardt, til stor glede og jubel for hele flokken, og de voksne kom bort for å se på forestillingen. Den stakkars mannen som hang i fletten, likte seg mindre godt, som rimelig var. Vi fikk vite at han var tatt av vakten en natt han forsøkte å gjøre innbrudd og nå skulle straffes på stedet uten noen innblanding av øvrigheten. Avstraffelsen sto på til langt ut på ettermiddagen, og de fleste av de mer uskyldige torturmåter ble brukt på ham. Forbrytelsen var ikke så stor at det var grunn til å bruke mer voldsomme midler, og da vaktmannskapene og familiene var tilfreds med dagens atspredelse, lot de fangen gå. Som en siste fornøyelse for tilskuerne og advarsel for forbrytere, ble han overklint med forskjellige ingredienser som ga ham et lite misunnelsesverdig utseende. De brød seg som sagt ikke med anmeldelse til politiet eller liknende — de mente vel at det ikke ville være rettferdig å utsette en alminnelig innbruddstyv for slike ubehageligheter.

En dag fikk vi ordre om å reise opp til Port Arthur, som bare var omkring 100 sjømil fra Chefoo, for å ta «Sentis» ut; men før vi kom oss av sted, ble ordren tilbakekalt — innløpet til Port Arthur var nettopp blitt blokkert av japanske skip som var lastet med stein og senket i innløpet. Senere ble havnen og byen inntatt av japanerne etter admirals Makaroffs mislykte forsøk på å få flåten ut.

Landstykket mellom misjonærens hjem og byen var ubebodd og ble mest brukt som begravelseplass. I Kina er ikke begravelseplassen innviet eller lagt i nærheten av kirke eller tempel — et hvilket som helst stykke jord blir brukt. Jeg kan huske at vi passerte den ene likkisten etter den andre en gang vi kom inn til Shanghai straks etter en tyfon. De var skylt ut av høyvannet som var satt inn av tyfonen, og hadde oversvømmet en begravelseplass.

En kinesisk begravelse var en interessant høytidelighet som vi ofte hadde anledning til å se. Først etter at den døde hadde ligget i hjemmet kanskje i måneder i en tykk og massivt bygd kiste, som sannsynligvis også var helt lufttett, ble begravelsen holdt. Likfølget er der som andre steder i verden en avspeiling av avdødes anseelse og økonomiske stilling i samfunnet. I et stort likfølge kommer først musikere med fløyter og trommer, deretter de som er engasjert som gråtere, mange eller få etter hvor meget de etterlatte har råd til å ofre, de er nemlig betalt for sitt arbeid. Musikken er ikke noe for europeiske ører, en har inntrykk av at det er om å gjøre å frambringe mest mulig øredøvende lyder på fløytene og trommene. Det er uhyggelig å høre musikken, men enda uhyggeligere er det å se på gråterne, som gråter både med øyne og nese, og jo mer øyne og nese rinner, dess dyktigere er den som utfører denne seremonien. Etter disse kommer en innelukket bærestol pyntet med mange slags farget papir, og inne i den er anbrakt en utstoppet mann eller kvinne som forestiller den avdøde. Deretter kommer kisten, og så det egentlige likfølge. På følget, som bare består av menn, ser en ikke noe som tyder på sorg, det



kunne for så vidt liksom gjerne være et brudfølge, deltagere prater og ler og har det ganske morsomt.

Gravene er høyst forskjellige: var den avdøde fattig, ble kisten satt ned i et hull som var et par fot dypt og ofte så dårlig dekket at den stakk opp av jorden. De finere graver ble det lagt mer arbeid på. Foruten at graven var dypere, ble den bygget over med murstein og ved enden hvor den avdødes hode lå, ble det murt et hull inn til kisten. Dette hullet bruktes av de nærmeste pårørende til å samtale med den avdøde gjennom. Der ble også satt ris og vann utenfor hullet ved høytider som f. eks. det kinesiske nyttår som er årets største høytid. Risen og vannet er naturligvis blitt borte i løpet av natten, men det er nok ubudne gjester som har vært på ferde og forsynt seg.

Under kisten legges en del pengesedler og litt klær, til bruk for avdøde når han kommer hinsides. Prest bruktes ikke, heller ikke jordpåkastelse eller noen slags religiøs sermoni.

En dag var vi vitne til at to mann ble halshugget, og det foregikk på en meget primitiv og lettvint måte. De dødsdømte sto på kne nede på en sandstrand, en medhjelper til bøddelen holdt i hårpisken på den dødsdømte som måtte strekke hodet så langt ut som mulig, og så hugg bøddelen til med en stor bred kniv. Da dette var gjort, ble hodet lagt i et lite trebur og til skrekk og advarsel hengt opp på en stolpe ved et beferdet veikryss. De avdødes pårørende kjøpte senere hodet og sydde det på kroppen før den ble begravet. Det var da av stor betydning å få hodet påsatt riktig, så f. eks. ansiktet kom den rette vei forat vedkommende ikke skulle bli til narr når han kom hinsides.

Disse to var sjørøvere og var tatt under en operasjon ved Taku bar fyrskip. Fyrskipet hadde norsk kaptein, som ved flere anledninger hadde vært øyevidne til sjørøveri foretatt av kinesiske djunker.

På våre spaserturer på stranden fant vi flere ganger klesbunter liggende i vannkanten. Det var nyfødte pikebarn som var tullet inn i filler og kastet til sjøs, da foreldrene ikke hadde råd eller lyst til å beholde dem. Det var helt alminnelig og tillatt før i tiden å gjøre det av med pikebarn, guttebarn måtte derimot tas vare på. En gutt ble ansett som en lykke og av stor verdi for familien, mens en pike ofte ble oppfattet som en uvelkommen gjest, som en kunne beholde eller kaste, etter eget forgodtbefinnende, og det var alminnelig at disse uvelkomne pikebarn ble kastet i sjøen eller utenfor bymuren. Mange ble kjøpt opp av fremmede folk som brukte dem til å skaffe seg penger f. eks. ved å selge dem til bordeller så snart de var gamle nok.

Familier som levde hele sitt liv i små robåter — sampaner — i havnene, måtte ha en trebøye på guttebarn for det tilfelle de skulle falle overbord, eller de var tjoret i et tau så de ikke kunne falle til sjøs. Pikebarn fikk gå løse og gjøre som de ville — hvis de da fikk lov til å leve.

D/S «Sentis» kom ikke ut fra Port Arthur før krigen sluttet, da den etter hva vi senere hørte ble sendt til Japan og satt i fart av japanerne. Flere år etter snakket jeg med en norsk kaptein som i en skraphandelforretning i Port Arthur hadde sett en klokke som det sto inngravert D/S «Sentis» Kristiania 1902 på. Det var altså klokken som hadde stått på bakken ombord i «Sentis».

Da det viste seg umulig å få båten ut, ble vi sendt til Shanghai og senere hjem. Vi kom til Kristiania sist i august 1904.

### D/S «Eiger» 2200 tonn dwt.

Etter 6 dagers ferie mønstret jeg ombord i D/S «Eiger» som nettopp da var ferdig ved Nylands Verksted og i likhet med «Sentis» bygd for Kinafart for samme rederi. Jeg var da blitt forfremmet til førstestyrmann.

Vi gikk fra Kristiania i september 1904 til Hamburg hvor vi lastet for Hamburg-Amerikalinjen til Hong Kong og Shanghai. Som passasjerer hadde vi med dr. Gullowsen med familie. Dr. Gullowsen var norsk konsul i Chefoo, hvor han også var karantenelege, samtidig som han hadde sin private legepraksis. Fører av «Eiger» var den meget kjente og avholdte kaptein Kr. Rafen, som dessverre døde plutselig i Shanghai et par år senere. Han var den gang en av de mest kjente norske skipsførere på Kina-kysten.

I mai 1905 gikk vi ut fra Shanghai bestemt for Kobe i Japan. Den 20. mai ved midnatt kom vi i nærheten av det store sjøslag mellom den japanske flåte under admiral Togo og den russiske Østersjøflåte under admiral Roschestvenski, hvorunder så å si hele den russiske flåte ble ødelagt, et nederlag som fikk avgjørende betydning for krigen. Vi ble under slaget stanset av en japansk torpedobåt og visitert, men da vi var underveis til Japan, fikk vi straks lov til å fortsette. Idet vi gikk innover til losstasjonen utenfor Moji tidlig på morgenen, fikk vi følge med japanske torpedobåter fulle av russiske krigs-

fanger og med en masse livbåter på slep, også fullastet med fanger som var reddet fra den ødelagte flåte.

Den russiske flåten som var kommet helt fra Østersjøen rundt Kapp Det Gode Håp, hadde vært over syv måneder underveis, og da den etter den lange reisen kom fram til Tsusimastredet hvor slaget sto, var den i så dårlig forfatning at den ikke kunne stå seg mot den store japanske flåten som hadde hatt hele tiden til å forberede seg på. Alt var så sterkt i japanernes favør at resultatet var avgjort på forhånd.

Det var meget stor stas i Mojo og Kobe over den store seieren og det var ikke helt trygt for europeere å ferdes i land uten i følge med japanere; japanerne var ikke mer vennligsinnet mot europeerne den gang enn de er nå.

Fra Kobe gikk vi til Newchwang i Kina og tok ombord 1200 kinesiske flyktninger til Chefoo. Denne menneskemengde hadde vi på mellomdekket og på øvre dekk, mens underrommet var fullt av last. Det ble ikke meget plass til 1200 mennesker på en så liten båt, og det var en spennende og urolig natt med alle disse mennesker ombord i farvann hvor det dagen i forveien var rapportert flere drivende miner. En måtte uvilkårlig tenke på hvilken forferdelig panikk det ville blitt hvis en hadde gått på en av dem; men heldigvis losset vi alle i land i Chefoo i god behold.

Deretter gikk vi en tur til Yaluelven, grenseelven mellom Korea og Mansjuria, etter en ladning silkeorm til Chefoo. Det var så lett last at vi ikke kunne merke den på skipets dyptgående, skjønt lasterommene var fulle og vi hadde så meget på dekket som det var plass til. Det var også en meget verdifull last.

I Chefoo var det en betydelig silkeindustri, som amerikanske og franske misjonærer var sterkt interessert i. I skolene hadde de foruten religionsundervisning en stor silkeindustri å ivareta, de hadde en masse kinesiske piker i de forskjelligste aldre i allslags håndarbeid i silke; især ble det laget en mengde kniplinger og blonder, og skolene drev en anseelig eksport til både Europa og Amerika. Arbeidsutgiftene var minimale da pikene fikk fra 0 til 10 cent dagen, og det var nok ikke snakk om noen 8-timers dag.

Jeg var en gang med en kineser på et teater i Chefoo. En kinesisk teaterforestilling er en alvorlig prøve på hva en europeer kan fordøye i retning av lyd. Etter en kvelds forestilling er trommehinnene satt slik i vibrasjon at det er så godt som håpløst å tenke på å sove. Kanskje sovner en til slutt av bare utmattelse, men selv i søvne fortsetter de forskjellige låtene å dure i ørene på en, så en dagen etter ikke er på det rene med om en har sovet eller ei.

Etter hva jeg kunne slutte meg til av kinesernes begeistring, måtte det være en førsteklasses forestilling, men den passet ikke for en europeer, og det var da ikke andre europeere enn meg til stede.

Det var midt på sommeren, meget varmt og lite luft i det fullpakkede rommet. For å hjelpe litt på den plag-somme varmen, ble det brakt rundt små håndklær som var dryppet i kokende vann. Disse brukte en til å tørre svetten av hode og ansikt med, for en svettet ustanselig så det rant av en. Etterat en hadde tørret seg med håndkleet og holdt det for ansiktet så varmt en tålte det, kjentes luften litt kjøligere, og svetten ga seg for en kort stund. Klutene ble samlet sammen og kom straks kokende

varme tilbake igjen — men da var de jo langt fra rene lenger, og da en jo ikke kunne vente å få samme klut som forrige gang, ble det litt uappetittelig å fortsette på den måten, så en europeer foretrakk å svette. Begrepet hygiene er meget forskjellig oppfattet i Kina og Europa. I det hele tatt var teaterforestillingen ikke noen behagelig opplevelse, men det var jo interessant å overvære den. Både de opptredende og de forskjellige kostymer og scene-sammensetningen var morsom å se, selv om musikken var en påkjenning på ører og nerver.

Når jeg nevner hygiene, kommer jeg til å tenke på et tilfelle som er nokså betegnende for kineserens renslighetsbegreper. Førstestyrmann spurte meg en dag om jeg visste om at «boyen» rensset pipene mine og måten han gjorde det på. Da jeg svarte benektende, fortalte han at boyen tok pipene i munnen og sugde og blåste igjennom dem, og da boyen min var en meget dyktig og påpasselig sjel, kunne jeg tenke meg at det ble gjort grundig. Han ble da også høylig forbauset da jeg nektet ham å gjøre ren pipene mine, og var helt ulykkelig da han forsto at jeg var misfornøyd med et av hans daglige arbeider og da særlig piperensingen, som han nok selv syntes han utførte meget samvittighetsfullt.

Etter krigen gikk vi i rute mellom Chefoo og Vladivostok med coolier og kreaturer — coolier i mellomdekk og kreaturer i underrommet. Cooliene betalte 10 meksikanske dollar for sin billett iberegnet kosten (etter den tids kurs kroner 18,—) og de hadde så vidt plass til seg og sin medbrakte bagasje på en stråmatte på dekket. Kosten var ris og saltede grønnsaker, som de fikk to ganger daglig.

Serveringen var meget mangelfull, risen ble brakt rundt i pøser, grønnsakene måtte de selv hente, og det kunne ofte hende at de først var nede i underrommet og skuffet vekk den verste møkk etter dyrene før de kom opp og brakte risen rundt til cooliene. De brukte da de samme spader i riskjelen som de hadde brukt hos dyrene etter å ha skrappt litt av dem over en skarp jernkant. Men jeg er sikker på at cooliene syntes risen var delikat, og mente neppe at det var noen grunn til å klage.

Da vi losset kreaturer en dag ved et stort slakteri utenfor Vladivostok, hadde vi en okse som kineserne ikke kunne greie å få losseselen under buken på, da den var redd og vill. Annenstyrmann som hadde vært i kreaturfarten på Vestindia, kjente godt til det arbeidet, skjønt lossingen på de to stedene foregår på vidt forskjellige måter. I Vestindia tok en en taustropp om hornet på dyret og hev det opp, og ofte tok en to sammen. Vi losset på en meget humanere måte, idet vi la en sele under buken på dyret så det hang rent komfortabelt. Annenstyrmann gikk ned til stuten som løp i stormfart fram og tilbake i rommet, og det tok tid før han fikk bukt med den. Plutselig fikk han fatt i stutens hale og fulgte med i en ganske god fart og det ble en hel sirkusforestilling som folk på dekket sto interessert og så på. Det var sluttoppgjøret mellom stuten og annenstyrmann som var det mest spennende: hvem skulle gå av med seieren? Annenstyrmann så vel som publikum forsto at sjansene var overveiende i stutens favør, det kom bare an på om hell eller forstand og snarrådighet skulle seire. Annenstyrmann fulgte stuten, og idet de passerte en støtte som stuten måtte svinge rundt, kom den så nær den at

annenstyrmann fikk anledning til å ta et tårn rundt den med stutens hale. Da stuten fremdeles var i en ganske god fart og ikke hadde tenkt seg et slikt sjømannsmessig stoppmiddel, ble den høyst forbauset over å finne at halen dens var slitt tvers av. Stuten med sin halve hale og annenstyrmann med den andre halvdel ble begge så forbauset at de ble stående og se på hverandre, og i dette lille øyeblikk reagerte menneskets forstand kvikkere enn dyrets, og annenstyrmann fikk kastet en line over hodet på stuten. Det var nesten likeså behendig gjort som når en cowboy kaster sin lasso, og dermed var stuten overvunnet. Det var jo sørgelig at stuten mistet en del av halen sin, men det gikk så fort at den forhåpentlig ikke følte stort til det.

En kald dag i Vladivostok under innlasting av coolier for Chefoo, kom en mann over landgangen som så ut til å være døden så nær at han så vidt kunne kravle seg ombord. På mitt spørsmål til comradoren (comradoren er befrakterens representant og gjør alle skipets forretninger for befrakteren, han er også i mange tilfelle interessert i forretningen sammen med befrakteren, og har et eget mannskap på 10 til 20 mann) svarte at mannen sikkert ville dø på turen og kom ombord for å spare reisepenger. Han slapp nemlig med å betale 10 dollar når han var i live, mens det kostet 70 dollar å bli sendt til Chefoo i likkiste. Det er av den største betydning for enhver kineser å komme hjem til Kina, levende eller død, for de har en stor redsel for å bli begravd utenfor Kina. Før i tiden iallfall, mente de at det kunne være avgjørende for deres sjels salighet. Da vi kom sørover og fikk litt sol, krabbet den syke opp på dekket og frisknet litt til, men etter et par dager døde han. Han lå på sin matte på dekket



første han spurte om var hvorfor vi hadde flagget på halv stang. Da han fikk høre at det var på grunn av en kineser som var død på reisen, ropte han: «Er dere spennet gærne? Få det flagget til topps så fort som mulig! I land går deres bekjente og ikke minst min familie og studerer på hvem av dere er død. En flagger ikke på halv stang for en kineser.»

Etter dette ba han om å få se den døde, og jeg viste ham hvor liket ifølge compradorens utsagn skulle ligge, nemlig på toppen av nr. I luke. Vi fant imidlertid ikke liket, og dr. Gullowsen ble litt utålmodig. Han var ikke vant til å bli oppholdt lenge med en slik jobb og tok litt fatt i compradoren i den anledning. Compradoren ble meget ulykkelig over en så ufortjent reprimande og sa: «Men liket ligger jo der i den sekken». En liten pose som var altfor liten til å kunne kalles sekk, lå bortslemt på hjørnet av luken, og det var ikke noen som kunne tenke seg den i forbindelse med en manns lik, men det var allikevel slik. Compradoren åpnet posen så legen kunne se ned i den. Det som kom til syne, var imidlertid så uhyggelig at legen uvilkårlig tok et skritt tilbake av forferdelse og vemmelse, og ingen skulle kunne si at dr. Gullowsen var svak i den retning — han hadde sett altfor meget av all slags elendighet blant kinesiske coolier til det. Sekkens innhold var i en slik tilstand av oppløsning at det var umulig å avgjøre hva det engang hadde vært og noen dødsårsak var det naturligvis umulig å påvise. Det var nok ingen i Japan som kunne ha funnet den posen mistenkelig, så compradoren hadde grunn til å føle seg sikker. Legen måtte nøye seg med den forklaring vi kunne gi ham i anledning dødsfallet. Compradoren fikk så ordre til å ta

liket i land øyeblikkelig, og samtidig fikk han en «overhaling» som han nok sent vil glemme. En mann tok posen på ryggen og spaserte i land likeså uanfektet som om det hadde vært en pose ris han bar på.

På en annen reise laget vi en kiste til en som døde ombord, vi hadde da allerede to døde i kister på dekket fra Vladivostok, og vi dekket over alle tre under ett, mens vi lå i Japan.

Til de to kister var det fra de to dødes etterlatte sendt ombord i Vladivostok to hvite haner til å holde vakt mot onde ånder på sjøreisen, og så lot vi dem liksom godt passe på den tredje kisten også. De to haner sto bundet på toppen av kisten og holdt vakt og selv om kulden ble nokså sterk, ble hanene der tro på sin post både dag og natt. De to kister hadde stått med sitt innhold i lang tid, de var som de kinesiske likkister i alminnelighet er, meget solide og visstnok helt lufttette. Kineserne har alltid god tid til å vente til det beleilige tidspunktet, hovedtingen er at vedkommende engang får lov til å komme tilbake til Kina.

I coolifarten mellom Chefoo og Vladivostok gjorde compradoren en god ekstrasfortjeneste med sin stab, som i alminnelighet var på 20 mann, tallymenn, kokker og tjenere. Av disse 20 var det bare 10 som han betalte lønn, de andre 10 var passasjerer fra og til Chefoo; det var folk som ikke hadde pass og således ikke kunne reise til eller fra Vladivostok som passasjerer. Disse 10 mann måtte gjøre det arbeid som forefalt og ovenikjøpet betale mer enn sine medpassasjerer, fordi de ikke hadde pass og var avhengige av compradorens velvilje. Da så skipet kom til kaien i Vladivostok, lot compradoren

de 10 bære sine medpassasjerers tøy i land, og at de ikke kom tilbake ombord igjen, la ikke den russiske vakt merke til; iallfall ble de ikke stoppet. Kanskje var det også en liten ekstrasfortjeneste til vakten for at han ikke skulle «se» alt som foregikk. Compradoren tjente så meget at han hadde råd til å la vakten få sitt.

Det var en meget stor trafikk med norske båter i Vladivostok den gang. Om sommeren hadde den russiske Dobrivolnoflåten en masse norske båter i kystfart på Mansjuria og Kamtsjakta helt opp til Beringstredet med post, last og passasjerer, og det var ingen sjeldenhet å se opp til syv norske båter ved kaien samtidig. Om vinteren når kysttrafikken var stoppet av is, var det mindre, men alltid så man norske båter i Vladivostok da også. Om vinteren la båtene til iskanten og losset og lastet på isen, nå for tiden har en meget store isbrytere der som holder havnen farbar hele vinteren selv om isen blir meter-tykk, men det er slutt med utenlandske båter i kystfart.

Vi gikk en tur i februar måned med en gullgraver-ekspedisjon til en liten elvemunning på Mansjuriakysten mellom Vladivostok og Amurfloden. Det var en skrekkinngydende flokk av mennesker skrapet sammen i Vladivostok, mest russere av begge kjønn og en del kinesere. Kineserne var coolier av laveste sort, men de var relativt dannede mennesker sammenliknet med russerne, som sikkert var av de verste sakhalinfanger som var kommet på frifot etter utstått straff. Ved avgangen fra Vladivostok var de fleste av russerne mer eller mindre beruset og oppførte seg nærmest som dyr; den eneste forskjell var at de kunne snakke. En av dem hadde med seg kone og en hund som han forsøkte å dressere på forskjellige måter

ved hjelp av en svepe. Det gikk så vidt at vi syntes konen led overlast og trengte hjelp så vi tok fatt i mannen, men han ga seg ikke før vi truet ham med revolver. Vi hadde imidlertid hverken glede av eller takk for at vi opptrådte som «det svake kjønns beskyttere», for konen tok sammen med en del andre kvinner mannens parti og overhøvlet oss med et språk som vi heldigvis ikke forsto, men av deres fakter og geberder skjønnte vi at det ikke var egnet til å settes på trykk. Oppvisningen ble iallfall innstilt så vi hadde følelsen av at vi var situasjonens herrer.

Vi fikk en temperatur på under 35 grader minus med storm fra nordvest og det følte bitende kaldt om natten. Ut på kvelden fikk jeg se at tre koner med hvert sitt bitte lille barn hadde lagt seg ved siden av to kuer for å holde varmen. Jeg synes det var umenneskelig å la dem bli liggende på dekket natten over, særlig for barnas skyld, og maskinmesteren og jeg ble enige om å la dem få ligge i vår messe natten over. Dette ble de naturligvis glad for og takket, men vi kom til å angre det dagen etterpå, da vi ikke kunne få dem ut av messen igjen. Det verste var at de hadde fylt rommet med en ufyselig, ekkel luft, og da det var der vi spiste alle våre måltider, var det mindre behagelig, ikke minst for meg som hadde min lugar ved siden av messen. Det tok lang tid og megen vask å få det til å lukte rent igjen. Konenes takk var en masse ord som tilsynelatende var av samme slags som dem de hadde brukt et par dager før og lite smigrende for dem som hadde hjulpet dem.

Det eneste som vakte vår beundring av det vi hadde ombord, var 20 hester. Det var de vakreste dyr en kunne

tenke seg, og da vi kom fram ble de losset i sjøen og måtte svømme i land tross den bitende kulden.

På en annen tur gikk vi til Nikolajevsk i munningen av Amurelven med en telast fra Hancow. Teen skulle sendes med Sibiriebanelen til Russland.

Vi ankret langt ute i munningen av elven for å losse så meget at vi kunne flyte opp til byen.

Inne på stranden var en ganske stor nomadeleir, tungusere som bodde i telter og det vrimlet av barn og bikkjer. Mannfolkene kom ut til oss i små kajaker med laks som de ville selge; det var stor, finfin, levende laks som så meget delikat ut. Vi forsøkte å gi dem russiske og kinesiske penger, men dem ville de ikke ha, men gjorde tegn som betydde at de ville ha sigaretter, og til slutt fikk vi omkring 30 kg nydelig levende laks for en eske fyrstikker og en pakke med 20 «Pirater» sigaretter, de billigste sigaretter som var å få. Det er den billigste fisk jeg noen sinne har vært med på å spise, og vi hadde fersk laks til et par middager til hele mannskapet.

På en reise i 1910 fra Shanghai til Kobe, opplevde vi en dag i den japanske innlandssjø mellom Moji og Kobe et naturfenomen som vi ikke forsto i øyeblikket. Det var vakkert, varmt vær og land var i sikte på begge sider. Kanskje varmen var mer sjenerende enn behagelig. Luften var trykkende, og hadde det vært i tyfontiden, kunne vi ha ventet en av de voldsomme orkanene som ofte går gjennom Innlandssjøen.

Plutselig begynte båten å ryste og skjelve og det var en eiendommelig følelse vi hadde. Hvis en kunne tenke seg en båt gå med stor fart opp i rullesteiner og fortsette å rulle, så måtte det være noe i likhet med det.

Det første jeg tenkte på, var om vi var kommet opp på en grunne, tross farvannet etter kartene å dømme skulle være fritt. Vi hadde da også gått der mange ganger før. Det var imidlertid min første tur som midlertidig fører av båten, og første tur uten los, så den tanken kom liksom av seg selv. Imidlertid så vi på vannet utabords at båten gikk med sin alminnelige fart, så forsto jeg at vi ikke var på grunn, og rystingen sluttet også like plutselig som den begynte.

Da vi kom til Kobe og fikk avisene, det var ingen radionyheter den gang, fikk vi vite at det hadde vært et ganske alvorlig jordskjelv nettopp i de traktene hvor vi hadde vært, og at Innlandssjøen vi seilte gjennom hadde vært i sterk bevegelse.

Smugling av japanske piker inn til de største byene i Kina, som f. eks. Hong Kong og Shanghai, var en forretning som foregikk temmelig jevnt. En japansk agent samlet sammen en del piker, visstnok godvillig fra deres side, og skaffet seg forbindelse med f. eks. en kinesisk båtsmann på en båt som skulle gå til et slikt sted i Kina. Agenten for denne smughandelen betalte store penger for en sådan transport. En gang vi lå i Hong Kong, lå også en annen norsk båt der som nettopp var kommet fra Japan. Tilfellet ville at den båten ble påseilt av en annen båt i løpet av natten og fikk så megen skade at den sank. Da den etter lengre tid ble hevet, fant man en flokk japanske piker i forpigtanken, hvor de hadde vært inne-stengt underveis fra Japan. Alle var druknet. En av grunnene til at ingen ble reddet, var vel at denne transporten måtte foregå slik at ingen av skipets offiserer fikk rede på det.

Mellom Swatow i Sør-Kina og Bangkok i Siam — Tailand som det nå heter — er det en meget stor trafikk med kinesiske passasjerer, mest coolier som arbeider på risplantasjene og i rismøllene; Bangkok har nemlig en veldig eksport av ris til China.

På en slik tur til Bangkok hadde vi en gang også 50 000 meksikanske dollar i gull og 30 000 i sølv ombord. Det var den slags last som fristet kinesiske bander til å gå ombord, en del av dem på lasteplassen og den andre delen fra en kinesisk djunk, som på avtalt sted ute i sjøen avventet skipets ankomst. Gjengen ombord overrumplet så skipets folk og satte seg i forbindelse med djunken og røvet all verdilast som fantes. Ofte tok de også båten inn til en havn på kysten og losset i land det de ønsket. Disse bandene hadde nok forbindelser som holdt dem underrettet om når en større pengesum ble transportert.

Flere skip, både norske og engelske, ble overrumplet på den måten, og det gikk til og med så vidt at det gikk menneskelig med, og en norsk kaptein ble drept av en slik bande.

Det var derfor en meget uhyggelig tur til vi kom fram og lasten ble avhentet. Jeg hadde 50 000 dollar i min lugar, som var på broen ved siden av bestikken, og de 30 000 i en passasjerlugar ved siden av salongen. Da vi kom fram til Bangkok på ettermiddagen, og pengene ikke ble avhentet den dag, måtte vi holde streng vakt natten over, for jeg var redd for at mange visste om transporten. Heldigvis ble vi ikke forstyrret, og losset vår verdifulle last i god behold dagen etter.

På den tid hadde en ingen beskyttelse mot sjørøverbandene, men i de senere år, etter at uvesenet tok over-

hånd, ble båtene i den fart utstyrt med hjelpemidler mot bandene. De har særskilte sikkerhetsrom for oppbevaring av penger og verdisaker, og hele midtskipet er sterkt sikret på slik måte at ingen uvedkommende kan komme til broen eller midtskipet. Det har da heller ikke vært forsøkt liknende sjørøverier i de senere år.

Vi hadde som regel 250 til 300 passasjerer på disse turene, og båtene var den gang ikke utstyrt til å føre passasjerer av noe slag, men nå er de norske båtene som går i fast rute der borte, særdeles fint utstyrt, og kan ta en masse passasjerer. De er også utstyrt med fine første-classes lugarer, og er i det hele på enhver måte moderne båter.

På en tur hadde vi 80 passasjerer, og da comradoren kom med sin rapport, sa han det på sitt morsomme «pidginengelsk»: «Have got eighty piece man, ten belong woman.» Det skulle bety «vi har 80 mennesker, hvorav 10 er kvinner.» Det passet ikke for ham å si «seventy men and ten women.» Pidgin er et språk helt forskjellig fra alminnelig engelsk, og blir snakket mellom kinesere og europeere. Hvis en snakker til en kineser på korrekt engelsk, så vil ikke kineseren forstå det, iallfall ikke den alminnelige engelsktalende kineser. Naturligvis kan de høyere utdannede, og de som har vært flere år i England eller Amerika, tale engelsk på alminnelig måte. Betegnende for pidginengelsk var et morsomt tilfelle en gang på Taku bar fyrskip. Kapteinen var norsk, og skipet hadde nettopp skiftet styrmann, idet en engelsk styrmann hadde avløst den forrige, som var norsk.

En dag kom båtsmannen til kapteinen og beklaget seg over at den nye styrmannen ikke kunne snakke riktig



Vi dro ombord kl. 7, men kapteinen var ikke kommet tilbake fra land enda, og hadde gitt styrmannen ordre til å ta seg av oss til han kom tilbake. Vi ventet til kl. 10 og begynte så å spise, da vi mente han var blitt opptatt i land og sannsynligvis ville komme før vi ble ferdig med middagen.

Da klokken ble 12 om natten uten at vi hadde hørt fra ham, ble vi redd for at noe galt hadde hendt ham og dro tilbake til vårt eget skip. Vi kjørte i rickshaw, og på veien møtte vi kapteinens annenstyrmann som kom i rickshaw mot oss og stoppet oss. Han fortalte da den sørgelige nyhet at kaptein Rafen plutselig var død mens han satt i en barberstol.

Det var en sørgelig nyhet for oss begge, som hadde seilt sammen med ham så lenge og hadde lært å sette pris på ham, og det var usigelig trist å vite at vi ikke skulle se ham mer.

Et par dager senere fulgte vi ham til graven, hvor også den største del av den norske koloni i Shanghai var til stede, for han var meget populær og hadde en stor vennekrets på Kinakysten.

### D/S «Uniform» av Tønsberg.

I 1909 reiste jeg hjem med D/S «Uniform» som annenstyrmann fra Vladivostok, og hyren tok jeg egentlig for å få en billig hjemreise, istedenfor å reise som passasjer over Sibiria. Det ble en reise med forhindringer fra ende til annen, og istedenfor å komme hjem først i juni til sommerferie som jeg hadde tenkt, kom vi først hjem midt i september.

Grunnen til alle forsinkelsene var først den at rederi- et gikk konkurs mens båten var på utreisen, og at kap- teinen ikke kunne skaffe penger hverken til mat, vann eller reparasjoner under lossingen i Vladivostok. Heller ikke hadde han noen hjemme til å trekke penger på. Først etter at skipet hadde begynt å laste hjemgående last, fikk han de pengene han trengte.

Så viste det seg at skipets kjeler var i en forferdelig forfatning, hvilket først kom til syne da de var rengjort etter ankomsten. Saltbelegget hadde holdt dem noen- lunde tette til skipet kom fram, men da det var fjernet og det var påfylt ferskvann, som ytterligere oppløste saltet, ble de meget lekkе. De måtte repareres i sjøen vekselvis, og det ble derfor å gå for halv og sakte fart det meste av tiden.

Lekkasjene ble til slutt så store at fyrbøterne måtte hoppe over vannstrålene på fyrdørken, og fyrgangene ble fylt av salt. Vedkommende kjele måtte da settes ut av virksomhet, og maskinmesteren måtte selv inn i sot- kassen og dikte lekkе kjelerør. Det var ingen av fyr- mannskapet som ville gå inn der, og det var nokså forstå- lig, for det var nesten mer enn livsfarlig: hadde røret under diktingen sprunget ytterligere lekk, hvilket var høyst rimelig, ville mannen blitt skoldet, for kjelen hadde hele tiden damptrykket på.

Når så den kjelen var ferdig, ble dampen tatt helt opp igjen og kjelen satt i funksjon, og så ble det samme arbeid gjort med den andre; dette gjentok seg helt til vi kom til Suez.

Hva den maskinmesteren utførte på den reisen, og hva han sparte skipet for i tid og penger ved den like-

fram lettsindige arbeidsrisiko han påtok seg, er noe en ikke har lett for å sette seg inn i. Antonsen het han.

I en bunkerplass på Sumatra og i Perim i Rødehavet ble deler av maskinen tatt i land for å hindre skipet fra å gå før det var sikret betaling for reparasjoner og bunker-kol. I Suez ble vi liggende 14 dager til det kom penger fra Kristiania til betaling av kanalutgiftene, — skipet skyldte kanalpenger både for utgående og hjemgående.

I Suez ble begge kjelene rengjort samtidig, og haugen av sot og salt som var tatt ut av kjelene og lagt på dekket, ble anslått til å veie 6—7 tonn.

Da vi endelig kom til Liverpool og passerte så nær innløpet til dokken at en kunne hoppe ombord, kom den første som hadde penger til gode og klistret en plakat på masten som krav på sitt tilgodehavende for proviant og rekvisita, levert før skipet gikk utover til Vladivostok. Vi måtte vente mange dager før vi fikk den hyren vi hadde til gode, og glad var vi da vi kunne gå fra borde og reise hjem etter den slitsomme turen. Vi var to av D/S «Eigers» besetning som tok den turen som en lett-vint og billig hjemreise, nemlig maskinmesteren og jeg.

Vinteren 1909—1910 tok jeg skippereksamen i Tønsberg og reiste deretter ut til Vladivostok med den transsibiriske jernbanen.

Jeg reiste fra St. Petersburg den kvelden i mai 1910 da enkelte fryktet for at Halleys komet skulle berøre og muligens ødelegge jorden. Kometen ble observert og iåktatt hele vinteren, men som bekjent berørte den ikke jorden, og den fryktede ødeleggelse uteble heldigvis.

Toget jeg reiste med, kaltes posttog, fordi det stoppet

på alle stasjoner og tok opp post, det brukte 17½ døgn fra St. Petersburg til Vladivostok. Det var ikke spisevogner med toget, passasjerene måtte selv sørge for å skaffe seg mat, og det var ordnet slik at toget stoppet lenge nok på en stasjon hvor en kunne spise middag, omtrent midt på dagen. Det var alltid god og kraftig mat og ganske billig. Dessuten hadde hver passasjer med seg en tekanne, te og sukker og konduktøren skaffet alltid kokende vann når man ønsket det. Forskjellig slags mat kunne en til enhver tid kjøpe av folk som kom til stasjonene for å handle med passasjerene. Det var smør, egg, stekte høns og gjess, og ikke å forglemme brød — alt meget godt og forholdsvis rimelig i pris. Det var heldig for meg må jeg si, for jeg ble nokså forskrekket om kvelden på stasjonen i St. Petersburg da jeg fikk se hva mitt reisegods hadde kostet: det var langt mer enn både jeg og andre hadde tenkt, og gjorde et kraftig skår i mine reisepenger. Hadde det ikke vært en lørdagskveld, hadde jeg nok ventet til neste dag og skaffet meg mer penger, men da måtte jeg ha funnet meg et oppholdssted helt til mandag, og det syntes jeg var for lenge å vente. Jeg kunne jo heller ikke snakke russisk slik at jeg kunne fått byttet billetten med en som gjaldt mandag istedenfor lørdag. Jeg fordelte da alle pengene mine, slik at jeg hadde litt for hver dag i 17 dager, og jeg klarte meg så vidt at jeg hadde 10 kopek til overs da jeg ved midnattstid kom til Vladivostok. Der var jeg imidlertid godt kjent og kunne komme inn på et godt hotell, få et påkrevet bad og de pengene jeg trengte dagen etter.

Reisen var for øvrig meget interessant, de veldige

strekninger dyrket land var imponerende, en kunne på enkelte steder se dem strekke seg helt til horisonten. Likeså imponerende var de store byer som Irkutsk og Krasnojarsk. Sistnevnte ligger ved elva Jenissej, og det går en veldig bro over elva der. Man kunne reise i flere dager og se bare uendelige sletter av dyrket land. Den store mengde små og store tunneller rundt innsjøen Baikal var også imponerende, og mange steder var det meget vakkert langs innsjøen.

Men det var naturligvis en behagelig følelse å kunne forlate toget; 17½ døgn på et tog blir jo trettende, selv om reisen er aldri så interessant.

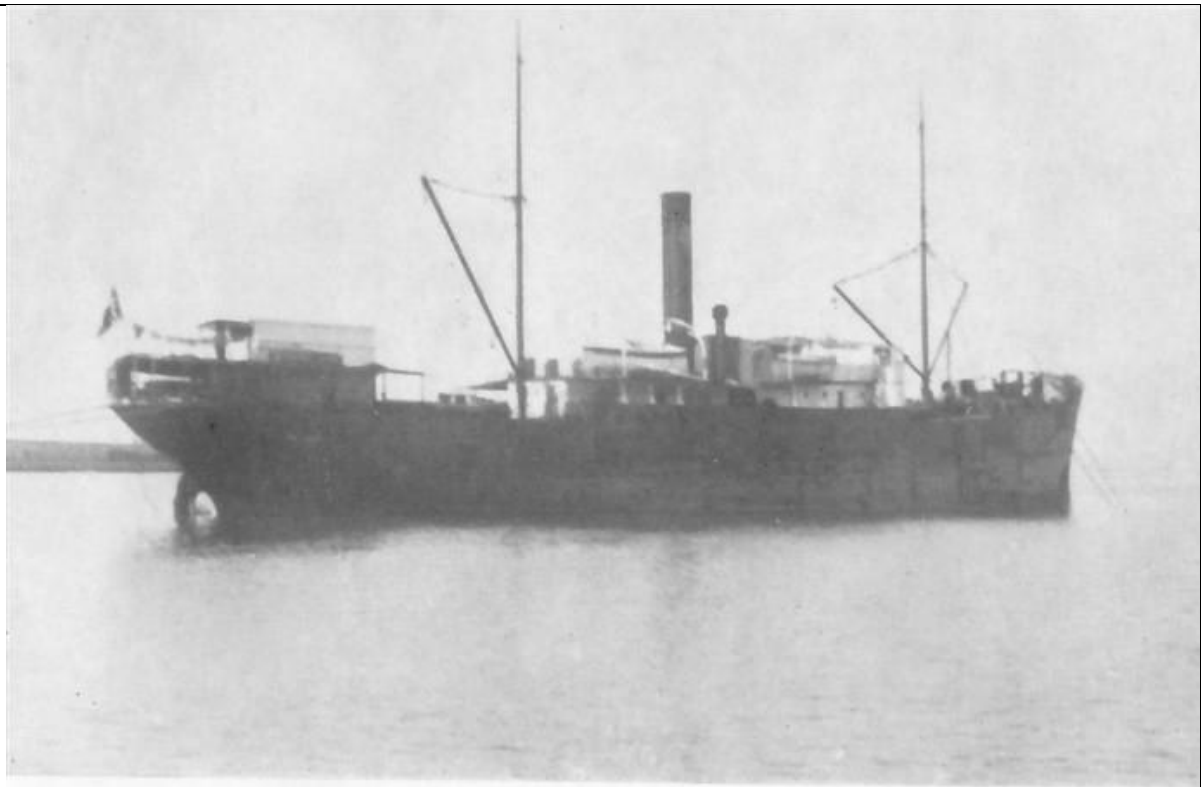
### D/S «Kamor» 2500 tonn.

Jeg var ombord i «Kamor» som førstestyrmann i 6 måneder, deretter som midlertidig fører i 6 måneder, og gikk så tilbake til førstestyrmann igjen, inntil jeg om høsten 1911 reiste hjem for å overta D/S «Rigi» som var under bygning ved Nylands Verksted.

Jeg reiste fra Shanghai med dampskip til Dalny, hvor jeg igjen tok Sibirbanen, men denne gang ekspresen som brukte bare 10 dager derfra til St. Petersburg.

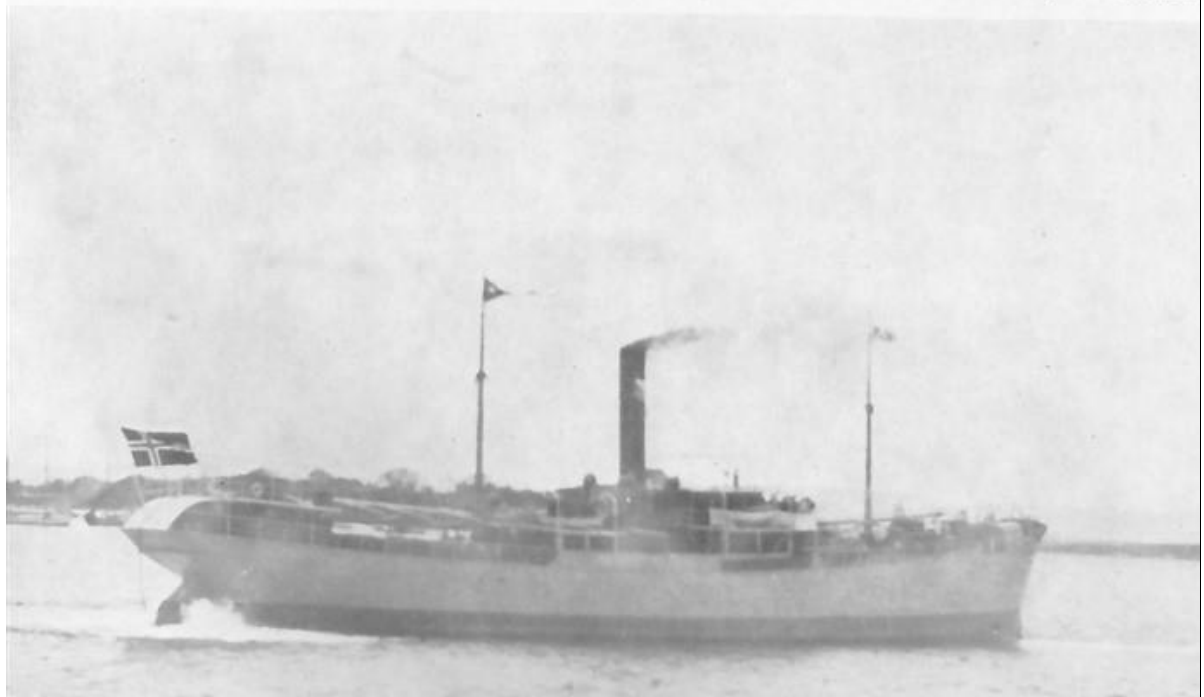
I dette toget var det spisevogn og meget komfortable sovevogner, så reisen ble så langt mer behagelig enn med posttoget, men så var jo også reiseutgiftene så meget større.

Fra Dalny tok jeg toget først til Harbin, hvor jeg stanset et par dager for å besøke en venn, kaptein Viul, som hadde en høy stilling i det kinesiske tollvesen, og tok så toget videre til St. Petersburg.



*D/s «Kamor».*

*D/s «Gotthard»*



Da jeg kom til Cooks reisebyrå for å hente billetten, fortalte en meg at jeg ville få godt reisefølge derfra til Irkutsk. Det var nettopp bestilt billett for en fransk dame, men da det var koblet til tre vogner for passasjerer fra Irkutsk og det bare var oss to passasjerer derfra, ville vi to få disse tre vogner til vår rådighet. Det hørtes jo lovende ut. Da imidlertid toget skulle gå, kom mannen fra reisebyrået og beklaget at damen dessverre hadde avbestilt sin billett til et noe senere tog, så det gode reisefølge fikk jeg altså ikke; formodentlig hadde damen fått betenkeligheter overfor et så fremmed reisefølge i hele tre dager som toget brukte til Irkutsk.

### D/S «Gotthard»

Da jeg kom hjem i november måned, ble jeg sendt til Palermo for å overta D/S «Gotthard» istedenfor «Rigi», der som nevnt var under bygging ved Nyland. Jeg reiste da med tog fra Kristiania over München, gjennom Tirol og Sveits og videre gjennom Italia til Neapel, hvorfra jeg tok båt til Palermo.

Da jeg ved avreisen sto sammen med min forlovede på stasjonen i Kristiania, kom et bud med en pakke fra Tostrups juvelerforretning — i den var forlovelsesringene våre. Min avreise var kommet helt uventet, da det jo opprinnelig ikke var meningen at jeg skulle forlate byen før den nye båten var ferdig, og det ville ta et par måneder ennå. Det ble altså en dobbelt skuffelse for oss. Nå måtte vi vente til en senere anledning med å sette på oss ringene, for en jernbanestasjon når toget skal til å gå, er jo ikke sted og tid til en så betydningsfull handling.

Jeg hadde for øvrig en interessant reise med sterk vekslende temperatur gjennom Mellomeuropa: I München, som jeg passerte ved middagstid, var det passe varmt og strålende vær, 6 timer senere gikk reisen i sterk kulde og snøvær oppe i Tirol og Sveits, og 12 timer deretter var jeg i Italia, hvor det atter var varmt og fint.

Fra Palermo gikk vi med «Gotthard» til Jaffa i Palestina, hvor vi lastet appelsiner for Liverpool. Jaffa er som bekjent havnebyen til Jerusalem, og der feiret vi julen i storm utenfor kysten, da vi måtte forlate ankerplassen fordi været ble for hardt til at vi kunne bli liggende på den åpne havnen. Foruten å feire julen, feiret jeg den begivenhet å sette forlovelsesringen på meg: det var en avtale mellom min forlovede og meg at vi begge skulle gjøre det da. — En sjømann og hans brud må finne seg i meget som folk på landjorden går fri for.

I februar 1912 fikk vi utenfor Kreta på reise fra Cardiff til Bearout i Palestina se et krigsskip som kom mot oss med stor fart. Da vi var så nær hverandre at vi kunne skjelne flagget på skipet, så vi at det var en italiensk krysser. Den heiste signaler som beordret oss til øyeblikkelig å stoppe, og vi studerte på hva det skulle bety — vi visste jo at Italia var i krig med Tripolitania, men tenkte ikke at vi kunne ha noe med det å gjøre. Krysseren satte imidlertid ut en båt med væpnet mannskap og en offiser som kom ombord til oss og forlangte å få se skipets og lastens papirer.

Etter å ha satt væpnet vakt ombord, rodde båtmannskapet tilbake til krysseren med alle papirene våre. Først omkring fire timer senere kom båten tilbake med dem og beskjed om at vi kunne fortsette. Da vi dagen



etter kom til Bearout, fikk jeg vite at byen var bombet av en italiensk krysser den foregående dagen, og at det hersket krigstilstand der. Jeg hadde en bestemmelse i konnossementet som sa at jeg hadde lov til å gå til Port Said og losse der, hvis den opprinnelige losseplass var utsatt for krigsoperasjoner. Før jeg lot skipet gå inn på havnen, henvendte jeg meg til den norske, tyske og engelske konsul for å få deres uttalelse om forholdene på havnen, og den gikk ut på at det ikke var noen risiko forbundet med å losse, da de mente det ikke var sannsynlig at byen ville bli utsatt for ytterligere krigsoperasjoner. Etter disse beroligende uttalelser lot jeg båten gå inn og begynte lossingen, som ble fullført på fastsatt tid.

#### *Bryllup i København.*

Den 17. mai 1912 holdt jeg bryllup i København. Jeg kom med last fra Cardiff til København og Stettin, og min forlovede kom fra Færder. Hun hadde med seg alle de papirer som trengtes til en så viktig handling, og vi behøvde bare få fatt på prest, kirke og dansk kongebrev. Prest og kirke var det ikke vanskelig å ordne med, men med kongebrevet gikk det ikke så lett. Den danske konge var plutselig død på en utenlandsreise, og følgen var at det ikke kunne utstedes noe kongebrev før den nye kongen hadde overtatt regjeringen, og nye kongebrev var trykt.

En annen vanskelighet, som vel nærmest må kalles latterlig, gjorde også sitt til å hindre oss: Da vi kom på Det norske generalkonsulat for å legge fram papirene våre, viste det seg at vi manglet en erklæring om at brudgommen ikke hadde hatt fattigunderstøttelse i de

siste 5 år. Visekonsulen fant det meget betenkelig å utstede de nødvendige papirer, før jeg kunne framvise en slik erklæring. Mitt skippersertifikat som viste at jeg de siste 5 år hadde seilt som førstestyrmann og fører, anså han ikke som tilfredsstillende bevis, det var erklæringen han måtte ha. Heldigvis kom generalkonsulen nettopp inn, og da han fikk høre om de vanskelighetene vi var oppe i, smilte han og beroliget visekonsulen med at han godt kunne gå ut fra som sikkert at den lovbestemte erklæring kunne unnværes i dette tilfellet.

Da vi skulle gå til Stettin på lørdag, var jeg meget spent på om kongebrevet ville bli ferdig fredag, dagen etter Kristi Himmelfartsdag, og henvendte meg gjentagende ganger i Indredepartementet i den anledning. Jeg var der også på ettermiddagen, da dørene skulle stenges klokken fire.

Idet jeg skulle gå med uforrettet sak, møtte jeg i korridoren en mann med en veldig pakke på skulderen. Det viste seg at det var trykksaker, hvoriblant også de nye kongebrev som kom direkte fra pressen og lukket av trykksverte. Til min store glede fikk jeg rede på at kongebrevet kunne bli utferdiget øyeblikkelig, og ventetiden benyttet jeg til å telefonere til min forlovede som bodde på Misjonshotellet og sa at vi kunne gifte oss om en time hvis hun kunne bli ferdig til den tid.

Min hustru og jeg har som en forstår den ære å være i besiddelse av den nåværende danske konges første kongebrev.

Jeg reiste ombord og kledde meg og kjørte deretter til hotellet og hentet min forlovede, som nettopp kom fra friserdamen og var pyntet og ferdig til den høytidelige

handling. Vi kjørte så sammen til Garnisonskirken, hvor vi ble viet klokken åtte om kvelden.

Da kirkedørene ble åpnet, fikk jeg se at hele kirkens indre var dekorert med sort sørgeflor i anledning kongens død, og det virket så uhyggelig på oss at vi uvilkarlig stanset opp noen sekunder før vi gikk inn.

Etter vielsen kjørte vi ombord og spiste bryllupsmiddag sammen med skipets offiserer. Takket være en flink stuert fikk vi en riktig god middag, men vi hadde dessverre ingen av våre nærmeste slektninger hos oss og måtte savne den hjemlige feststemning som er vanlig under en bryllupsmiddag. Den neste dagen hadde vi en koselig frokost i Kongelig Dansk Yachtclubs vakre restaurant på Langelinje.

Fra København gikk vi til Stettin, og da min hustru var med ombord, ble det begynnelsen til en bryllupsreise som kom til å vare i seks måneder.

— Et eiendommelig treff ville at vi 17. mai 24 år senere var sammen ved høymessen i Garnisonskirken i København. Jeg var da i Malmø og etterså byggingen av et motorskip.

I 1912 begynte vi sammen med et par andre av rederiets skip en rute mellom Liverpool og italienske havner, og holdt på med den til i 1915 da vi måtte avbryte den på grunn av den første verdenskrig.

### *Spansk tyrefektning.*

På en reise fra Italia til England var vi innom Barcelona for å komplettere lasten, og da det nettopp den kvelden vi lå der, var en større tyrefektning i byen, syntes vi at vi måtte benytte anledningen til å se det meget om-

talte skuespill. Det var den første tyrefektning jeg har sett og blir også den siste. Det er etter våre begreper et dyreplageri så rått og brutalt at en helst holder seg borte fra det.

*Plaza de toros* var fullpakket av tilskuere, musikken spilte, og inn på arenaen kom plutselig et vakkert dyr som var aldeles vilt etter å ha stått lang tid i et mørkt rom, og formodentlig sultet en del også. Av det sterke lyset, musikken og den veldige folkemassens jubel og larm ble tyren oppskremt og enda mer vill. Så kom noen *piccadores* på sine hester og tirret tyren, og etter dem noen *chulos* eller *chicos* til fots med kapper i sterke farger og lokket tyren bort når den stanget en hest overende. *Banderilleros* stakk små pyntede spyd i tyrens nakke, og til slutt kommer *matadoren* med en kårde og et rødt klede og stiller seg foran tyren, og idet tyren styrter mot ham, støter han kården i nakken på den og springer til side.

Å iakttå tyren fra det øyeblikk den kommer inn på arenaen og til den blir kjørt ut plaget og drept, er en fornøyelse jeg senere har nektet meg, skjønt jeg har hatt rikelig anledning til det. Det første den får se på arenaen, mann eller hest, setter den mot i fullt sprang, og når den skal til å spidde sin plageånd, har den straks andre bak seg. Den svinger da rundt for å verge seg, og så er leken i gang. Den føler snart at den har hele kroppen full av skarpe pigger som slenger i huden dens og blir stadig mer fortumlet og vill inntil den får toreadorens drepende spyd i ryggen. Mens den løper, synker den dypere og dypere ned til den faller av blodtap og utmattelse. Kanskje forsøker den å reise seg igjen, men synker på ny sammen, og da ser det ut som om den ser seg om etter

hjelp, men øyner ikke annet enn de tusener av mennesker, og hører ikke annet enn deres ville begeistring, mens kvinnene vifter med blomster og lommetørkler til den tapre toreadoren, «helten», som er alle spanske kvinners yndling.

Jeg for min del kunne ikke fri meg for ønsket om å se rollene byttet. Det ville ikke falt meg inn å føle medlidenhet med mannen om han ble spiddet av oxen. Det skal naturligvis meget trening til for å bli en stor toreador, kanskje en slags mot også, men det er høyst ulike sjanser: den ene er alene, og den andre har en stor stab av hjelpere. Hanekamp, som en ofte ser f. eks. på Filippinene, er ille nok, men i den er det iallfall hane mot hane, og begge har samme sjanse selv om de har fått menneskevåpen surret til sporene.

## DEN FØRSTE VERDENSKRIG

En julkveld i 1914 satt vi en del venner på Cafe Borso i Genua og pratet gemyttlig, og ingen av oss tenkte på annet enn fred og gode dager.

Plutselig hørte vi støy og rop utenfor, og straks etter ble det sterk bevegelse inne i kaféen. Det var avisguttene som meldte om mordet i Sarajevo, og det var som en vet forspillet til den første verdenskrig.

Noen dager senere lå vi i Bastia på Corsica og lastet, da det plutselig kom mobiliseringsordre fra Frankrike, og snart var hele byen tømt for unge menn, de ble alle sendt ombord i et fransk passasjerskip som skulle gå til Marseille med de første tropper fra Corsica. Et par dager deretter lå vi i Neapel, og da var England og Belgia kommet med i krigen. Vi gikk allikevel til England med lasten vår og kom fram uten noen ulemper. Krigen mot forsvarsløse koffardiskip var ikke begynt ennå.

I mars 1915 gikk vi fra Neapel til Savannah i U. S. A. for å laste for Gøteborg. Vi fikk straks storm og brukte 8 dager istedenfor 4 til Gibraltar, men deretter hadde vi fint vær til vi hadde passert Madeira, da det igjen ble storm, og da båten var ballastet, ble farten elendig. På 3 døgn kom vi ikke lengre enn at blyantspissen dekket alle

tre middagsposisjonene i kartet, og det så trøstesløst ut — ikke minst da kolbeholdningen minket i foruroligende grad.

Vinden brukte løye ved solnedgang, og utover kvelden så det gjerne ganske lovende ut samtidig som vindretningen skiftet fra vest til sør. Vi gikk da tilkøys med gode forhåpninger for neste dag, men når solen var i oppgang, frisket vinden igjen og skiftet tilbake til vest, og så blåste det atter sterk kuling helt til solnedgang.

Dette varte og rakk dag etter dag nøyaktig på samme måte i to uker. Det ble til slutt en nesten uutholdelig påkjenning på nervene, og jeg misunte alle andre ombord. Skipperstillingen ble til en tortur istedenfor menneskelig arbeid — det var «kolfeber» i døgn etter døgn til vi endelig fikk slått oss opp til Bermuda, hvor vi kunne få bunkerkol.

Da vi kom dit, lå det allerede 17 store båter der. De hadde hatt føling med det samme været, og til tross for at alle var meget større båter, var de kommet i samme situasjon som oss. «Gotthard» var ikke større enn at den kunne komme inn på indre havn og ble anvist plass der, mens de andre måtte ligge til ankers på ytre havn. Vi ble stilt i utsikt å måtte vente til de 17 hadde fått sitt, og det ville ta så lang tid at vi ville gå glipp av frakten som ventet oss i Savannah, for vi var allerede mange dager forsinket. Ovenikjøpet var kolbeholdningen på stedet på det nærmeste oppbrukt, slik at de fleste av båtene måtte vente på ny forsyning som var underveis fra Amerika. Det så altså alt annet enn lyst ut for oss.

Imidlertid ville tilfellet at det dagen etter vår ankomst blåste opp en storm som gjorde det umulig for kollekterne å komme ut til skipene på ytre havn, og denne anledning

ble utnyttet av oss på indre havn. Følgen var at vi fikk bunkret og gikk til sjøs igjen etter bare to dagers opphold. Jeg fikk da nytt håp om å komme tidsnok til å få frakten i Savannah, hvilket ville bety så meget mer for meg som den var bestemt til Gøteborg, som var så nær hjemstedet at jeg kunne få kone og barn ombord til meg mens vi lå der.

Vi hadde imidlertid ikke vært i sjøen mer enn seks timer, før maskinmesteren kom og fortalte at han ville komme til å bruke 25 tonn kol i døgnet istedenfor 16, som var vårt vanlige forbruk av middels god kol. Kolene vi fikk på Bermuda, måtte altså være av temmelig dårlig kvalitet. Med noenlunde rimelig vær skulle vi likefullt klare oss fram til Savannah, men vi måtte jo forberede oss på «kolfeber» igjen.

Ut på ettermiddagen satte det på ny inn med storm i mot. Vi var da kommet så langt at vi hadde føling med Golfstrømmen, som satte oss nordover med temmelig god fart. Nå var gode råd dyre, for vi hadde både vind og strøm mot oss. For å komme ut av strømmen endret vi kursen så vi kom til å gå nesten rett tilbake igjen, og etter 4—5 timers gange merket vi at strømmen ikke lenger hadde noen nevneverdig makt over skipet. Vi satte da kurs for Savannah igjen, og da vinden også løyet av, kunne vi gå til ankers ved losstasjonen ut på kvelden den følgende dagen. Vi hadde da 15 tonn kol igjen, og da det var 4—5 timers gange til Savannah, hadde vi ikke kunnet holde det gående på sjøen stort lenger enn vi gjorde.

Da vi hadde ankret, kom losen langs siden og fortalte at han ville komme tilbake ved soloppgang for å ta oss



videre. Jeg ble meget skuffet over oppholdet, for jeg var redd for at losen kunne bli forsinket på en eller annen måte, og jeg ba ham inntrengende om å komme ombord med det samme og bli der natten over, og det gikk han med på. Jeg forklarte ham den situasjonen jeg var i, og det viste seg at han var meget forståelsesfull — han hadde selv vært skipper og skjønnte godt hva det ville si for meg å få en god frakt kansellert.

Han fortalte meg også at en dansk båt som hadde ankret en time før oss, var i samme stilling med hensyn til ny frakt. Hva det mest gjaldt var å komme først til karantenestasjonen hvor visitasjonen ofte kunne ta lang tid. Vi lettet en stund før soloppgang og var heldigvis ved karantenestasjonen før dansken, ble ekspedert og fortsatte til lasteplassen. Ved kaien ble vi også greitt ekspedert av det britiske konsulats representant, og da det var gjort, fikk jeg slepebåten til å gå inn til byen med meg slik at jeg var på lasteavskiperens kontor med mine papirer klokken 11,45 — 15 minutter før kanselleringsklokkeslettet. Det var med stor glede og tilfredshet jeg la papirene på bordet og kunne telegrafere til rederiet i Oslo at vi var fremme i tide og frakten reddet. De hadde nok ventet spent på dette telegrammet hele dagen, og jeg fikk omgående svar: «Gratulerer».

Det var en reise med forhindringer og nervepåkjenning, men reisen til Gøteborg skulle bli enda mer spennende.

Før avgangen fra Savannah henvendte jeg meg til det hydrografiske kontor for å få rede på de nyeste seilingsbeskrivelser og minefelter i forbindelse med krigen i Europa, som da allerede hadde pågått i 10 måneder.

Jeg fikk opplyst at vi måtte gå inn til Scapa Flow på Orknøyene for å visiteres av de engelske myndigheter, før vi kunne fortsette til vårt bestemmelsessted med lasten. Det ble spesielt fremhevet at Scapa Flow var blitt visitasjonssted istedenfor Kirkwall, som hadde vært det tidligere.

Etter å ha passert Atlanteren, kom vi inn i Pentland Firth, farvannet mellom Skotland og Orknøyene tidlig en morgen i april. Da alle fyrene var slukket, stoppet vi for å avvente dagslys, og fikk da se en stor flåte av krigsskip som styrte utenom øyene, alle mørklagt og med slukkede lanterner, og vi tok dem for engelske på vei til Scapa Flow, som var hovedstasjonen for storsjøflåten den gang.

Vi kom inn under land idet det lysnet av døg, og det var så blikkstilte at signalflaggene både hos oss og på signalstasjonen hang slapt ned og kunne ikke leses. To signalflagg kom da opp, M N som betyr «stopp øyeblikkelig» og ofte blir brukt i krig, men de hang slapt ned fra råen, og vi kunne ikke lese oss til hva de betød. Vi stoppet imidlertid for sikkerhets skyld. I samme øyeblikk fikk vi et skarpt skudd foran baugen, hvilket også betyr «stopp øyeblikkelig», men på en måte som blir forstått både i storm og i stille. Straks etter kom det en vaktbåt ut til oss, og i de skarpeste ordelag spurte sjefen deres hva vi ville, og hvorfor vi kom innover i et farvann som var forbudt for utenlandske båter — de hadde ikke sett et fremmed flagg der de siste 6 måneder. I tillegg advarte han oss mot tyske miner som var lagt ut i løpet av natten; en flåte av minefeiere gikk nettopp ut for å rense løpet og farvannet omkring. Sjefen forbød

oss på det strengeste å bruke maskinen, vi skulle bli liggende stille til vaktbåten hadde vært inne og rapportert til admiralen, som var meget forbauset over å se et fremmed lands skip forsøke å gå inn til en engelsk orlogshavn. Da jeg fortalte om mitt besøk på det amerikanske hydrografiske kontor og mine ordre derfra, ba sjefen om å få med seg de beskrivelser og instruksjoner jeg hadde fått, da admiralen ønsket å få rede på alt som sto i forbindelse med reisen. Han ville så gi beskjed om hva de skulle gjøre med oss. Det ville avhenge av om mine forklaringer ble funnet rimelige og tilfredsstillende eller ikke.

Vi ble liggende til vaktskipet kom tilbake med ordre om å gå til Kirkwall, og at jeg skulle melde meg der til the Kings Harbourmaster, som var marineoffiser og ville gi meg videre instruksjoner.

Ved ankomsten til Kirkwall ble jeg hentet og fulgt opp til the Kings Harbourmaster og måtte bringe med meg dagbøker, karter og farvannsbeskrivelser som sto i forbindelse med reisen. Jeg ble underkastet et ganske inngående forhør, hvorav det tydelig framgikk at tilfellet var alvorlig, og at jeg nok kunne vente å bli sendt til Scotland Yard i London til videre forhør, hvis storadmiralen i Scapa Flow fant det nødvendig. Imidlertid fikk jeg gå tilbake til skipet for å vente på nærmere ordre.

Dagen etter ble jeg igjen kalt opp til havnekapteinen og fikk rede på at forseelsen ikke ga grunn til videre forføyninger, men tilfellet var «oppnotert og bemerket». Kapteinen kunne imidlertid ikke la være å gi meg en reprimande som skulle gjelde alle norske skipsførere i alminnelighet, nemlig for at vi alltid tok mer hensyn til

amerikanske farvannsbeskrivelser enn engelske. Jeg protesterte mot det, men han mente han hadde lagt merke til det i mange tilfelle og holdt på sitt. Så vidt jeg kunne forstå, var det de amerikanske «pilotkartene», hvor vind og strøm er angitt og som de fleste skipsførere bruker skaffe seg hver måned, han mente.

Vi ble liggende der i flere dager sammen med mange norske båter, hvorav noen fikk lov til å fortsette, mens andre måtte gå til England, hvor lasten ble tatt som prise da papirene ikke ga tilfredsstillende beviser på at lastmottagerne og losseplassen var nøytral, men tydet på at den var bestemt for tyske mottagere og tysk lossehavn.

Under oppholdet i Kirkwall var jeg meget i land og beså ruiner fra norsketiden — blant annet kirken som var påbegynt i 1137 og viet den hellige Orknøyjarl Magnus. Den ble bygd av Ragnvald Jarl, og er en av de mektigste minnesmerker fra nordmennesenes herredømme over Orknøyene, og er nest domkirken i Trondheim det betydeligste norske byggverk som er bevart fra middelalderen. Det var en masse ting av norsk opprinnelse der.

Det var med spenning jeg gikk til det norske konsulat da jeg fikk ordre om å hente skipspapirene. Jeg visste da at det var avgjort hvor vi skulle gå hen — til Gøteborg eller til et sted i England. Da to båter med samme last og samme lasteplass bestemt til Gøteborg og København var blitt sendt til henholdsvis Hull og London et par dager tidligere, anså jeg det som sikkert at det ville gå samme vei med oss.

Vi var fire kapteiner på konsulatet samtidig for å avhente våre respektive skipspapirer og ble sluppet inn en av gangen. De to første kom meget skuffet ut — begge

skulle til England. Jeg var nummer tre og ventet samme skjebne. Det første jeg la merke til da jeg kom inn, var mitt målebrev og nasjonalitetsbevis som lå på bordet foran meg, og dermed følte jeg meg omtrent sikker på at jeg var løslatt, og det var med glede jeg mottok konsulens beskjed om at vi kunne fortsette til Gøteborg. Det ble også glede ombord — det var som vi hadde oppnådd noe vi hadde sluttet å håpe på.

En slepebåt var stilt fritt til skipenes disposisjon inn og ut av havnen, og tross vi ikke trengte ham i dette tilfellet, ba jeg ham slepe oss ut så snart vi fikk ankeret opp og før vi hadde nok damp til å sette maskinen i gang. Jeg følte at vi burde se å komme av sted før det kom en ny ordre — et tydelig bevis på at de mange dages spenning og uvisshet hadde virket på mine nerver. Jeg ga kapteinen på slepebåten en flaske whisky for å slepe oss til vi fikk dampen opp, og han gikk villig med på det.

Fra Gøteborg gikk vi til England og så inn i fruktfart mellom Kanariøyene og London — lastet bananer i Las Palmas og Santa Cruz og losset i London.

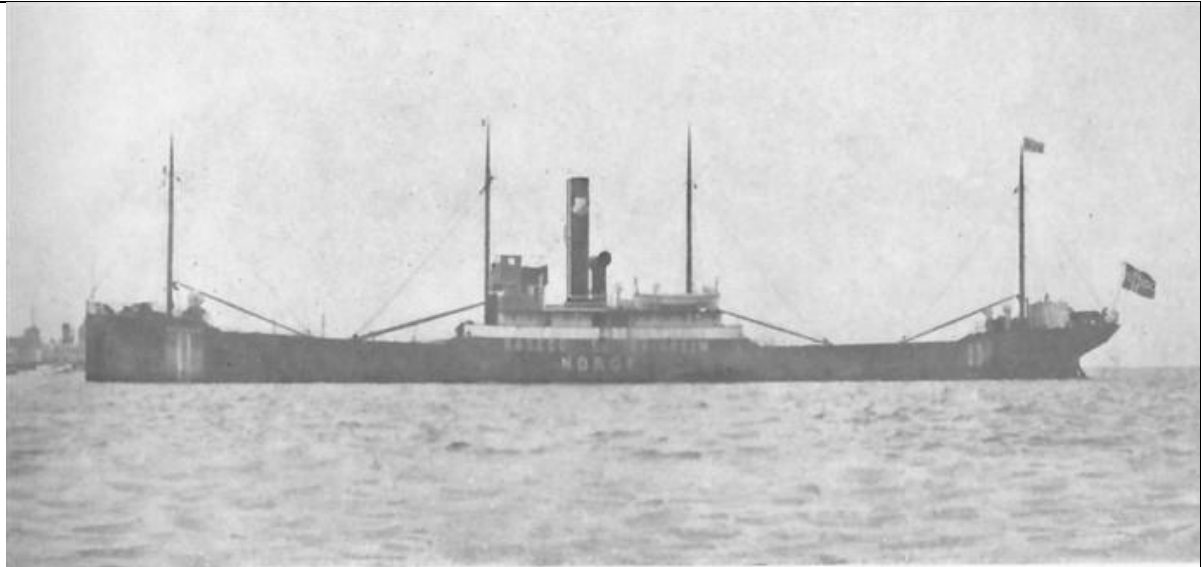
Kanariøyene er meget vakre og har et sunt og godt klima. Det var en behagelig opplevelse å komme opp i fjellene på Grand Canary, lett, fin, klar luft som var meget svalende om sommeren, da varmen kunne være nokså sterk nede i byen og havnen. Det er svære arealer med bananplantasjer oppover fjellene og en veldig eksport av bananer. Folk der var stolte av sine bananer, «de fineste i verden», sa de; bananer fra Vestindia var som kålrabi i forhold til deres. Folkene i Vestindia sier det motsatte, men det er jo bra å være stolt av sine egne herligheter.

Lengre oppe i fjellene kom vi til huleboerne, en masse mennesker bor nemlig fremdeles i de mange tusen år gamle huler øverst oppe i fjellene på Grand Canary, og det var interessant å se stedene hvor de første beboerne av øyene levde. Inne i noen av dem var det ryddig og ganske pent, mens det i mange var stikk motsatt — alt ettersom beboerne hadde sans for orden og renslighet. Deres levesett var meget primitivt, og menneskene og forholdene var preget av fattigdom. Det så også ut til å være forholdsvis mange krøplinger blant dem, noe som så ofte er tilfelle i fattigstrøkene hos de fleste sørlandske folk.

Vi klarte ikke å oppholde oss lenge blant dem på grunn av tiggere; en får straks et stort følge av mer eller mindre nærgående tiggere, barn og krøplinger, når en går gjennom bebyggelsen, en ønsker snart å komme seg vekk. Hvis en er så uforsiktig at en lar medlidenheten råde og kaster til dem et pengestykke, får en dem helt inn på livet, mer nærgående enn hyggelig. Det er et trist syn å se folk leve under slike forhold så nær innpå mennesker som lever et behagelig og sunt liv, som f. eks. i Las Palmas.

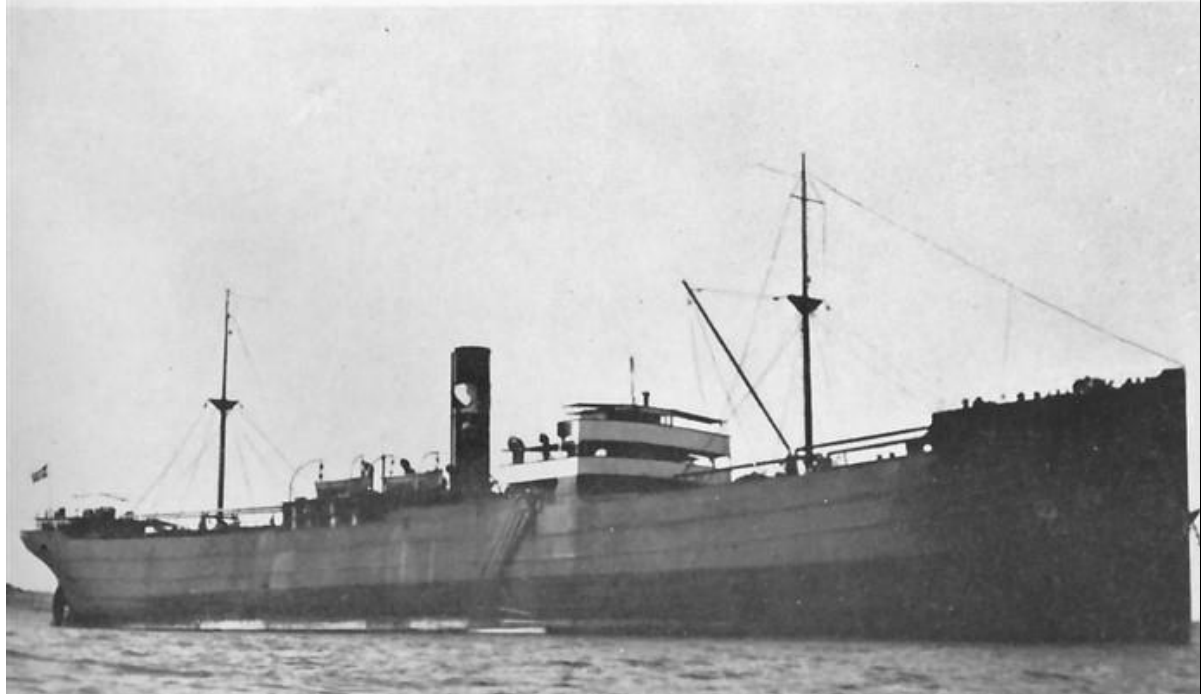
Den høyeste av Canaryøyene er Teneriffa. Den er av vulkansk opprinnelse, og dens høyeste fjelltopp er Pico de Teyde, 3750 meter over havet. Den kan ofte ses i 80 til 100 kvartmil vestenfra i soloppgangen.

Vi losset også flere ganger i Frankrike. En gang under bananlossing ved kai et sted i Frankrike kom en større lastet fransk båt ved navn «St. Louis» innover og skulle passere oss. I stedet gikk den rett inn i siden på «Gotthard», som fikk skade både der den ble truffet og på innsiden hvor den støtte mot kaien og fikk en lekkasje.



*D/s «Rosegg».*

*D/s «Rigi».*



Jeg sendte straks inn krav på erstatning overfor «St. Louis»'s agenter, som først en dag senere oppnevnte besiktigelsesmannen til å takserer skaden. Denne besiktigelsesmannen var en alminnelig tømmermann, som kom ombord til oss og tok en del mål i underrommet hvor skaden var. Hans takst lød på 15 000 francs, hvilket jeg nektet å godta. Det ble til flere dagers forhandlinger hvorunder jeg foreslo å sende båten til Spania for å reparere, da det ikke var noen dokk ledig på stedet. Etter fjorten dagers forløp ble vi tilbudt 50 000 francs, hvilket vi heller ikke kunne godta, og etter enda en ukes forløp ble båten sendt til Spania, hvor den ble reparert. I alt ble det en forsinkelse på seks uker istedenfor to. «St. Louis» anla på sin side sak mot «Gotthard», og tapte selvsagt.

Omkring to måneder tidligere hadde vi hatt en kollisjon i Hull i England, der vi drev ned på en irsk båt som lå til ankers. De skader vi fikk, var minimale, men vi måtte få begge skip besiktiget, før vi kunne gå til sjøs, etter at begge parter hadde fremlagt krav på erstatning. Dette havariet ble ordnet på seks timer. Så meget lettere var det å ordne et havaritilfelle i England. Jeg hadde inntrykk av at forskjellen kom av misstillit og en tungvint arbeidsmåte i Frankrike når det dreier seg om havarier — særlig tungvint var det med det såkalte «Tribunal» som skulle behandle sakene.

### *Gotthards siste reise.*

På en reise fra Middlesborough til Rouen via Cherbourg i september 1916 ble vi stanset av en tysk ubåt som beordret skipspapirene sendt ombord til visitasjon. Vi satte ut en av livbåtene, og jeg gikk med fire mann over til



ubåten. Da sjefen hadde gjennomgått papirene, erklærte han lasten for krigskontrabande og sa at skipet ville bli senket. Jeg ble oppfordret til å se på klokken og fikk vite at vi måtte ha forlatt skipet innen 15 minutter. Vi hadde et stykke vei å ro, så det ble ingen tid til å pakke tøyet vårt — vi måtte gå fra det alt sammen for å komme tidsnok fra skipet.

Straks etter at vi hadde satt fra borde, gikk ubåten langs siden på «Gotthard», og en del av mannskapet gikk i gang med å bære proviant og andre ting ombord på u-båten, mens den andre plaserte tre bomber på «Gotthard» — en i maskinrommet og de andre utenbords forut og akter. Vi lå i livbåtene på en avstand av omkring 200 meter og ventet på å bli slept opp til den engelske kyst, hvilket ubåtsjefen hadde lovet å gjøre så snart han hadde senket «Gotthard».

Det er vanskelig å beskrive de følelser vi hadde, da vi så båten bli ødelagt på en så brutal måte, og det er neppe mulig for folk i alminnelighet å forstå hvilken påkjenning det var. Da vi så skipet synke og vårt kjære norske flagg dukke under, ble det helt stille i livbåtene. Det var neppe en av oss som ikke følte en klump for brystet, og neppe noen som kunne si seg fri for å ha tårer i øynene. For meg som hadde vært ombord i fire år, hadde hatt mitt bryllup og min seks måneders bryllupsreise der, og derfor så på båten som mitt nye hjem som rommet mange lykkelige minner, var det særlig hardt, og det tok lang tid for meg å komme over det.

Ubåtsjefen innfridde ikke sitt løfte om å ta oss på slep. Han fikk se et annet skip som kom samme vei og gikk bort til det for å gi det samme behandling som

«Gotthard». Vi så også at livbåtene ble satt fra borde med mannskapet, og at ubåten gikk langs siden.

Da hørte vi plutselig skudd langt borte, og straks etter fikk vi se sjøsprøyt i horisonten. Det viste seg senere å være en engelsk destroyer som med full fart kom nedover mot ubåten mens den med mellomrom fyrte av sine kanoner.

Ubåten dukket øyeblikkelig, og da destroyeren kom fram, tok den og slepte de to livbåtene tilbake til skipet, som viste seg å være dansk og lastet med kol for Middelhavet.

Destroyeren begynte å søke etter ubåten, og i mellomtiden kom det flere engelske vaktskip til hjelp. De overtok søkingen, mens destroyeren kom bort til oss og tok oss ombord. Livbåtene våre lot den ligge, og de drev senere i land på franskekysten, hvorfra rederiet fikk melding om at de var i god behold. Vi ble satt i land på den engelske kanalkyst, hvorfra vi ble sendt til London og senere hjem.

### D/S «Rosegg» 3050 tonn.

Etter å ha vært hjemme en måned reiste jeg til Cardiff og overtok D/S «Rosegg» av samme rederi, som da begynte i kolfarten mellom England og Frankrike og fortsatte i den så lenge krigen varte, det vil si litt over to år.

Det er unødvendig å si at det var mange spennende øyeblikk og timer i den farten; faren og spenningen ble dagligdags og jeg skal bare nevne noen tilfelle som illustrerer forholdene i sin alminnelighet.

Lille julaften 1917 gikk vi ut fra Cardiff, bestemt til

Nantes med kollast. Da vi var i nærheten av Englands sørvestkyst ut på ettermiddagen, dukket plutselig en ubåt opp rett forut og ikke langt fra baugen. Den gikk imidlertid ned så fort den kunne, antagelig var den kommet nærmere baugen vår enn den hadde beregnet. Vi visste da at vi hadde den et sted i nærheten av oss, og at den søkte å komme på skuddhold. Ombord i en engelsk og en fransk båt som var foran ubåten, ble kanonene gjort klare, men de fortsatte sin kurs. Vi hadde dessverre ingen kanon å gjøre klar, noe som ubåten visste så snart den så flagget vårt. Vi begynte å gå i siksak så lenge vi kunne for strandens skyld, hvoretter vi styrte rett kurs. Frivakten ble kalt på dekk og til livbåtene, og jeg hadde annenstyrmann og en utkiksmann hos meg på broen. Plutselig fikk vi se periskopet til ubåten, som da halte inn på oss aktenfra på styrbord side. På babord side hadde vi stranden omtrent 600 meter fra oss. Da ubåten var kommet på omkring 600 meters avstand fra oss, ga vi hardt babord ror for å svinge rundt den veien vi hadde kysten. Skipet gikk da med 12 knops fart og med hardt babord ror svingte det meget hurtig, hvilket var høyst nødvendig, da det tilsynelatende ikke var mer enn plass nok til å komme rundt, klar av stranden. Da ubåten så at vi svingte, dreide den motsatt vei, og jeg antok at den skulle legge seg i stilling for å kunne torpedere oss når vi kom tilstrekkelig rundt. For å avverge dette varskodde jeg «hardt styrbord» for å svinge tilbake eller la skipet gå i land. Det så tvilsomt ut med å komme rundt igjen klar av skjærene, men jeg ville heller sette skipet i land enn bli torpedert. Da roret var kommet midtskips, ropte rormannen at han ikke kunne få det lengre. Jeg

skjønte at den sterke svingning og store fart var skyld i at styremaskinen ikke orket å få roret over den motsatte vei. Det varte imidlertid bare noen sekunder, og etter hvert som trykket ble mindre gikk roret over.

Under dette var skipet kommet uhyggelig nær land, og jeg ventet hvert øyeblikk å føle at vi tok bunn. Da vi passerte de siste skjærene kunne vi gjerne kastet luene våre i land, men det var dypt nok helt inn, og vi kom heldig klar. En time senere kunne vi gå inn mellom skjærene, hvor ubåten ikke kunne følge oss. Vi passerte da gjennom et løp mellom de mange skjær og grunner som ligger rundt Lands End, hvor bare små kystbåter gikk i alminnelige tider. Under krigen brukte alle båter de innerste løp på kysten av England og Frankrike, noe en aldri ville tenkt seg mulig før krigen. En ble lokalkjent overalt og tok mange sjanser for å holde seg klar av de tyske ubåtene.

Vi gikk inn til Penzance bay, og derfra gikk vi på julaften i konvoi til Frankrike.

I juni 1918 kom vi fra Middelhavet lastet med malm bestemt til Larne i Nord-Irland. Vi hadde gått i konvoi det meste av reisen og kom inn til Milford Haven i Wales for å komme inn i ny konvoi til Irland. Det var imidlertid ingen konvoi der og vi fikk til min store forbauselse ordre om å gå alene.

Kursen vår var først rett over Den Irske Sjø hvor en var sterkt utsatt for ubåter, deretter langs den irske kyst så nær land som skipet kunne flyte.

Denne ordre hørtes meningsløs ut. Både båt og last ble unødig utsatt for en meget stor fare — for ikke å

nevne mannskapet. Jeg kunne ikke dy meg for å bemerke til havnesjefen som hadde gitt meg ordren, at jeg kunne forstå at de hadde råd til å miste et norsk skipsmannskap, men jeg trodde at skip og last var av så stor verdi for dem at de ville bli beskyttet i et så farlig farvann som Irskesjøen.

Han svarte at hans ordre kom fra høyere autoriteter og ikke kunne endres av ham, så vi hadde ikke annet å gjøre enn å følge dem. Tidlig på morgenen 8. juni idet det begynte å lysne av dag, fikk vi se en engelsk båt med samme kurs som vi skulle ta, og da den jo var utstyrt med alle forsvars- og hjelpemidler, mente jeg det ville være fordelaktig om vi kunne slå følge med den. Vi lettet øyeblikkelig anker og kom straks etter, men det viste seg snart at den engelske båten hadde større fart enn oss, og avstanden øket stadig skjønt vi hele tiden kunne se den forut.

Da den var omtrent 5 kvartmil foran oss, fikk vi se og høre at de begynte å skyte ombord der, og straks etter ble det sluppet ut røykbomber så skipet ble innhyllet i en røyksky. Vi forsto da at skipet ble angrepet av ubåt og vi hørte også skudd fra den. Vi skjønnte da at vi gikk undergangen i møte hvis vi fortsatte vår kurs. Oppe til styrbord fikk vi se røyk av flere båter og tenkte det måtte være engelske vaktskip som var tilkalt av skytingen. I så fall ville vi få beskyttelse av dem; men ved nøyere ettertanke måtte jeg også regne med at det kunne være alminnelige fiskerbåter. Det siste var vel også tilfellet, da de ikke kom nedover mot oss. Jeg kom da til å se akterover: sjøen var speilblank og solskinnet ga så sterk refleks på havflaten at det var umulig å se den vei med bare øyne. Det falt meg inn at vår eneste sjanse

til å komme klar av ubåten var om vi kunne holde oss i linje mellom den og solen. Jeg anså det helt umulig for den å oppdage oss gjennom periskopet og håpet på den mulighet at den ikke hadde sett oss, da den var i overvannsstilling. Vi svingte og gikk tvers av vår opprinnelige kurs til vi antok at ubåten var nøyaktig i motsatt retning av solen og satte så kurs mot solen og tilbake til vårt utgangspunkt. Samtidig ga maskinen alt den kunne yte med dobbelt vakt på fyrdørken og rikelig damp. Vi var hele tiden i stor spenning om ubåten allikevel skulle forfølge oss. Vi mente iallfall at den ikke kunne ta oss igjen i undervannsstilling — vi gikk i alminnelighet ut fra at en ubåt den gang ikke kunne gjøre mer enn 10 knops fart i undervannsstilling, mens vi gjorde 12 knop ved den forserte fyringen.

Da vi nærmet oss kysten av England, fikk vi se en konvoi som kom imot oss og det viste seg at den var på vei til Sør-Irland. Den besto av engelske kystbåter og hadde god eskorte, hvorfor vi fant det enda mer hensynsløst at de hadde latt oss gå alene. Forklaringen er vel at en ikke kjente til den konvoien i Milford Haven.

Vi heiste signaler med forespørsel om vi kunne følge med. På dette fikk vi ikke svar, men derimot kom lederen av eskorten nedover mot oss, tilsynelatende meget forsiktig og med kanonene rettet mot oss og kanonmannskapet klar til å skyte. Vi forsto senere at den mistenkte oss for å være en av de fiendtlige båtene med skjulte kanoner som ofte opererte i de strøk. Da den var kommet så nær at de kunne rope over til oss fra den, ga den oss ordre til å hale ned våre signaler, hvorefter den kom nærmere og spurte hva vi ville.

På min anmodning om å få følge med konvoien svarte sjefen at han ikke kunne tillate det, da han ikke hadde myndighet til det. Etter en samtale gikk han dog med på det, på den betingelse at vi gikk på egen risiko, og han fraskrev seg alt ansvar for skip og mannskap. Vi fulgte da med til kloss under Irlands kyst, hvor våre kurser skiltes, idet konvoien gikk sørover og vi nordover.

Konvoien hadde fått melding om ubåten, og vi kunne merke at eskortebåtene stadig var på utkik etter den.

Vi kom i god behold fram til Larne, hvor man hadde vært engstelig for oss på grunn av ubåten som var rapportert et par ganger i vårt farvann.

I september måned samme år gikk vi ut fra Milford Haven i en konvoi på 24 skip med amerikansk eskorte. Skipene skulle via Gibraltar til forskjellige steder i Middelhavet. Konvoien gikk ut i Atlanterhavet helt til 20 grader vest lengde, hvor den i følge konvoiplanen ble oppløst for at skipene innbyrdes skulle komme ut av sikte for hverandre snarest mulig.

Dagen før passerte vi et seilskip i brand, og et par av skipene i eskorten gikk opp til det. Men de fant bare en tom livbåt. Straks etter at konvoien hadde begynt å spres og eskorten hadde gått tilbake, dukket plutselig en ubåt opp og senket på kort tid en del av konvoien. Hvor mange fikk vi ikke greie på, men 6 av konvoiens 24 skip kom ikke fram til Gibraltar. Sannsynligvis var det samme ubåt som hadde satt seilskipet i brand, som hadde fulgt etter oss til en anledning bød seg.

Jeg var i London under to zeppelinangrep. I det første ble Liverpool street jernbanestasjon ødelagt, likeså det

store trelastlageret i Surrey Commercial Docks. Det var egentlig et praktfullt skue å se det store luftskip da den fikk en del av lyskasterne på seg. Det så ut som en kolossal sigar av sølv, skinnende blank. For oss så det ut som det gikk rett oppover da lysene ble satt på det.

En natt i oktober 1918 i konvoi fra Spania til England passerte vi i kuling og regntykke en konvoi som nettopp var ankret opp i konvoistasjonen Quiberon, utenfor St. Nazaire. Den var kommet fra Amerika, men for sent til å komme inn til St. Nazaire på høyvannet. Idet vi passerte en av båtene på omtrent 400 meters avstand, skjedde det en voldsom eksplosjon ombord i den, og et øyeblikk etter var hele skipet i brann fra for til akter. Snart var også sjøen omkring det i brand da det var lastet med bensin. Et par av torpedobåtene av vår eskorte, som også denne gang var amerikansk, gikk bort mot skipet for om mulig å redde noen av mannskapet, men på grunn av den brennende sjøen kunne den ikke komme så nær at de kunne yte noen hjelp. 56 mann omkom i løpet av den halve timen det tok til skipet sank. Det var et forferdelig syn å se båten i det voldsomme flammehav og vite at ingen av mannskapet kunne reddes, da de alle var innestengt av den brennende sjøen. Vi kunne se broen, master, skorstein og begge kanonene forut og akter falle over ende. Vi kunne også se noe som kom opp fra nr. 1 luke og falle i vannet og straks etter eksplodere. Formodentlig var det en slags sprengstoff. Heten var så intens at vi kunne føle den på broen hos oss tross vi var så langt som 3—400 meter borte.

Det var en forferdelig natt.



kysten av England natten mellom langfredag og påske-aften, og ble stående på stranden. Det ble en alt annet enn hyggelig påskehelg.

Vi var som følge av sterk vestgående strøm langs Norskekysten 71 kvartmil foran bestikket og gikk på i tett tåke som hadde fulgt oss hele veien; det siste vi hadde sett før grunnstøtingen var Færder fyr.

Vi forsøkte å komme av ved egen hjelp ved å gå full fart akterover, men da det var frisk pålandsbris og en del sjø, kastet skipet seg tvers på land og forsøket måtte oppgis. Vi prøvde da å få ut et varpanker aktenfra, men idet vi skulle fire ankeret ned i en av livbåtene, kom en sjø og kastet båten rundt, og den forsvant i mørket.

Ombord ble vi uhyggelig til mote da det så ut til at båten med hele sitt mannskap på 5 mann var blitt borte, for vi fikk ikke noe svar på alle våre rop og kunne ikke se noe i tåken og mørket. Etter en tids frykt og spenning fikk vi se båten komme sigende opp mot skipet, og til vår store glede og lettelse så vi at alle mann var i behold. De klorte seg framover med stykker av bunnbord og ribber som de hadde brukket løs fra bunnen i båten, da årer og alt som var løst, var forsvunnet idet båten ble kastet rundt. Guttene som alle var førsteklases sjøfolk fra Hvaler, fortalte at de følte det som båten hadde veltet helt rundt. De fikk imidlertid klort seg fast, men alt løst forsvant.

Vi måtte da som sagt oppgi dette forsøket og tok livbåten ombord igjen.

Straks etter fikk vi høre rop som måtte komme fra folk på land. Vi satte ut prammen, og jeg gikk med en mann i den og lot oss drive innover med sjøen og vinden

og snart følte vi stranden under oss. Der traff vi redningsmannskapet med fullt redningsutstyr som fortalte at redningsbåten hadde vært ute, men den hadde ikke funnet oss på grunn av tåken. De hadde hørt kanonslaget som vi hadde sendt opp, og hadde så med hest og vogn kjørt langs stranden til de fant oss. Da jeg kunne forsikre dem om at vi alle var utenfor fare ombord, reiste de tilbake til sin stasjon, men jeg fikk en mann med meg for å vise meg veien til den nærmeste kystvaktstasjon, som var omtrent to kilometer borte.

Jeg kom dit klokken fire om morgenen og fikk sendt de nødvendige telegrammer til Oslo, London og Newcastle. Da vi var ferdig med telegrammene, ble jeg invitert inn til kystvaktens privatbolig hvor en elskverdig frue serverte frokost med påskeegg og andre gode saker — det var jo påskeaftens morgen. Deretter gikk jeg tilbake til skipet, som da lå helt tørt på stranden, da det i mellomtiden var blitt lavvann, og jeg kunne gå på stranden rundt det og entre ombord på en stige.

Det var et trist syn å se båten ligge slik på tørre stranden; den eneste trøst jeg hadde, var at jeg ikke kunne finne at det var noen feil i min navigering, hvilket også senere ble fastslått av våre autoriteter hjemme.

Påskedagen gikk vi i gang med å sette ut et anker, et herkulesarbeid for hele mannskapet, som hadde fortjent et bedre resultat. Sanden var så løs at vi sank ned i den til over anklene for hvert skritt, men allikevel greide mannskapet å få ut et anker på omtrent 3000 kilo og 45 favner — 90 meter — kjetting ut til vannkanten på lavvannet.

Da høyvannet kom inn og vannstanden var på sitt høyeste, hev vi på ankeret og gikk for full fart i maskinen.

Båten begynte å sige litt, men dessverre var sanden så løs at vi dro ankeret til oss før vi fikk svinget skipet tilstrekkelig utover, og vi måtte til vår store skuffelse gi opp forsøket. Alle mann hadde arbeidet med topp-energi, og vi syntes at vi hadde fortjent et bedre resultat av jobben.

Under dette forsøket var Lloyds stedlige agent ombord, og han uttalte seg meget rosende om vårt arbeid. Det er vel kjent at norske sjøfolk var dyktige, sa han, men maken til det arbeid dette mannskapet utførte, hadde han aldri sett. Som før nevnt var mannskapet fra Hvaler, og jeg må si at maken til de karene har jeg aldri hatt hverken før eller siden. De var sikkert født til sjøfolk.

Under vårt forsøk på å få skipet av grunnen lå representanter fra to bjergingsselskaper inne på stranden og iakttok vårt arbeid med spent oppmerksomhet. De satte pinner i sanden til å sikte inn skipet med for å se om det beveget seg. Da de så at det begynte å sige forover, fryktet de nok for at deres sjanse til å få bjergningsarbeidet gikk overstyr. Men da de så fikk se at ankerkjettingen tok til å vise mer og mer rett opp og ned, forsto de at vi dro ankeret til oss og at forsøket vårt ville mislykkes på grunn av den løse sanden, og da følte de seg trygge på jobben, fortalte de etterpå.

Vi ble liggende i 14 dager til neste springhøyvann og ble da tatt av grunnen på forholdsvis kort tid. Et anker ble lagt ut omtrent 600 meter utover og en stål-trosse tatt ombord, og da man begynte å hive på den, tok det bare en time til skipet var flott og under kommando.

Det merkelige ved grunnstøtingen var at det var klart vær den siste timen før den skjedde. Annenstyrmann

som hadde løst av førstestyrmann på broen klokken 12 midnatt hadde sett lanterner fra flere båter og luften syntes å være helt klar til horisonten. Men 40 minutter senere forsto han at noe galt var på ferde og ante at skipet hadde tatt grunn, og da var det plutselig blitt tykt igjen. Ingen, hverken på broen eller i maskinen hadde merket at skipet tok grunn, skjønt vi gikk med 10 knops fart.

Tilfellet ville at tåken hadde stått som en skarp mur ved strandkanten, noe som ofte hendte der etter hva vi fikk høre av fiskere og andre folk på stedet. Det hadde hendt at fiskebåter hadde ligget fortøyd i en stake nær stranden i helt siktbart vær, mens staken var skjult av tykk tåke.

Etter at jeg hadde gjort opp bestikket og satt ut skipets plass i kartet og forevist den for styrmannen som hadde vakt, hadde jeg gått til køys da tåken lettet. Klokken var da et kvarter over elleve om kvelden, og jeg hadde vært på broen fra klokken åtte om morgenen den foregående dag. Vi skulle da etter bestikket ha ca. fire timers gange til en lysbøye som lå på den nordre enden av minefeltet utenfor Tyne, hvor vi skulle endre kursen.

Det var en fjorten dager lang tortur for oss å se båten vår ligge der på stranden. Det er alltid et trøstesløst syn å se et skip på grunn — det ser så hjelpeløst ut når det er kommet ut av sitt rette element. Og verst er det naturligvis for den som har ansvaret, selv om han ikke finner at han har noe å bebreide seg. Men folk på landjorden føler det naturligvis ikke slik når de ser et strandet skip. Først og fremst er det en sensasjon, for en ulykke er jo som regel interessant. Slik var det iallfall der «Rosegg» gikk i land: Det var en ren folkevandring ned til oss hele

påskedagen, for skipet lå bare et steinkast fra en jernbanestasjon, og det var mange mennesker på ferietur i anledning påskehelgen.

### D/S. «Rigi» 9250 tonn.

Vinteren 1920/21 etterså jeg byggingen av D/S «Rigi» i Middlesborough. Den ble ferdig i begynnelsen av februar, men kom på grunn av den store kolstreik i England og den alminnelige depresjon på verdensmarkedet etter verdenskrigen først i fart i november. Vi gikk da fra Cardiff til Bombay og derfra til Walleroo i Australia.

Vi kom inn til Port Said en kveld i stummende mørke, men fint vær og passe kjølig luft, og da det var første gang båten kom dit, vrimlet det av forretningsfolk ombord allerede før ankeret falt. Det var handelsfolk i alle bransjer, og da særlig en masse skipshandlere som ønsket å få båtens forretning for all framtid. Det var et øredøvende spetakkel med rop og anbefalinger, og det ble ikke rolig før en av dem hadde fått løfte om en handel som bare besto i å levere en del skuresand til dekksskuring. Senere var han i alle år selvskreven leverandør til «Rigi» i Port Said.

Annerledes var det med kuriositetshandlerne; de holdt på så lenge båten lå der, og noen var villige til å kjøpe, og litt fikk de solgt alle sammen. De er flinke handelsfolk og handler med både gode og dårlige varer, helst det siste.

Da det var første gang skipet skulle passere gjennom kanalen, ble det kontrollmålt av kanalmyndighetene, som har sine egne måleregler som blir lagt til grunn for

alle utgifter ved passeringen, og disse gjelder for alle senere passeringer forutsatt at ingen forandringer blir foretatt med skipet.

### *Suezkanalen.*

Helt i fra året 1350 har det med mellomrom vært arbeidet med planer om en kanal fra Middelhavet til Det Røde Hav, men først i 1869 ble tanken realisert av franskmannen Ferdinand de Lesseps, som også har fått sitt store monument ved innløpet til kanalen fra Middelhavet.

Kanalen er 160 kilometer lang, 70 til 110 meter bred og kostet ca. 430 millioner kroner. Det tar 15 til 18 timer å passere fra Port Said til Suez, som ligger i nordre ende av Rødehavet. I hele kanalens lengde er det bare sandørken på begge sider med unntagelse av i Timsah og Ismailia, hvor det er vakker vegetasjon som er kommet siden kanalen ble bygd og hvor kanalforvaltningen har sitt hovedsete.

For å kunne gå om natten, får skipene lyskaster på baugen og en særlig elektriker til å passe den. Om natten kan man plutselig få se en veldig lysstråle tilsynelatende langt inne i ørkenen, men som senere viser seg å komme fra en båt på vei i motsatt retning. Det tar kanskje en time eller mer før de to båter møter hverandre.

Det er en høyst ensformig tur, ørkenen ser trøstesløs ut, og det er ingen ting som kan interessere en hele kanalen igjennom når en unntar de to endestasjoner -- det måtte da være det stedet hvor israelittene etter sigende gikk over.

Kanalen er ikke bred nok til at to båter kan passere hverandre under fart, den ene må legge fast til kanal-

bredden til den andre har passert. Det er forskjellige forhold som avgjør hvilken av båtene skal fortøye. F. eks. må lasteskip legge fast for et passasjerskip, et enkelt skip må stanse for en konvoi. Når det er anledning til det, blir nemlig en konvoi samlet på en av endestasjonene, og den går igjennom uten stans på veien. Det er også tilfelle da strømmens retning kan være bestemmende.

Vi hadde et mindre heldig sammensatt mannskap på den turen. Det var straks etter verdenskrigens slutt og i den depresjon som krigen skapte. Fraktene var elendige og utgiftene ennå ikke redusert, med unntakelse av sjømannshyrene som var gått betydelig ned. Av den grunn var mange av mannskapene ofte ikke av de beste å ha med å gjøre. Dertil kom at det nettopp da var gode tider i Australia og nok av gode jobber i land, hvorfor det var meget rømning fra norske båter, noe vi også fikk føle.

«Rigi» var bygd på den dyreste tiden og nettopp ferdig da fraktene falt og ble useilbare. Skipet var på 9205 tonn og kostet i 1921 mer enn motorskipene «Glarona» på 14 650 tonn og «Basilea» 14 930 tonn kostet tilsammen i 1928 og 1936. Dette gjorde også sitt til at forholdene økonomisk var uhyggelige — det var umulig å tjene til utgiftene. Den store reduksjon i mannskapshyrene ga grunn til ubehageligheter og misnøye ombord.

Da vi var kommet til Walleroo og hadde begynt å laste, begynte mannskapene å rømme. Hver morgen ble jeg vekket med beskjed om at så og så mange mann var rømt, og slik fortsatte det til den dagen vi var lastet, og da var alle fyrbøterne forsvunnet. På dekket var det delvis bedre folk, etter den første natten fikk jeg overtalt dem

som var igjen til å bli stående mot å få større hyre. Vi fikk da en norsk fyrbøter og kollemper til henholdsvis £ 17—0—0 og 16—10—0 i månedlig hyre. Pundkursen var den gang ca. kr. 30,—. Hyren til disse to mann var altså 1000 kroner pr. måned. Det var imidlertid flinke og bra folk, fyrbøteren var en erfaren fyrbøter, og kollemperen som til og med var akademisk utdannet, var en flink mann til det forholdsvis harde og uvante arbeidet. Men dette var bare en tiendedel av hva vi trengte i maskinen til vår to måneders reise til England.

Bestyreren av det engelske sjømannshjem i Adelaide hadde hørt om mine vanskeligheter og kom ned til Walleroo for å tilby sin hjelp med å skaffe meg mannskap i Adelaide. Jeg tok med takk imot tilbudet, for jeg trodde at han i kraft av sin stilling var en mann en kunne stole på. Men jeg fikk snart merke at jeg vanskelig kunne kommet ut for noen som var verre; han opptrådte nærmest som de i seilskutedagenes beryktede boardingsmastere og runnere på Amerikakysten, og først da det var for sent, fikk jeg høre om det dårlige ryktet han hadde der han kom fra.

Han fikk imidlertid skrappt sammen en del fyrbøtere på gaten, og de jeg hadde igjen av dekksmannskap erklærte seg villige til å gå til sjøs uten dem som manglet,, mot å få den lovbevalte ekstrahyre.

For å vende tilbake til sjømannshjembestyreren, så gikk hans taktikk ut på å få kloen i det antall folk vi trengte, uansett deres kvalifikasjoner, de skulle bare bli med ham til Walleroo og gå ombord til oss, så han kunne tiltvinge seg deres hyreforskudd sammen med det forhyringsgebyret han skulle ha for hver mann. Så kunne



Idet skipet begynte å sige forover langs kaien, kom den ene etter den andre av de nye folkene med en liten bylt under armen og hoppet i land. Jeg forsøkte å tilkalle politifolkene, som jeg hadde sett på kaien et par minutter tidligere, men ikke en eneste var å se; de var som blåst vekk nettopp i det øyeblikk de trengtes, og hele fyrbøtergjengen kom i land med unntagelse av de to norske. Med en to måneders reise foran oss så det nokså håpløst ut. Jeg håpet i det lengste at politifolkene hadde plasert seg ved indre ende av kaien for å stoppe mannskapet der, men heller ikke der så jeg noen av dem.

Jeg gikk øyeblikkelig til politistasjonen og klaget over det som var hendt, men jeg fikk det inntrykk der at det hele var et forsøk på å benytte min forlegenhet til pengeutpresning. Jeg hadde ikke annet å gjøre enn å fastsette den sum jeg var villig til å betale for hver mann de kunne skaffe tilbake. Vi ble til slutt enige, og jeg gikk til kontoret hvor de var i arbeid med å gjøre skips- og lastepapirene ferdig. Klokken tolv fikk jeg papirene og tok inn på et hotell inntil nok mannskap kunne bli samlet sammen igjen.

Klokken seks om morgenen kom en politibetjent og vekket meg med den beskjed at en del av mannskapet var pågrepet et lite stykke utenfor byen, og at de hadde fått telefon fra et sted i nærheten av Adelaide om at to av mitt mannskap var pågrepet der. Det viste seg at de sistnevnte var to av de dekkfolkene som rømte den første dagen vi lå i Walleroo. Politimannen spurte om jeg ville ha dem sendt tilbake — i så fall måtte de bruke bil, og det ville ta fire timer og bli ganske kostbart. Vi trengte imidlertid folkene, og jeg ba om å få dem kjørt ombord.

De arriverte temmelig slukkøret over å være overrasket av politiet, idet de skulle inn på en restaurant for å få sitt første glass morgenøl. De var da på god vei til Adelaide og følte seg trygge da de mente at skipet alt måtte ha forlatt Walleroo.

Etter 24 timers forsinkelse hadde vi hele det oppsamlete fyrbøtermannskapet ombord og gikk klokken ett om natten.

Maskinmesteren klaget snart over at ingen av disse nye fyrbøterne hadde den fjerneste anelse om fyring, og de tilsto også at de aldri hadde vært på en fyrdørk før. De innrømmet også at de ikke hadde tenkt å gå ut med båten. Det var bestyreren fra sjømannshjemmet som hadde fått dem med seg, og de hadde regnet med å være tilbake i Adelaide neste dag.

Det var altså ikke rare sakene å gi seg ut på en lang reise med. Dem vi hadde å trøste oss til, var de to nye nordmennene og vårt tidligere fyrmannskap som ikke var synderlig vennligsinnet etter å ha sittet i arrest siden de rømte.

Etter seks timers gange kom maskinmesteren og vekket meg med den beskjed at maskinen snart kom til å stanse av mangel på damp, for det var ingen fyrbøtere på dørken, og alle sammen nektet å arbeide.

Vi var da kommet inn i et meget farlig farvann mellom skjær og grunner og med sterk strøm som drev skipet mot skjærene; maskinistene måtte fyre for å hindre skipet fra å drive på grunn.

Jeg måtte da oppta forhør over fyrbøterne, men da de fastholdt sin nektelse, så det ut til at vi måtte forsøke å komme tilbake eller tilkalle assistanse.

Før jeg tok et så drastisk skritt, lot jeg fyrbøterne få rede på den alvorlige straff de i følge sjøfartsloven utsatte seg for og ga dem fem minutter til å gå til sine lugarer og tenke over saken. Samtidig ga jeg under mannskapets påhør telegrafisten ordre til å være klar til å telegrafere til Det norske Generalkonsulat i Melbourne og Marinestyrelsen i Adelaide.

Jeg gikk så fram og tilbake på broen og så på klokken, mens minuttene gikk uten at jeg hørte noe fra mannskapet. Men da de fem minuttene nesten var utløpet og jeg hørte at telegrafisten var begynt å prøve radiosenderen, så jeg til min glede en mann komme springende akterfra, og jeg ba telegrafisten vente litt.

Da mannen kom opp til meg på broen, sa han at alle mann var villige til å arbeide igjen, men de måtte først ha frokost. Dette gikk jeg imidlertid ikke med på. Jeg forlangte at de av dem som hadde vakt, først skulle skaffe så meget damp at vi fikk styrefart på båten. Når så de øvrige hadde spist, skulle de løse dem av. Etter en del parlamentering ga de etter, og omsider fikk vi maskinen i gang.

Jeg var imidlertid redd for at historien fra Walleroo skulle gjenta seg når vi kom til Freemantle, hvor vi skulle inn for å bunkre, hvorfor jeg telegraferte til konsulatet der og ba om politivakt under bunkringen.

Da vi nærmet oss havnen, kom det også en båt ut med politifolk, men vi mistet like fullt to mann; de hadde gravd seg ned i kolene i lekteren da bunkringen var ferdig ut på natten og slapp i land uten at politiet merket det. Så ble det ny forsinkelse mens jeg om natten var i land for å skaffe nye folk. For sikkerhets skyld

hadde vi da ankret skipet et stykke utenfor havneområdet.

Jeg fikk fatt i to fyrbøtere som var villige til å gå med til Durban i Sør Afrika, hvor vi skulle innom for å bunkre. Lengre ville de ikke være med og forlangte fri reise tilbake til Australia — noe jeg var tvunget til å gå med på. Det ble et temmelig kostbart mannskap i elendige tider med svære utgifter og små frakter.

Mens vi lå til ankers for å vente på plass ved kolkaien i Durban, forsvant tre mann i løpet av natten. De ble imidlertid tatt av politiet mens de sto med sin første drink inne på en bar. Denne fornøyelsen kostet dem nitti kroner hver, og den ene av dem hadde vært med på den fire timers bilturen i Australia, hvilket også var en kostbar fornøyelse. Da vi kom til Cardiff, hadde han 9 pence — det vil si 72 øre i avmønstring etter nesten seks måneders reis.

I Durban ville skipet blitt ilagt en mulkt på 1500 kroner for hver rømling, hvis vi ikke hadde fått fatt i dem før vi avgikk, så det var mange penger som sto på spill når noen rømte der.

Da vi kom til England og alle mann ble avmønstret, var det bare dem som ikke hadde gjort forsøk på å rømme som hadde nevneverdig hyre til gode. Blant disse var kokken, en irlender som ble forhyret i Walleroo. Han hadde en uvanlig stor avmønstring da han dro fra borde om lørdagen, men mandag kom han ombord igjen og ville ha hyre da han hadde mistet hele avmønstringen. Han hadde vært ute i fem år og hadde bestemt seg for å reise hjem og hilse på sin gamle mor, noe han hadde god råd til. Men han hørte til dem som aldri var edru

når han var i land, og jeg hadde tilbudt ham å ta vare på pengene hans til mandag. Jeg følte meg nemlig temmelig sikker på at han ville miste iallfall noe av pengene, som han skjodesløst hadde puttet i lommen. Men han mente det var helt unødvendig. Slik er det forresten alltid med denslags folk — de klarer så utmerket selv å ta vare på pengene sine.

Fra England gikk vi via San Francisco til Portland — Oregon på nord-vestkysten av Amerika. I San Francisco skiftet vi fra kol- til oljefyring, og mens vi lå der, rømte omtrent hele mannskapet. Det var de store hyrene og tilsvarende daglønninger i land på den tiden som gjorde det fristende for sjøfolk å rømme i Australia og Amerika. Når de kunne få opp til tre ganger så stor lønn, var det jo forståelig også. Især var fristelsen stor i U. S. A. hvor de kunne gå i land hvor som helst og når som helst, og hvor ingen kunne stanse dem når de først var kommet i land. Når en dertil tar sjøfolks rastløshet i betraktning, forstår en at rømningsuvesenet hadde lett for å ta overhånd, og hvor vanskelige forholdene var for skipsfarten i årene etter den første verdenskrig. Det vil også gjenta seg hvis forholdene på ny blir slik at det kan se ut som en fordel for en mann «å stikke av». Men det har alltid vært og vil alltid bli høyst tvilsomt om det lønner seg å rømme. De meget få av dem jeg har truffet rundt om i verden som kan si de har tjent noe på å rømme, har alle sammen slått seg til ro på stedet.

#### *Panamakanalen.*

Vår rute gikk gjennom Panamakanalen, og vi kom inn til Colons havn mellom to store bølgebrytere med

fyrtårn, og ankret opp på havnen. Havnebyen Colon er ikke stor, men den har store kaier og lagerhus, og det er alltid store og små båter under lossing og lasting på den rommelige og fine havnen.

Det var første gang «Rigi» skulle passere kanalen, og kanalautoritetenes representant kom ombord for å måle det og kontrollere Panamasertifikatet, som ethvert større skip får ved bygningen og som alle utgifter i kanalen beregnes etter. Straks dette var gjort, kom los og femten innfødte kanalmannskaper som ble ombord under passeringen, og vi fortsatte innover kanalen.

På begge sider har man tropisk vegetasjon helt ned til vannet, vakker, tett og frodig jungel med en krokodille eller to som hist og her soler seg på stranden. Dette bilde fortsetter helt opp til Gatun-slusen, som er den første når en kommer fra Atlanterhavet og Det Karabiske hav.

Straks før en kommer til slusen, ser en en liten kanal-arm som ender i jungelen, det er begynnelsen og for så vidt også slutten på den Panamakanal som Ferdinand de Lesseps skulle bygge. En kan se levninger av rustent materiell som ble etterlatt, da hans arbeid måtte oppgis.

Når en nærmer seg slusen, blir farten redusert til ganske sakte, og kanalmannskapene blir fordelt til sine respektive stasjoner, likeså skipets mannskap og offiserer. Når en er ca. fem og tyve meter fra bryggehodet, kommer båt ut fra hver side med stålvaier som blir tatt ombord og satt fast på sine bestemte steder forut og midtskips. Den andre enden av vaierne går til en trommel på hvert sitt lokomotiv, som da hiver inn til passende lengde. Lokomotivføreren står nå spent oppmerksom

og venter på signal fra losen, hvorpå lokomotivene settes i gang.

Når båten er kommet langt nok inn, blir vaiere sendt til akterskipet, hevet inn av lokomotivene, som da er klare til å følge ny ordre fra losen. Det var tre lokomotiver på hver side, og større skip får fire, som står under losens kommando.

Arbeidet mellom losen og lokomotivførerne er så innøvet at skipet som regel går gjennom alle tre slusene uten at et kommandoord blir brukt, det klarer seg med tegn og bevegelser og et sjeldent signal i dampfløyten. Feil manøver er sikkert så sjelden at en kan si det ikke forekommer.

En av de eldste losene var norsk, han gikk av med pensjon i 1940, etter å ha vært i tjeneste siden kanalens åpning.

Alt som har med åpning og stengning av sluseportene å gjøre, er så avhengig av hverandre, at det ene kan ikke påbegynnes før det foregående er avsluttet, og alt blir utført fra et manøverrom hvor en kan følge alle båtens bevegelser fra den går inn til den går ut av slusen.

Så snart skipet er innenfor porten, og denne er stengt, stiger vannet og løfter skipet ca. fem og tyve meter på omtrent ti minutter. Når så slusen er fylt, er vannet i høyde med Gatunsjøen, og skipet fortsetter inn i den.

Gatunsjøen er omtrent 420 kvadratkilometer stor, og vannflaten ligger omtrent 25 meter over havet. I nærheten av slusen er det bygd opp et veldig basseng som regulerer innsjøens vannhøyde.

Gjennom innsjøen passerer skipet mellom øyer med veldig tropisk vegetasjon, som danner en ugjennom-

trengelig jungel. Trærne og palmene vokser her også helt ned og ut i vannet. Fugle- og dyreliv er likeså tropisk som vegetasjonen.

Som kjent begynte Ferdinand de Lesseps byggingen av Panamakanalen i 1880, etter at han var ferdig med Suezkanalen, men måtte til slutt oppgi arbeidet på grunn av malaria og gulfeber, som da var en uovervinnelig plage. Stedet var den gang det usunneste på jorden, og etter fjorten års arbeid måtte det franske kompani gi opp og solgte i 1902 hele foretaket til et amerikansk konsortium for 40 millioner dollar.

Da amerikanerne gjenopptok arbeidet i 1905, gjennomførte de først en omfattende drenering og sanitære forbedringer, som kostet omtrent 50 millioner kroner før de så å si tok et spadetak, og nå er da også hele kanalsonen og landet for øvrig sunt og friskt.

Cullebra Cut, mellom slusene Gatun og Pedro Miguel, er den største gjennomskjæring av land i kanalen. Fjellskråningen som er gjennomskåret, ligger ca. 100 meter over havet og var den største hindring under anlegget av kanalen. Den førte da også til en katastrofe før kanalen var et år gammel, idet hele fjellet raste ut, fylte hele skjæringen og stoppet videre gjennomfart i nesten et år. All trafikk måtte i det året gå rundt Cap Horn som før i tiden. Uhellet ble for øvrig til stor glede for de store trans-amerikanske jernbaneselskaper, som hadde arbeidet iherdig i mange år for å hindre hele kanalprosjektet og hadde forsøkt på alle mulige måter å stanse konkurrenten i fødselen.

Etter at en har passert Cullebra Cut, kommer en til slusen Pedro Miguel, hvor en blir senket ca. 8 meter,



og derfra er det et par kilometer til slusen Miraflores, som er den vestligste slusen i kanalen, og hvor en blir senket ca. 17 meter til Stillehavets vannhøyde.

Et par kilometer derfra er byen Balboa, som med sine store kaier for lasting og lossing og levering av alle slags bunkers, er endestasjon for kanalen. Like ved Balboa er byen Panama, hovedstaden i republikken av samme navn. Den er grunnlagt i 1519 og er den eldste europeiske by på det amerikanske fastland.

Ved Balboa går kanalmannskapet og losen i land, og en fortsetter gjennom en oppmudret kanal ut i Stillehavet. Passeringen gjennom kanalen tar 8 til 10 timer og er en like behagelig opplevelse som turen gjennom Suezkanalen er kjedelig og trettende.

Panamakanalen ble åpnet den 15. august 1914. Det første året gikk 1311 skip på 4,5 millioner tonn gjennom den, og i året 1927—1928 passerte 6456 skip på 29,5 millioner tonn gjennom kanalen; senere er trafikken ytterligere øket.

I vår fart mellom Amerika og Kina ble det til slutt så mange vanskeligheter og så mange rømninger, at vi måtte skifte over til kinesisk mannskap, og fortsatte med det i fire år til lønningene ble mer utjevnet mellom de forskjellige sjøfartsnasjoner.

Fra ca. 1932 har forholdene ombord vært meget bra, lønningene og kostholdet har neppe ligget under andre lands, men det har snarere ligget litt over de fleste europeiske nasjoner. Lugarforholdene i norske skip er de aller beste — bedre enn ombord i noen annen nasjons skip. Inspektører som kommer ombord for å undersøke

de sanitære forhold, sier alltid at de norske skip ligger langt foran de fleste nasjoners i den retning. De norske sjøfolk er vel også fremdeles de beste, både hva dyktighet og oppførsel angår.

I tankfarten har jeg ofte måttet beundre våre unge sjøfolk for god oppførsel og godt arbeid. Det er så meget større grunn til å sette pris på dem når en tenker på det harde livet de fører, hvor lite de har av de gleder som deres jevnlike på landjorden har. Det er som regel lange reiser med skittent tankrengjøringsarbeid, og ved land er nesten alltid losse- og lasteplassen i en avkrok hvor en ikke finner noen hygge eller atspredelse som kan glede en ung gutt. Den korte tid en i alminnelighet har i land, er også så opptatt av arbeid at mannskapet trengs ombord, og det blir gjerne liten fritid for dem.

I alminnelig sjøfart er det jo langt bedre, der man har mer tid i havn og ligger i nærheten av byene, hvor en har anledning til de samme atspredelser som folk i land.

Som nevnt foran ble vi på en måte nødsaget til å forhyre kinesere til mannskap i farten mellom U. S. A. og Kina. Kineserne er bra sjøfolk — det vil si på dampskip. De er pålitelige, edruelige og arbeidsomme og voldte ikke noe bry i den retning. Derimot skaffet de ubehageligheter med sin stadige hang til smugling, for smugling er kinesernes mest yndete sport. De er forresten flinke til å komme klar av tollerne, men en gang ble en del av mannskapet vårt knepet med 550 flasker konjakk, som de hadde fått ombord i Genua og gjemt på i nesten åtte måneder til de mente å kunne få dem i land i Greys Harbour i staten Washington. I Genua hadde de fått brennevinet ombord ved hjelp av skipets tollagent som

hadde undertegnet papirene på skipets vegne og på den måten fått det gjennom tollvakten. Flaskene var brakt ombord om natten og plasert i en tom tank under maskinen.

De fikk to tusen dollar i mulkt — det vil si at skipet fikk det. Men da jeg kunne framlegge bevis for at ingen av skipets offiserer hadde noe kjennskap til det, og at vi hadde tatt de forholdsregler vi kunne mot smugling, fikk vi mulkten redusert til to hundre dollar, som ble trukket av hyrene etter hvert som smuglerne fikk penger til gode.

Det var en søndag smuglingen foregikk. Vi hadde tidlig på dagen skiftet skipet til en lastekai som lå så å si midt i byen. Det var strålende vær, en masse mennesker stanset og betraktet skipet, og flere avla besøk ombord. Ut på ettermiddagen ble interessen for skipet merkbart større. Særlig var det noen av kineserne våre som lot til å interessere de besøkende, og da særlig salonggutten og en av kvartermestrene; men det var ikke så påfallende at skipets offiserer fant det mistenkelig. En omstendighet som vakte litt oppsikt, var at en del av kaiarbeiderne ofte gjorde korte avstikkere i land og lot til å bli litt bedugget etter hvert; men vi var jo kjent med at forbudet i Amerika førte til lovovertredelser.

Lastingen stoppet klokken elleve om kvelden, hvorefter det straks ble helt stille ombord. Klokken tolv ble det en del uro, idet en stor lastebil stoppet på kaien ved siden av skipet og noen mann kom ombord. Straks etter kom en hurtiggående politibåt til siden, hvorfra åtte bevæpnede menn entret skipet. Mannskapet på lastebilen, som også var bevæpnet, satte seg straks i

forbindelse med salonggutten og kvartermesteren, som da hadde fått samlet sammen en veldig haug brennevinsflasker på akterdekket. Nå ble alle kineserne kalt på dekk, oppstilt og bevoktet av politiet. Så ble skipets førstestyrermann vekket og kalt ut på dekk, hvor han til sin store forbauselse fikk se hele opptrinnet på akterdekket, uten å ane hva som var hendt. Politisjefen tok ham med seg akterut og viste ham flaskehaugen og spurte om han hadde noe kjennskap til sakene. Førstestyrermannens forbauselse var imidlertid bekreftende nok i negativ retning, og han forsikret at ingen av offiserene hadde den fjerneste anelse om at det fantes smuglergods ombord.

Imidlertid var kineserne blitt vettskremte der de sto oppstilt på dekket og så alle disse menneskene springe fram og tilbake med revolvere, som også i et par tilfelle ble avfyrt. Amerikanerne liker jo å gjøre mest mulig ut av tingene, og især liker de å «vifte» med revolver og lage oppstyr.

Nå ble hele brennevinsbeholdningen lastet opp på lastebilen og kjørt vekk, og fire kinesere ble arrestert, deriblant salonggutten og kvartermesteren. På førstestyrermanns forslag å tilkalle kapteinen ble det svart at det ikke var nødvendig før dagen kom.

Mannskapet fikk så lov til å gå til køys, og politifolkene forlot skipet tilfreds med å ha hatt en interessant opplevelse.

Ved forhøret neste dag ble det opplyst at politiet hadde fått mistanke om smuglingen ved at flere av kaiarbeiderne hadde snakket om at de hadde kjøpt brennevin av kineserne ombord. Dette førte til at statspolitiet sendte en politimann ombord for å spionere.

Båtsmannen, som er kinesermannskapets overordnede i alle ting, var ikke innblandet i denne saken og hadde advart dem som ble tatt. Han hadde forlengst skilt seg med *sine* varer som var av bedre kvalitet og solgt i mindre partier til mer innflytelsesrike personer på forskjellige steder langs kysten. Men han hadde ikke våget å sette stopper for det de andre hadde for seg. Det kunne jo tenkes at han ville trenge deres hjelp ved en senere anledning også, så han lot det stå til.

De to som var sterkest implisert, salonggutten og kvartermesteren, fikk seks måneders fengsel, men de to andre ble løslatt.

Det var også mange morsomme episoder med kineserne. Det er vel verdens mest gammeldagse folkeslag, med mange fordommer og skikker som virker komiske i våre øyne. Deres seilskip har ikke gjennomgått noen forandring på de siste tusen år; deres små robåter — sampaner — har fremdeles et øye på hver side forut for å kunne se. «Suppose no can see, no can savy», sier kineseren. Under krigen mellom Japan og Kina i 1895 var kineserne meget indignert over at Japan en gang om natten angrep Wosung, en liten by i munningen av elven Wangpoo som fører opp til Shanghai. «Suppose no can see, no can fight» mente de; så det var ikke en real krigsførsel.

De høyere klasser og de gamle anser seg å stå langt over europeerne i dannelselse og kultur, tross den veldige innflytelse den hvite mann har i Kina.

På en reise fra Australia til Nordamerika om sommeren spurte en kinesisk kvartermester førstestyrmannen hva som var i veien med solen — han syntes det var noe mistenkelig at den hver morgen kom tidligere opp og gikk

senere ned om kvelden. De hadde grublet over fenomenet i flere dager og måtte forsøke å få rede på det. Styrmannen forsøkte å forklare at det var fordi vi kom lengre nordover og solen var på nordsiden av ekvator, men han greidde ikke å få dem overbevist om det. De måtte til slutt nøye seg med hans forsikring om at solen var helt i orden som før og ikke foretok seg noen slags utskielser.

På en annen tur i Stillehavet hadde vi en total måneformørkelse, og det ble mer alvorlig, for kineserne har stor respekt for månen. En må aldri stole helt på en kinesisk kvartermesters styring når det er fullmåne, for mange kinesere kan da bli mindre tilregnelige --- især hvis de også har hatt seg en opiumspipe straks før de kom til roret. Da de denne natten fikk se at det kom en «svart skalk» på kanten av måneskiven, kom alle mann på dekk, og ettersom «skalken» ble større, ble de mer og mer alvorlige. De samlet seg og fikk fatt på pøser og blikkbokser og alt som ga klang, og hamret løs på det så meget de kunne, så det ble et forferdelig bråk og spetakkel på akterdekket. Meningen var å forsøke å jage vekk de onde ånder som hadde satt seg på månen. De falt på kne og «chin chinnet» (ba om) at de onde ånder måtte forsvinne. Det hjalp imidlertid ikke, «skalken» ble større og større tross alt spetakkelet. En av kvartermestrene sprang stadig mellom mannskapet og styrmannen, som var på broen, for å holde kontakt med en overordnet så lenge det sto på. Styrmannen forsøkte å berolige dem på beste måte, men de følte seg nok langt fra trygge. Båtsmannen ville gjerne vise seg mer som en europeer ombord; han hadde seilt i

mange år med amerikanske båter, kledde seg også som europeer når han gikk i land utenfor Kina. Han ville nødvendig vise at han var redd når ikke styrmannen var det, og kapteinen ikke ble kalt på dekk. Til slutt tok dog «kina-mannen» i ham overhånd, og han måtte under påtrykk fra sine underordnede forsøke å få bukt med de onde ånder så fort som mulig. Han kom da opp på broen til styrmannen og ba om å få lov til å blåse i fløyten for å jage åndene vekk. Styrmannen kom ned til meg og spurte om de kunne få lov til å bruke fløyten; «båsen» var også blitt «påvirket» fortalte han. Da styrmannen kom opp på broen og sa til «båsen» at han kunne få bruke fløyten så meget han ville, smilte han og sprang bort til fløytesnoren, fløyten satte i et forferdelig brøl og «holdt tonen» så lenge båtsmannen dro i snoren. Samtidig hamret mannskapet løs på sine pøser og blikkbokser på akterdekket så det ble et forferdelig rabalder.

Heldigvis var vi midt ute i Stillehavet langt vekk fra andre mennesker, som sikkert ville ha tatt det som både brann og mytteri-alarm, om de hadde hørt det.

Nå var månen blitt helt mørk så det så ut til at de strevde forgjeves, men så begynte det å komme en «lys skalk», og da forsto de at de hadde fått «bukt med» åndene til slutt. De var da meget tilfredse, takket for hjelpen og gikk stille og rolig til køys og sov ganske sikkert trygt i bevisstheten om at åndene var kommet på bedre tanker og blitt vennligsinnet igjen.

En dag kom båtsmannen og ba om penger til mannskapet; foruten å lede alt dekkarbeid etter ordre fra førstestyrmann, ordnet han nemlig med alle hyrer og utbetalinger til sine folk. På mitt spørsmål om hvor meget

han skulle ha, svarte han fem hundre og femti dollar, men for ordens skyld hadde han ført opp summen på et papir, som han ga meg. Han hadde skrevet på europeisk: dollar 50050.—. «Ja,» sa jeg, «men dette er femti tusen og femti dollar.» Men da ble han fornærmet og ville vise meg at han hadde skrevet riktig. Han spurte da om det ikke først sto et femtall og to nuller? Jo, det gjorde det. «Ja, det er fem hundre,» sa han. «Og så står det et femtall og et null, og det er femti, — det må bli fem hundre og femti.» — Jeg greidde ikke å få ham overbevist om at hans måte å sette opp tallene på var gal, men ga ham det han hadde bedt om muntlig.

I Amerika, Canada og Australia var det meget vanskelig med kinesisk mannskap; de hadde ikke lov til å gå i land, og hvis man mistet en mann, måtte skipet betale mulkt. I Amerika var mulkten 500 dollar, i Canada 1000 og i Australia 100 pund for hver mann som ikke var ombord ved skipets avgang. Immigrasjonsautoritetene foretok derfor en grundig inspeksjon av mannskapet umiddelbart før skipets avgang.

En gang i San Francisco klokken tre morgen da skipet skulle gå, kom immigrasjonsinspektøren ombord for å inspisere og telle mannskapet. Han ba om å få en navneliste over kineserne, han ville ikke som de fleste andre bare telle. Han var vant med kinesere og likte best å rope dem opp etter navn. Jeg forsøkte å få ham fra det; jeg visste det var tungvint og nesten håpløst, da fortegnelsen i mannskapslisten som skrev seg fra mønstring i Shanghai, ikke hadde de rette navn på alle mann. De var nemlig sendt til oss til Australia, og båtsmannen hadde byttet en del etter mønstringen uten å



føre listen à jour, hvilket var helt alminnelig. Det hadde som regel ingen interesse om mannen het «A. Fong» eller «A. Sing», bare en hadde tallet i orden og de var kinesere, hvilket jo er nokså lettvint å se. Men dette ville jeg nødig fortelle til inspektøren da jeg forsto at han var litt «pirket» og omstendelig, og jeg måtte la ham få fortegnelsen.

Mannskapet ble da som alminnelig oppstilt på den ene side på dekket mens offiseren sto midt på dekket for å telle, idet hver mann passerte ham etter opprop.

Han begynte da med navnet «A. Fu», men det tok litt tid før A. Fu kom, og det ble litt snakk og røre i flokken. De forsto først ikke det som ble oppropt, og enda vanskeligere var det å finne A. Fu. Da jeg på forhånd visste at denne metoden i beste fall ville ta lang tid, hadde jeg tatt plass i nærheten av flokken, og da jeg så at kineserne begynte å bli urolige, ga jeg ham som sto nærmest et usynlig spark i akterenden så han passerte offiseren og pliktskyldig stilte seg opp på den motsatte siden. Neste mann var «A. Sing» og jeg ga øyeblikkelig den nærmeste et lite puff så han gikk samme vei, og nå forsto kineserne det og da var saken i orden; de smilte og passerte den ene etter den andre, tilsynelatende etter oppropet, og hele tellingen var unnagjort på ganske kort tid. Immigrasjonsoffiseren var meget tilfreds over at det hadde gått så fort og greitt og tilskrev det sin lange erfaring og befatning med kinesernavn. Men meg komplimenterte han med at navnene var skrevet slik at alle forsto det som ble oppropt, fort og lett.

Offiseren hadde med ombord en radiotelegrafist fra emigrantarresten, en australier som var blitt akterut-

seilt av sitt skip, en australsk passasjerbåt, og derfor var blitt arrestert som desertør. Da vi hadde vært nødsaget til å mønstre av vår telegrafist i siste liten og ikke kunne få noen norsk telegrafist, tok jeg gjerne mannen med til Australia som telegrafist, selv om han ingen papirer hadde med seg. Jeg trodde jo alle de opplysninger jeg fikk fra immigrasjonsautoritetene og boardingmasteren, som dagen før hadde anbefalt ham og i det hele tatt underrettet meg om mannen.

Da jeg ikke følte meg helt sikker på hans duelighet, ba jeg agenten vår sende meg et telegram første dagen vi var i sjøen, for å prøve telegrafisten. Dette telegrammet kom ikke, derimot fikk vi et par dager pressenyheter angående en rettssak med påfølgende dom og henrettelse av en norsk pike, som hadde drept sin mor. Saken hadde i lengre tid vært omtalt i avisene, men var ikke avsluttet da vi dro ut. Pressenyhetene var sammensatt av de gamle avisene.

Da vi passerte Honolulu, lot jeg ham sende telegram til Det norske konsulat med forespørsel om vår maskinmester som var innlagt på sykehus da vi passerte forrige tur. Svaret lød at maskinmesteren befant seg vel som rekonvalesent, og ble fulgt av en hilsen fra konsulen.

Min første tvil om mannens kvalifikasjoner ga seg, og jeg trodde at alt var i orden. Min førstestyrmann, som var en meget dyktig morse-signalist og hadde øvet seg i lengre tid med lydsignaler, kunne lese av et radio-telegram. Han forsøkte også å lytte på telegrafistens sending og kunne ikke finne noe som var særlig galt; men et par ganger var det noe som han ikke syntes var

riktig i orden og spurte telegrafisten om det, men fikk et svar som skulle bortforklare det som styrmannen fant mistenkelig.

Da vi kom til Australia, fikk jeg telegram fra Honolulu om at maskinmesteren var død — han døde nettopp den dagen telegrafisten mottok telegrammet om at han befant seg vel.

Jeg meldte mannen til telegrafautoritetene i Australia, som undersøkte og fant ut at mannen ikke var telegrafist; han hadde hatt noe med lyttingen å gjøre på den passasjerbåten han kom fra og kunne nok til å bluffe seg fram. Telegrafautoritetene foreslo at mannen skulle straffes, men jeg lot ham slippe med å betale undersøkelsen og miste sitt tilgodehavende. Han fikk det svært travelt med å bli avmønstret straks vi ankom, og følte seg ikke trygg, kunne vi forstå.

Vi losset lasten og lastet igjen korn for Europa. Da vi var omtrent midtveis mellom Australia og Afrika, viste det seg at vi ikke ville rekke fram med det forbruk av bunkerkol vi hadde hatt på den første halvdel av reisen — forbruket var nemlig 50 tonn istedenfor 36 tonn i døgnet. Vi måtte da måle opp den kol vi hadde råd til å bruke pr. døgn og regulere farten deretter; det ble til slutt helt ned til under halv fart. Vi gjorde forsøk på å blande kolene med korn, hvete, som viste seg å brenne godt og gi en meget sterk hete når vi tok halvdel av hvert, men det ble bare med forsøket. Vi fikk «kravlet» oss fram til Durban, men da vi ankret på ytre havn, hadde vi 5 tonn kol igjen. Da vi forsøkte med blandingen av hvete og kol, ble asken helt hvit, og det luktet på fyrdørken som i et bakeri.

Vi kom til Le Havre for å losse partladning, resten skulle losses i Hamburg.

En morgen da sturten serverte frokost, hadde han til min store forbauselse hele hodet i bandasje og så ille ut. På mitt spørsmål svarte han unnvikende, men da jeg gikk litt inn på ham, fortalte han følgende:

Det var første kvelden i Havre og han og donkeymannen var blitt enige om å ta en tur i land for å bese byens herligheter. Da de var ferdige til å gå, så de en drosje — hest og vogn — et lite stykke fra skipet, og de kalte på den og fikk den til å kjøre seg opp i byen. Da de kom fram og ikke hadde småpenger til kusken, måtte de gå inn på en restaurant for å veksle og ba kusken med inn på en drink og for å betale ham der. De ble imidlertid sittende og tok «diverse drinker», og da de endelig skulle gjøre opp, hadde de ikke nok til å betale for seg med, hverken til drinkene eller til kjøreturen. Sturten fant da på at han skulle gå ombord og hente penger, mens donkeymannen ble sittende som pant sammen med kusken. Da sturten kom ut av restauranten, fikk han se drosjen deres, og fikk da den «geniale» idé å bruke drosjen så turen ombord kunne gjøres så meget fortere. Han løste hesten, satte seg på kuskesetet og fikk etter en del vanskeligheter hesten i gang. Han var ikke hestevant fra Norge og var det langt mindre i Frankrike, og det fant nok hesten mistenkelig og var uvillig til uten videre å lystre denne utlending og nye kusk. Til slutt bestemte hesten seg til å gjøre «gode miner til slett spill» og satte seg i en noe raskere bevegelse. Sturten ble mer og mer imponert av sin kjøredyktighet og syntes også han kunne tillate seg å vifte litt med svepen. Hesten

fant seg i dette også og satte pliktskyldig farten opp ganske bra. Dessverre nærmet de seg et hjørne, og stueren kunne ikke se hva som foregikk på den andre siden, noe som han heller ikke bekymret seg synderlig om, han holdt sin gode fart og rundet hjørnet i en flott sving. Men nettopp i det han svinget rundt, kom en sporvogn i god fart den motsatte vei. Det ble en voldsom kollisjon, som skadet hesten og ødela vognen totalt, og stueren fikk alvorlige skrammer i hodet og andre steder. Politiet kom til og arresterte både stueren og hesten — vognen var ikke verd arrest engang. Etter en del diskusjon fikk stueren forklart seg så meget at politiet og han fant restauranten, hvor de to satt og ventet. Politimannen fulgte stueren til en lege som undersøkte og forbandt ham, hvorefter politimannen fulgte ham ombord. Da han forsto at stueren hørte til på båten, fant han det ikke nødvendig å holde ham arrestert.

Neste morgen kom politi og kusk ombord for å få erstatning for skaden som kusken hadde blitt påført. De forlangte 1700 franc — noe jeg ikke kunne gå med på uten nærmere undersøkelse, og vi fikk til slutt ved hjelp av vår agent redusert erstatningen til 900 franc som jo allikevel var en ganske god betaling og ble en temmelig kostbar kjøretur for stueren.

En tid gikk vi mellom Australia og Stillehavsøyene og lastet fosfat — guano på Ocean- og Nauruøyene. Hver gang vi var der måtte vi ligge og drive i flere dager og vente på turen, eller på godvær, for det var plass bare for én båt i fortøyningsbøyene. En gang lå vi og drev i 21 dager før været tillot oss å laste; men da var vi

riktignok på plassen tre ganger og måtte gå til sjøs igjen. Bøyen vi fortøydde i, lå på 500 meters dybde og skal være den dypeste bøyeankerasje i verden; derfor måtte vi til alle tider være klar til å gå ut ved den minste tilfriskning av pålandsvind.

Det var interessant å høre at norske skip og sjøfolk også her har spilt en rolle, idet bøyer og ankre var ført til øyene fra Shanghai av en båt som hørte hjemme i Drammen og tilhørte et firma som i sin tid hadde mange båter på kinakysten. Når vi lå utenfor øyene og drev, brukte kinesermannskapet fritiden sin til å fiske hai; haifinner er en delikatesse både i Kina og Japan, og det var nok å ta av der, villige til å bite over kroken var haiene også.

Oceanøya er ganske liten, ca. en kilometer bred og halvannen kilometer lang, men har allikevel mange hundre tusen tonn fosfat. En begynte å eksportere fosfat fra den i stor stil for snaut 25 år siden, og ennå vil den kunne utføre guano i mange år i samme tempo som hittil. Fosfaten er opphoping av fuglegjødsel, oppråtnet fisk og planter som har samlet seg i millioner av år.

Befolkningen lever av fiske, kokosdyrking og inntekter av guanoutførselen. England som eier øya, betaler årlig avgift til befolkningen for hver tonn guano som blir utført. Deres måte å fiske på er ikke som vår, men når en tar i betraktning dybden de fisker på, 500 meter, må jo også fiskemåten være annerledes. De bruker fiskesnøre som hos oss, og på kroken har de en hvit fille eller et stykke agn. Fiskeren tygger så opp en rå fisk til en tykk deig som han sammen med en stein tuller inn i et palmeblad, og omkring dette vikler han en del av snøret og kaster det til sjøs. Når så palmebladet med

«fiskekaken» er kommet til bunns, rykker han til noen ganger så viklingen om palmebladet løsner og slipper «fiskekaken» med kroken fri, det blir noe liknende som når vi her i landet bruker «flu». Når fisken kommer opp, er øynene sprengt ut av øyenhulene og ligger omtrent utenpå hodet som følge av den store forskjell i trykket på de dybder den er vant til å leve, og i vannskorpen.

Som regel slutter fiskeren når han har fått en eller to fisker. Da har han nok, og da begynner det å bli så varmt at han foretrekker å ligge hjemme under soltaket sitt. Det er vel knapt andre mennesker i verden som lever et så makelig og sorgfritt liv som folkene på de små, rike guanoøyene i Stillehavet.

I nærheten av Oceanøya ligger Nauru. Den tilhørte Tyskland før den første verdenskrig, og deretter hørte den under Nasjonenes Forbund og styrtes av en australsk guvernør; den er noe større enn Ocean og har større guanoeksport. Jeg var der først i 1928. Da foregikk lastingen på samme måte som på Oceanøya — det vil si med små motorbåter som gikk ut til skipet med to eller fire kurver guano som ble hevet opp med skipets wincher, men da jeg var der i 1940, var det satt opp en stor elevator som transporterte 900 tonn guano i timen direkte ned i skipets luker, vi lastet så 9000 tonn på ti timer. Denne elevatoren som var ført fra England og satt opp på fjellkanten hvor vanddybden steilt ned var flere hundre fot, og som kostet flere millioner kroner, ble straks etter at vi var der, bombet av en tysk hjelpekrysser som samtidig tok med seg de båtene som lå og drev og ventet på lastetørn; det var to engelske og to norske båter. På Nauru er det en stor koloni for spedalske

hvor de syke lever innenfor gjerder og ikke kommer ut blant andre mennesker. De har utmerket legetilsyn og lever godt i et samfunn helt for seg selv.

En tur gikk vi til en liten plass i Esperance Bay i Australia og lastet hvete. Det var ikke en alminnelig lasteplass for oversjøiske skip, og «Rigi» var den første båt av fremmed nasjonalitet som hadde vært der. Så snart vi fikk radioforbindelse med stedet, fikk vi rede på at hele byen var spent på å se den første båt under fremmed flagg, og det gjorde jo oss også nysgjerrige. Da vi kom til kaien, en flere hundre meter lang trebrygge, var det en masse mennesker der, og idet vi fortøyde, ropte jeg ned til agenten og spurte blant annet om hvor mange innbyggere byen hadde. Jeg så jo at det ikke var noen storby vi var kommet til, for det var svært få huser å se. «De kan telle dem selv, kaptein. De har dem her på kaia alle sammen!» — Det var nok ikke helt riktig, jeg anslo folkemassen til ca. 100, og byen hadde visstnok omkring 250. Det er den hyggeligste lasteplass jeg har vært på, med gjestfrie, koselige mennesker. Losen hadde med seg min første innbydelse til middag hos havnelegen som var byens betydeligste autoritet og innehadde alle de viktigste stillinger, idet han foruten å være havnelege også var havnefogd, høyeste tollmyndighet, magistrat, politimester etc., etc. Han hadde en særdeles representativ personlighet og var typen på en engelsk gentleman. Fruen var en elskverdig og gjestfri dame, og de hadde et vakkert hjem.

Straks innenfor skipet var det et lite, pent pensjonat hvor det bodde ti nonner inne fra landet, som var der på sommerferie. De hadde uttalt ønske om å komme om-



bord og bese båten, da de ikke hadde vært ombord i et skip før. Jeg sa til steuvedoren, som de hadde uttalt ønsket til, at han måtte si at de var hjertelig velkommen når som helst de hadde lyst og anledning, helst for eksempel til kaffe en ettermiddag. Steuvedoren svarte at de nok ikke ville komme uten skriftlig innbydelse, hvorfor jeg straks skrev en som steuvedoren tok med seg.

Dessverre ville tilfellet at det ble storm den dagen damene var invitert, og da havnen var dårlig beskyttet, ble det megen dønning ved kaien, slik at båten beveget seg ganske betydelig og slet i fortøyningene langs kaien. Jeg trodde da at damene ikke turde komme ombord, men for sikkerhets skyld forberedte vi oss på å motta dem. Vi la ut en ekstra landgang og arrangerte alt på beste måte. Da tiden nærmet seg, fikk jeg se alle ti komme spaserende utover mot skipet, og jeg gikk dem i møte og forklarte dem forholdet og foreslo at de oppsatte besøket til en penere dag, men jeg la til at de naturligvis var velkommen hvis de ønsket å gjøre forsøket. Priorinnen, en statelig og pen dame på 65 år, svarte med et tiltalende smil at de ville gjøre forsøket, og vi gikk sammen ned til båten. Landgangen var bratt og lang, da båten var ballastet og meget høyere enn kaien, dertil var den i stadig bevegelse, og det var ikke så liketil å komme ombord. Jeg hjalp først priorinnen opp, og skjønt hun var meget dyktig til å klatre opp landgangen, var det jo ikke så liketil å bevege benene inne i all den overdådighet av skjorter og tøy slike damer har på seg og det ovenikjøpet blåste ganske sterkt. Jeg ble til slutt så grundig innhyllet av det flagrende tøyet at jeg befant meg i et absolutt mørke og syntes situasjonen begynte å bli

betenkelig; men vi klarte det og kom heldig ombord, hvor førstestyrmann tok imot på rekken. Jeg hjalp den neste også, men resten lot jeg førstestyrmann ta seg av, og det gikk meget bra. Visitten var hyggelig og kaffeslabberasen vellykket, så damene var begeistret for turen og fant at deres første besøk ombord i en større, fremmed båt var en interessant opplevelse. De besøkte også det kinesiske mannskapet, hilste på alle offiserene og syntes vi hadde det pent og bra ombord alle sammen.

Da vi til slutt var lastet og gikk derfra en morgen klokken tre, var igjen en masse mennesker på kaien for å ta farvel, og vi forlot stedet med mange gode minner etter et hyggelig opphold på fem dager.

Vi losset hvetelasten i Neapel og Milazzo på Sicilia, og deretter gikk vi til Java og lastet sukker på to småsteder ved navn Probolingue og Paseruan. Det var en ulidelig varme de dagene vi lå der, og en dag spurte jeg agenten om det ikke var anledning til å få en biltur for å bli litt avkjølet — det så ut til å være ganske gode bilveier i omegnen. Han foreslo en tur til den høyeste fjelltoppen i nærheten, (det er mange høye fjelltopper på Java), og neste dag ble det ordnet med en biltur til Mt. Tosari. Vi bilte langs en ganske god vei oppover fjellet, og det varte ikke lenge før luften ble frisk og kjølig. Vi stanset på et platå som var dekket med en uendelighet av forskjellige blomster i alle tenkelige farger, og opplevde å komme midt opp i et brudedefølge med en brud som bare var åtte år gammel og en brudgom på tolv. De satt på hver sin hesterygg og red ved siden av hverandre, og begge så lykkelige og glade ut. Det skyldtes vel for en

del det strålende brudedefølge og den fine musikken de hadde med seg.

Vi fortsatte deretter litt lengre opp, men måtte da ta på oss yttertøy, for det ble temmelig kjølig, og enda litt høyere ble det så kaldt at vi måtte vende om og komme nedover igjen. Vi hadde da hatt oss en god avkjøling og syntes vi trengte litt varme igjen.

En tur gikk vi til Yokohama og Kobe i Japan. Det er interessant å iaktta de forskjellige nasjoners levemåte både hva mat og levesett for øvrig angår.

I Europa blir det nærmest de forskjellige nasjoners spesialretter det er interessant og morsomt å prøve — levesettet for øvrig er jo mer eller mindre ens. I India, Kina og Japan er måten å leve på forskjellig fra vår i alle henseender.

Å delta i en japansk middag er f. eks. meget interessant og morsomt, og jeg har vært invitert i mange, helt fra 1903 til 1940. Siste gang var sommeren 1940, men jeg kan ikke huske at den var forskjellig fra den første. Det vil si hva maten angår — tilstelningen for øvrig er der som alle andre steder i verden, avhengig av restauranten eller tehuset.

I 1940 var det i Yokohama at jeg ble invitert med våre agenter til middag i et av byens fineste tehus.

Ved inngangen blir en møtt av tjenere som meget høflig passer på at en får byttet skoene med tøfler. En kan nemlig ikke gå inn i et japansk hus med skoene fra gaten, og derfor er det alltid tøfler nok til alle gjester.

Det er naturligvis ubehagelig hvis en uforberedt skulle være så uheldig å ha hull på strømpene. Grunnen til

skikken er at golvene mer er beregnet til å sitte på enn å gå på. De er dekket med matter av fineste risstrå, kunstferdig laget i rammer av bestemte størrelser. Størrelsen på et værelse eller hus angis i så og så mange matter.

Denne gang begynte middagen som alminnelig med et varmt bad, noe som hører til en bedre middag. Ethvert førsteklasses japansk tehus eller restaurant har varmt fellesbad, og hvert bedre hus har varmt bad. Med fellesbad mener jeg her ikke felles for damer og herrer, det er det slutt med. Japanske bad skal jeg komme tilbake til senere.

Etter badet fikk vi en kimono hver og gikk inn i det værelset hvor middagen ble servert. Først fikk vi servert te og sigaretter som vi koset oss med til vi var passe avkjølet. Middagen blir alltid servert i et alminnelig værelse, spesiell spisesal fins ikke, så det blir aldri noen sammenblanding av flere selskaper, og en er uforstyrret av andre. Middagsbordet er ca. tyve cm høyt, og en sitter rundt det på små flate stråputer. Rettene var mange og forskjellige og mer eller mindre etter vår smak. Det var rå eller stekt fisk og især var den rå snehvite fisk med en sterk saus til ganske god. Det var forskjellige slags grønnsaker, bønner og friske bambussukdd med kjøtt til; hovedretten var ris. Risen var som i Kina velsmakende og fin, de har som før nevnt sin egen måte å koke ris på i Japan og Kina, men så er de også selv meget vanskelige på den. Øl fikk vi også og en japansk vin som kalles zaki; den er laget av ris og serveres varm, den er temmelig sterk, men etter vår smak ikke særlig god som vin betraktet. Desserten besto av forskjellig slags kake og frukt og en fruktis som smakte ganske bra. En spiser

naturligvis med pinner, og det går tålelig etter hvert som en blir vant til det. Det er morsomt å se hvordan japanerne kan håndtere pinnene, de tar lettere opp et riskorn av tallerkenen med pinnene enn vi tar det med vår kniv og gaffel.

Under middagen var det flere geishaer som underholdt oss. En danset til mandolinmusikk og en annen sang. I pausene satt de ved siden av gjestene, pratet det lille engelsk de kunne og passet på at glassene ble fylt, hjalp til med serveringen og tente sigarettene for oss. Geishaene var muntre og glade og skålte gjerne i øl eller vin. Å drikke en skål med en foregår i Japan på en annen måte enn vi er vant til. En drikker ut glasset, skyller det i en vannballe som i alminnelighet står på bordet, leverer glasset over til den en vil skåle med og fyller det. Den andre drikker det ut, skyller glasset og leverer det tilbake. Geishaene er meget høflige og dannede mennesker. Japanerne er jo også sikkert verdens høfligste nasjon.

Dansen deres likner ikke dans etter våre begreper; det er mer fakter og mimikk hvorunder deres vifte spiller en stor rolle. Jeg tror ikke en geisha kan danse skikkelig uten med en vifte i hånden. De er som regel gravalvorlige under dansen, og ansiktene får en til å tenke på noe sørgelig og tragisk. Det er da også ofte noe tragisk med kjærlighet og krig som blir oppført — det kan en også forstå på de japanere som er til stede.

En geisha har gjennomgått en lang utdanning, før hun er kvalifisert til å opptre offentlig; de blir betalt pr. time, og de dyktigste og mest kjente er meget etterspurt og godt betalt.

En weekend ble jeg buden til et vakkert sted mellom

Kobe og Osaka. Stedet het Takaratsuka og er meget besøkt av turister. Det er en stor operaskole der, hvor unge piker blir utdannet. Det er også et stort teater, et par kinematografer, foruten flere andre forlystelsessteder både for voksne og for barn der, likeså en vakker park. Operaskolen er meget populær; den sendte 50 av sine elever på turne til utstillingen i San Francisco i 1939 hvor de gjorde stor lykke. Det er også et stort og godt europeisk hotel foruten flere japanske på stedet.

Jeg nevnte noe om japanske badeskikker, og skal her fortelle litt mer om dem.

Bad er meget alminnelig i Japan, og statistikken sier at hver japaner bader en gang om dagen. De som ikke har bad i sitt eget hus, har anledning til å bade meget billig på offentlige bad — i norske penger 8 øre for voksne og 5 for barn. Det skal være 2600 badehus i Tokio. I hjemmene er badekaret som regel av tre og ganske stort, især dypt. Vannet er meget varmt så en ser ut som en kokt hummer når en har ligget i det en stund. Det blir ikke byttet mellom hver badende, men det er tilløp av nesten kokende vann i bunnen av karet. Det er også kaldt vann til å blande med hvis det blir for varmt, men det blir sjelden for varmt for en japaner. Det er en ære for en gjest i et japansk hus å bli tilbudt badet først, når vannet er på sitt varmeste, ellers er det husherren som har det privilegiet, deretter kommer husfruen og til slutt barna, og da er vannet blitt en del avkjølet.

I de store offentlige badehusene bader nå menn og kvinner atskilt, men det er ikke mange år siden de badet sammen — det var da bare et tau som skilte den ene avdelingen fra den andre. En brukte aldri badedrakt

og skulle f. eks. en mann trenge et håndkle, så ville han ikke betenke seg på å rope på betjeningen, og heller ikke ville noen av betjeningen, som alltid var unge piker, betenke seg på å gå inn til mennene med det og ingen av partene ville føle seg sjenert.

Badene i Japan skriver seg fra år 727. I buddhismens første tid måtte de troende gi bad til prestene som sone-middel for sine synder. Historien sier at keiserinne Komyo hadde en drøm, hvori hun ga løfte om å bade store mengder av fattige og forkomne mennesker. Hun oppfordret alle rike og adelen til å sørge for å skaffe ubemidlede mennesker bad, og hun bygde veldige badehus for tiggere og andre fattige mennesker over hele landet. Flere av disse badeanstaltene står den dag i dag, f. eks. i Nara, Kyoto og Kamakura.

På en senere reise kom vi til Honolulu, og det gikk oss som det går de fleste første gang en kommer dit — vi ble skuffet. Vi ventet å få se en idyllisk stillehavssøy og kom i stedet til en moderne amerikansk by. Jeg fikk anledning til å se graven til den maskinmesteren jeg fortalte om i forbindelse med den umulige radiotelegrafisten. Maskinmesteren hadde vært en god skipskamerat i sytten år, og det var sårt å miste ham. Jeg bestilte støtte til graven og fikk senere ved hjelp av en norsk dame, fru Hjort, fotografi av den. Fru Hjort var et hjertegodt menneske som var bosatt i Honolulu og hadde vært til stor glede og trøst for min venn den tid han lå på sykehuset der.

Mens vi lå i Honolulu spurte jeg en annen norsk dame hvor jeg skulle gå for å få høre ekte hawaimusikk. «Da

er nok San Francisco stedet,» svarte hun. «Her i Honolulu får De neppe høre noe av verdi.»

En dag ble «Miss Honolulu» med stor stas innskipet på en passasjerbåt til Amerika. Hun var også meget vakker og verdig den ærefulle titel. Hun var forresten født av portugisiske foreldre. Foruten første premie i skjønnhetskonkurransen fikk hun gratis reise til U. S. A., og naturligvis skulle hun til Hollywood.

Honolulus befolkning består av en broket samling fra alle nasjoner og folkeslag, og før krigen brøt ut mellom Japan og U. S. A. utgjorde japanerne en stor part av dem. En av avisene hadde en dag en fortegnelse over personer blant befolkningen som hadde flere nasjoners blod i sine årer. Det var en ganske lang liste og mange interessante blandinger, men den jeg la mest merke til var en pike som hadde syv forskjellige nasjoner blant dem hun kunne regne for sin slekt. Det var kanskje dem på listen som hadde flere, men det var vel fordi norsk blod var med i blandingen at jeg la særlig merke til henne.

### M/T «Glarona» 14 460 tonn.

I 1928 etterså jeg byggingen av M/T «Glarona» ved Gøtaverken i Gøteborg. Det var da det største skip som var bygd i Skandinavia og en av Norges største tankbåter.

De største begivenheter under byggingen av et skip er sjøsettingen og prøveturen. Når skipet er kommet på vannet, ser en hvordan det tar seg ut i sitt rette element, og når det går prøvetur ser en hvordan skip og maskin arbeider sammen.



For «Glarona»s vedkommende opprant dagen for den første av disse begivenheter med strålende sol og vakkert høstvær. På verftet vaiet fra den tidlige morgen det svenske og det norske flagg, og over alt var folk i travel virksomhet med å forberede stabelavløpingen. Det er meget som skal tenkes på og gjøres ferdig, og alt er presisjonsarbeid som må virke i hver minste detalj.

Foran skipets baug var reist den store plattformen hvor alle de offisielle gjestene tok plass, og blant dem var skipets «gudmor» som skulle utføre dåpsseremonien. Det var den unge og sjarmerende fru skipsreder Tschudi. Like ved henne hang den tradisjonelle champagneflasken i sin silkesnor pyntet i de nasjonale farger.

Så er tiden inne, fru Tschudi svinger champagneflasken som knuses mot baugen og tømmer sitt skummende innhold, idet hun gir skipet navn, og i samme øyeblikk begynner det å gli nedover beddingen — til da har det bare hatt et byggenommer mellom de andre nybygningene på verftet. Og nå bryter hurraropene løs fra alle på verftet og fra de mange hundre tilskuere som har samlet seg på bryggene omkring. Hele byen er berørt av begivenheten, og de store hotellene har heist svenske og norske flagg.

Etter avløpingen var det en festmiddag på Grand Hotel Haglund, hvor gode og velfortjente lykkønskninger ble utvekslet mellom kjøpere og byggere.

Fjerde juledag gikk «Glarona» prøvetur som viste at både fart og lasteevne var på den rette siden av det som var kontrahert. For meg personlig var dagens høydepunkt da det svenske flagget ble byttet med det norske, og jeg overtok kommandoen som skipets fører. Det som gjorde handlingen så meget høytideligere i mine

øyne, var at det var min unge datter som heiste det norske flagget samtidig med at direktør Hammar ved Gøtaverken halte ned det svenske og «Ja vi elsker» ble sunget.

Nyttårsaften klokken åtte lettet vi anker og gikk til sjøs. Just før jeg gikk på broen, måtte jeg si farvel til min kone og datter. Det var jo en litt trist avslutning på all stasen, og den nyttårsnatten gikk tankene mine ustanselig til de to som var tilbake på hotellet i Gøteborg. Jeg måtte ty til tankene på alle festlighetene for at natten ikke skulle bli altfor trist.

Med «Glarona» gikk vi mellom Curaçao i Vestindia og europeiske havner. Skipets første last var også den første som kom til Shellkompaniets anlegg Petite Couronne ved Rouen, og «Glarona» var den største båt som noen sinne var kommet helt opp til byen, hvorfor avisene hadde store referater om båten og norsk skipsfart for øvrig. Rouen ble i den tid som fulgte, en av våre mest benyttede losseplasser i Europa.

Under lossingen i Petite Couronne reiste en gang noen av mannskapet som vanlig opp til Rouen. Det var både rutebil- og togforbindelse, men bilen sluttet å gå klokken tolv om natten, og da det var litt lengre vei til jernbanestasjonen, fikk en et stykke å gå hvis en var så uheldig å komme for sent til den siste bilen når en skulle ombord igjen. Slik gikk det også disse guttene, for det var alt for mange restauranter, for meget moro og for mange penger igjen i lommen; vi skulle nemlig gå ut den neste dagen, og i Atlanteren var det ikke anledning til å gjøre ende på dem. Altså bestemte de seg for å ta toget.

Ut på natten kom de da endelig til jernbanestasjonen

og begynte å vandre nedover til der «Glarona» lå. Men det gikk ikke så lett — veien var brysom og smal for dem, og en del «trøtte» var de naturligvis også. Plutselig ble de stanset av noe som så ut til å fylle hele veien foran dem, og ved nærmere undersøkelse viste det seg at det var en dampveivals.

Dette var jo svært interessant, og ved nøyere inspeksjon fant de til sin fryd at det fremdeles var litt fyr under kjelen. Som erfarne maskinfolk regnet de ut at det nok også måtte være litt damp på kjelen og ble enige om at det måtte være behageligere å kjøre enn å gå — så meget mer som «dampen» sto og sperret veien for dem. Så fikk de stimen opp og satte kjøregreiene i gang bortover veien. Men det viste seg dessverre snart at den ikke var bred nok til å baute på, og det endte med at kjøretøyet gikk i grøften. Så lot de det ligge der og trasket det stykket som var igjen til båten.

Straks før vi skulle gå til sjøs ut på formiddagen, kom mannen som hadde ansvar for dampveivalsen ombord med politi og forlangte erstatning som måtte betales før skipet fikk lov til å forlate kaien. Jeg betalte på guttenes vegne, og det ble ikke så stort beløpet på hver. Både mannen og politibetjenten var nemlig gemyttlige karer som tok det hele for hva det var: en litt vill, men harmløs strek av noen «glade» sjøgutter. Det var forresten heldig at «dampen» gikk i grøften, for leken kunne blitt alvorligere hvis de hadde greid å kjøre ned til båten og hadde begynt å manøvrere på kaien — da hadde de formodentlig kjørt hele maskineriet på sjøen.

En gang vi lå sammen med flere andre båter ved kaien i Las Palmas på Kanariøyene, kom førstestyrmann opp

til meg og sa at han kom for å forelegge meg et spørsmål som lå utenfor det alminnelige. Han fortalte at en ung, kjekk og sympatisk italiensk offiser satt nede i lugaren hans og ventet på svaret, og like spent gikk en vakker ung kubanerinne og ventet inne på kaien. Den italienske offiseren var kommet til ham for å få ham til å spørre kapteinen om han ville vie dem — han hadde nemlig hørt at en skipskaptein kunne forrette både ved begravelse og vielse, og nå trengte han det siste.

Jeg inviterte italieneren opp til meg og beklaget meget at jeg ikke kunne oppfylle hans ønske, hvor inderlig gjerne jeg ville ha hjulpet dem. Men da det var italiensk konsul på stedet, foreslo jeg ham å henvende seg der. Men det torde han ikke tenke på en gang, og så forklarte han meg sine vanskeligheter. Han hadde et års permisjon fra tjenesten og var på sine reiser kommet til Havana, hvor han hadde truffet den unge damen. De var så blitt enige om å slå seg sammen og gikk ombord i en spansk lastebåt som skulle til Las Palmas, for de måtte komme seg bort fra Havana så snart som mulig. Hvis han nå henvendte seg til den italienske konsulen, ville han bli sendt hjem, og den unge damen ville bli sendt tilbake til sin familie i Havana. Men hvis de var gifte, ville de ikke bli atskilt . . .

Jeg måtte imidlertid la ham gå med skuffelsen, og hørte at han og kubanerinnen den neste dagen hadde fortsatt med den spanske lastebåten til Ceddiz.

En dag i Det Karaibiske hav opplevde vi det triste i å ha et dødsfall ombord. Mannskapet hadde sittet sammen med ettermiddagskaffen utenfor messene på akterdekket, og da de hadde spist, tørnet alle i arbeid igjen med unn-

takelse av tømmermannen, som ble sittende. Fem minutter senere kom en mann akterut, og da lå tømmermannen tilsynelatende livløs på dekket. Mannen sprang etter vakthavende styrmann som fulgte ham akterut og fant at tømmermannen var død, hvilket ble meddelt meg. Vi undersøkte ham da sammen og kom til det resultat at han måtte være død av hjerteslag. Han hadde ikke vært syk på forhånd, så det kom helt plutselig.

Da vi befant oss i tropene, var det ikke mulig å beholde ham lenge ombord, og vi måtte begrave ham i sjøen. Den neste dag ble alt gjort klart til begravelsen. Liket ble sydd inn i seilduk og lagt på en lem akterut ved flaggstangen, vårt største flagg ble heist på halv stang og alle mann stelte seg til sørgehøytideligheten.

Da så alt var klart, ble maskinene stoppet og alle mann samlet. Før og etter jordpåkastelsen sang vi «Siste reis», og da liket var firt ned og forsvant i sjøen, hilste vi tre ganger med flagget. Etter noen minutters stillhet fortsatte vi reisen. Det er trist å senke en skipskamerat i sjøen, og hele stemningen ombord bar preg av det.

I november 1932 på reise til Trinidad fikk jeg en dag radiotelegram fra rederiet med den gledelige nyhet at jeg hadde fått Rederforbundets gullmedalje. Jeg hadde da vært i rederiet i tredve år.

#### *Noen ord om radioen til sjøs.*

Ingen oppfinnelse har skaffet sjømannen flere goder enn radioen. «Den trådløse» regnes nå for å være så nødvendig at en knapt anser skipet for forsvarlig utstyrt og i sjødyktig

stand hvis en blir nødt til å gå ut uten radioen i orden og en mann til å betjene den.

Det viktigste er naturligvis at den i høy grad øker sikkerheten for mannskapet, men det er også av stor forretningsmessig betydning at skipet til enhver tid kan stå i forbindelse med rederikontoret i hjemlandet. Til dette kommer den store hjelp en har av radioen ved skipets navigering i usiktbart vær under land. Av stor betydning er det også at en i sykdomstilfelle kan få legehjelp gjennom radioen. Til slutt kan nevnes det bidrag den gir til såvel mannskapets som passasjerenes underholdning i form av foredrag, musikk, nyheter og annet fra alle kanter av kloden — og ikke å forglemme gudstjenesten hjemme fra; det er en egen følelse forbundet med å sitte ombord en søndag langt ute på Atlanterhavet — ja, i Stillehavet med for den saks skyld hvis radioen er god — og lytte til gudstjenesten i sin hjemby. Og en behøver ikke som før stunde til land for å få høre siste nytt — kommer en i havn en tidlig morgen, bringer en kanskje nyhetene med til dem som kommer ombord fra land.

### M/T «Basilea» 14 690 tonn.

I 1936 etterså jeg byggingen av M/T «Basilea» ved Kokums verksted i Malmø. Den ble ferdig i juli.

Med «Basilea» er det innført en ny byggemetode, idet det i meget stor utstrekning er brukt sveising istedenfor klinking, hvilket medfører betydelige fordeler både hva lasteevne og fart angår. Også her er norske skipsredere banebrytende, iallfall i Europa.

Vår første tur gikk til Barhenøya i Den Persiske Golf

hvor vi lastet for Teneriffa på Kanariøyene. På bortturen gikk vi gjennom Suezkanalen; men på grunn av de voldsomme kanalutgifter gikk vi på tilbakeveien sønnenom Afrika.

Straks etter at vi hadde passert Kapp Det Gode Håp fikk vi telegram fra rederiet at vi ikke måtte gå til Teneriffa. Borgerkrigen i Spania var begynt, og da det var for stor risiko forbundet med å sende skipet til spansk havn, skulle vi avvente nærmere ordre.

Da vi nærmet oss Kanariøyene fikk vi telegrafisk ordre om å gå inn til Casa Blanca i fransk Marokko og avvente ordre der. I Casa Blanca, som er en ganske stor havneby, var det en masse spaniere både av Francopartiet og av kommunistene, og det ble en livlig konkurranse mellom dem om å sikre seg «Basileas» last, som jo var av meget stor verdi for begge partier. Det ble daglig mange trusler å få gjennom den norske konsul: Hvis vi forsøkte å gå til Teneriffa, truet kommunistene med kapring og gikk vi til kommunist-Spania, truet Francopartiet med det.

Til slutt ble stillingen så faretruende at politiprefekten ble engstelig for opptøyer og ønsket helst at båten måtte gå snarest mulig. Han henvendte seg daglig på konsulatet i den anledning og til slutt bestemte han seg til å sette vakt i nærheten av skipet for det tilfellet at det ble spektakler.

Etter å ha ligget der i ti dager under disse spente forhold kom konsulen selv ombord med et telegram. Han trodde det kunne være en viktig ordre, hvorfor han ville overbringe det personlig. Det var også en ganske alvorlig ordre; telegrammet lød på øyeblikkelig å avgå til Barcelona. Heldigvis var det ingen uten konsulen som kjente til telegrammet og det gjaldt å komme av sted

så ubemerket som mulig, og så tidlig at vi kunne komme gjennom Gibraltarstredet under natten og mørket. Det hadde nettopp vært et angrep med forsøk på å ødelegge en norsk båt, som hadde kommet klar ved å søke inn til Casa Blanca for beskyttelse, og vi fryktet for at det samme ville hende oss når det ble kjent at vi var gått fra Casa Blanca til Barcelona.

Vi ble meget forbauset over å få denne ordren; vi hadde ventet ordre til England eller Frankrike, og da Barcelona var den farligste av alle spanske havner, var jeg bange for at mannskapet ville gjøre innvendinger mot å gå dit, hvilket de hadde god grunn til og ville fått konsulens medhold i, slik som forholdene var.

Mannskapet besto imidlertid av en samling prektige sjøfolk, og de spurte bare om min mening om faren og risikoen ved å gå til Spania. Jeg måtte svare at jeg ikke kunne anse turen helt for ufarlig, men at jeg var sikker på at rederiet hadde undersøkt forholdene omhyggelig og forvisset seg om at risikoen ikke var avskrekkende, før de bestemte seg til å sende båten til Spania, og at offiserene og jeg ikke betenkte oss på å gå. Og dermed var saken i orden fra mannskapets side også.

Med tanken på å slippe gjennom Gibraltarstredet om natten gikk vi øyeblikkelig ut av havnen, og vi kom til vestre ende av Gibraltarstredet sent på kvelden. Ved siden av mørket fikk vi også regntykke, som var meget til vår fordel, og vi gikk gjennom stredet med slukkede lanterner. Vi var også så heldige å få taåke den siste timen gjennom stredet da det var dagslys, og vi var således ute av sikte både fra Gibraltar og Ceuta idet vi passerte.

Vi gikk med slukkede lanterner mesteparten av hver



natt og kom inn til Barcelona just før dagslys og ankret rett utenfor byens festninger like ved flyplassen og i umiddelbar nærhet av de største oljeraffineriene og bensintankene som vi skulle losse til. Det var ingen misunnelsesverdige plass for en tankbåt med så farlig last og under de forhold som da rådet i havnen og byen.

Ved ytterste molo lå to store spanske passasjerbåter fortøyd; de hadde etter hva det fortaltes 750 Francofolk ombord som fanger. Et visst antall av disse fangene ble transportert i land hver ettermiddag og kom aldri tilbake.

Den femte dagen etter at vi var kommet, ble disse to båtene skiftet inn på indre havn og da var det ikke flere igjen av de 750; de var ekspedert alle sammen.

Det var ikke trygt å ferdes i byen på noen tid av døgnet; det så ut til å være meget dårlig med disiplinen, og især omgikkes en meget likegyldig med skytevåpen — en kunne se både gutter og piker med gevær som de bar på ryggen eller slepte etter seg i gaten. Det hendte også at en av dem i uvett fyrte av geværet midt i gaten så skuddet gikk den veien geværpipen pekte i øyeblikket. Om kvelden var det tryggest å holde seg ombord.

Vi var heldige og slapp ut etter seks dagers opphold uten andre ubehageligheter enn at en kanon uforvarende ble avfyrt fra festningen. Granaten eksploderte like ved oss og et granatstykke gikk så vidt klar av vaktmannen, som fant det like ved seg. Han skulle gjemme det som et minne om at han var gått skuddfri, fortalte han meg.

Senere gikk vi til Aruba i Vestindia og lastet for Buenos Aires og derfra gjennom Magellanstredet til Talara i Peru. Tilbakeveien gikk gjennom Panamakanalen til

Le Havre, og det var i det hele en høyst interessant reise.

Etter at damp og motor avløste seilene, er Magellanstredet blitt mer trafikert og kjent enn i seilskipenes tid. Det var jo så å si umulig å seile gjennom stredet, hvilket i beste fall tok alt for lang tid. I våre dager gjør stredet veien til vestkysten av Amerika meget kortere, og dette er især tilfellet vestover da en så godt som alltid har storm og svært hav mot seg rundt Kap Horn, som er omgitt av det mest beryktede farvann i verden.

Da vi gikk gjennom Magellanstredet i mai måned — altså på vintertiden, var vi ikke særlig heldige med været; det var snøstorm, men ikke svært kaldt. Omgivelsene er ville og værharde, og mange steder går store isbreer helt ned til sjøen.

Stredet er omkring 600 kvartmil\*) langt og fra 4 til 45 bredt. Det var den berømte portugisiske sjøfarer Fernando de Magellan som oppdaget det i 1521, og han kalte det for «De elleve tusen jomfruers strede», senere «Allehelgensstredet» etter den dagen han fant det, nemlig 21. oktober som er «De elleve tusen jomfruers dag».

Sør for stredet ligger Ildlandet — Tierra del fuego — fattig og værhardt. Ildlenderne er små, hardføre mennesker som står på meget lavt kulturtrinn og streifer om i småflokker som lever på steinaldertrinnet. Til tross for det barske klimaet har de ikke andre klær enn en dyrehud som de kaster over ryggen når det blir særlig kaldt. Boligene deres er hytter av kvist og bark, deres våpen bue, spyd og slynge. Hovedstammene er de innbyrdes fiendtlige Jahganer og Alikalufer.

\*) 1 kvartmil (nautisk mil) = 1852 meter.

Da jeg reiste gjennom stredet med «Basilea», ante jeg heldigvis ikke at jeg noen få år senere skulle dra utenom Kapp Horn den motsatte vei som fange på mitt eget skip.

### M/S «Silvaplana» 9325 tonn.

I 1938 etterså jeg byggingen av M/S «Silvaplana» i Malmø.

Med dette skip er sveisemetoden ytterligere utvidet idet skipet er nesten helsveiset. Det var også det første skip av denne typen og vakte derfor stor oppmerksomhet overalt hvor vi senere kom, og da naturligvis særlig blant skipssakkyndige. Det er høyst sannsynlig at denne bygge-metoden betyr et stort framskritt ved den fordel den gir i øket lasteevne og større fart. Det var jo også et tiltak i det ukjente, og igjen var det norske skipsredere som gikk i spissen.

Straks etter prøveturen i november måned gikk vi til Sundsvall for å laste for Amerika. Åtte timer etter at prøveturgjestene var gått i land, holdt skipet på å strande under en orkan som plutselig sprang opp.

Vi hadde nettopp rundet Falsterbro fyrskip da båten kastet styringen og med uhyggelig fart drev innover mot brenningen. Det var en forferdelig følelse å se at sjøen begynte å bli grå av grunnbrottene og ikke øyne annen slutt på det enn at det vakre skipet som nettopp var levert fra verftet skulle ende på stranden.

Maskinistene drev motorene til det ytterste, og lykkeligvis kom det i det mest kritiske øyeblikk et par minutters «løybøy» i stormen så skipet fikk så meget fart forover at det lystret roret og slo seg opp mot vind og sjø. Som

vel var, beholdt det styringen til vi etter noen spennende timer kom så langt av land at vi kunne føle oss sikre, og ut på natten kunne vi gå kurs igjen.

Det var en hard nervepåkjenning den tiden det sto på. En kan jo tenke seg hvordan det ville vært å sende telegram til rederne om at skipet var strandet, før de selv var rukket hjem til Norge fra prøveturen. De var på toget til Oslo den natten og hørte det voldsomme været, så de studerte nok på hvor dandet gikk med den nye båten deres.

Fra U. S. A. gikk vi en tur til Bombay, Madras, Rangoon og tilbake til U. S. A. via Port Sudan og Neapel.

En dag i Bombay tok jeg en kjøretur rundt byens begravelseplass, jeg hadde jo hørt nokså meget om hvordan begravelsene foregår i India. Selve gravplassen var inngjerdet med en stor, svart mur som var så høy at ingen kunne se over den og hadde en stor port til å føre likene gjennom. Dessverre kom jeg der i et uheldig øyeblikk da det ikke var noen å begrave, men hele toppen av muren var full av store, svarte gribber, som ventet på sin sjanse. Mannen som jeg var sammen med, fortalte at just før en død blir bragt dit, flokker gribbene seg over hele plassen, og øyeblikkelig porten blir åpnet og den døde er kommet innenfor muren, kaster gribbene seg over liket med en slik voldsomhet at det er forsvunnet på noen minutter. Det er ingen begravelsestype som er så rask som den inderne bruker, sa mannen, men den høres jo nokså vill ut.

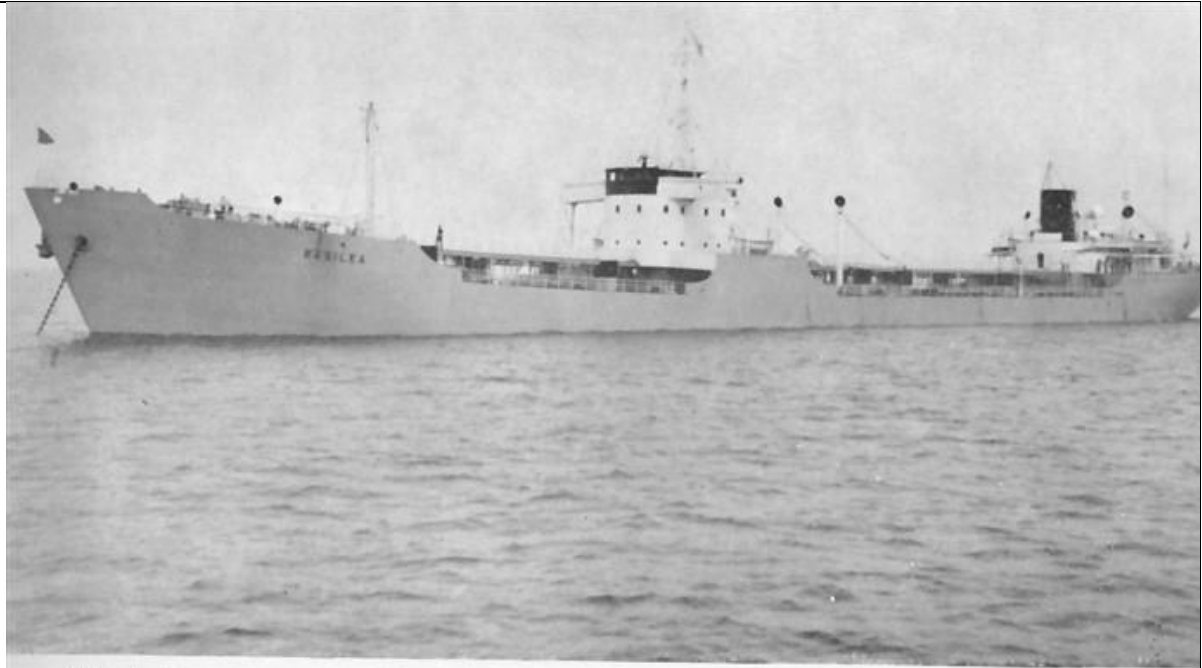
Mens stuerten serverte frokost en morgen i Madras, fortalte han at han og kokken hadde vært i land kvelden før. De hadde gått en tur i utkanten av byen og var kommet inn i en stor forsamling på en stor, opplyst plass, og der hadde de sett noe som han aldri kunne tenkt seg

mulig, og som han nødig ville snakke om da det måtte lyde som oppspinn. Men han kom da med det til slutt.

Folkemassen hadde dannet en stor ring omkring plassen og midt på den var det laget en rund flate med et tykt lag av brennende koks eller kol. Det var en intens hete over hele plassen, og det første de hadde sett var ilden og røyksøylen inne i folkemassen. De forsto da at det var noe mer enn alminnelig interessant som gikk for seg og aket seg forsiktig bortover mot folkemassen helt til de ble advart av en indisk politimann mot å gå nærmere eller å være der i det hele tatt.

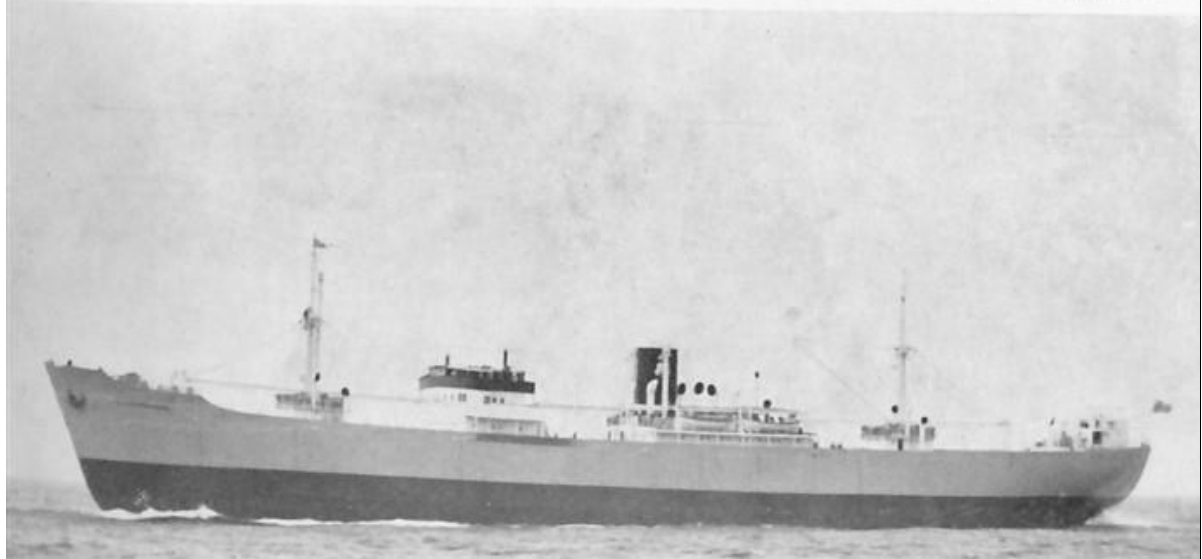
De syntes imidlertid at de måtte se på det, da det ga inntrykk av å være en slags religiøs forestilling eller fest. Det ble foretatt en slags seremoni, hvoretter en del menn spaserte barfotet tvers over ildmørjen. Etter en ny seremoni spaserte en ny flokk over, tilsynelatende uten å føle det minste til varmen. Det var ikke tvil om at det var ild, sa stueren — de kunne både se og føle at det var kol som brant, for de følte lukten av kolosen, og heten var intens. Det hadde vært mange slags seremonier som stueren ikke kunne forklare, men etter det de hadde sett, følte de seg enda mindre trygge, og etter en ny advarsel av den samme indiske politimannen forlot de stedet. Han mente også at flere i flokken hadde sett på dem med truende blick.

Historien lød utrolig, og jeg nevnte den for vår agent, som var engelsk og hadde levet i India i mange år. Han sa det nok var som stueren hadde fortalt. Han hadde selv hørt om den slags religiøse festligheter, men hadde aldri hatt mot nok til å gå å se på dem, især da han visste at inderne var meget følsomme for sine religiøse skikker.



*Mjt «Basilea» . 15 000 tonn D.w.*

*M/s «Silvaplane» .*



For tiden var de langt fra europeervennlige, og han kunne forstå politimannens nervøsitet og advarsel.

Fra Rangoon går den kjente «Burma Road» som har vært så meget omskrevet under krigen mellom Japan og Kina.

I Rangoon har en om ikke det største, så iallfall et av de største Buddhatempler i verden. Jeg dro dit opp sammen med førstestyrmann en ettermiddag for å bese oss. Da vi kom til inngangen, måtte vi ta av oss både sko og strømper, for det var bare tillatt å gå på den hellige vei med nakne føtter, og det viste seg snart å være litt av en tortur. For det første var veien steinet og ujevn og dertil dekket med all slags spytt og svineri så en ville kviet seg for å gå der selv med støvler på bena. Men hvis vi ville se herligheten, så fikk vi jo tåle det.

Først kom vi gjennom et stort forretningsstrøk med alle slags forretninger, hvor vi var så utsatt for nysgjerrighet og påtrengende selgere av forskjellig slags kuriositeter at det begynte å bli helt uhyggelig. Ved siden av dette begynte vi å bli sårpent av å gå på denne uappetittlige veien, så vi angret på at vi hadde gitt oss i kast med denne jobben og ønsket oss tilbake til rene omgivelser. Men nå kom vi dit hvor templene begynte, og langt inne mellom en utallig mengde større og mindre gudefigurer som var kostbart og praktfullt utstyrt i små egne templer, fikk vi se en sterk lysstråle som vekslet i styrke ettersom vi skiftet retning. Da vi kom nærmere, viste det seg at lyset kom fra en veldig diamant som var sentret i et diadem til en kolossal Buddhafigur, og reflekterte sollyset i forskjellige retninger. Diademmet var av gull og hadde for øvrig et

overdådig utstyr av rubiner, safirer og smaragder som utstrålte en ubeskrivelig vakker fargeprakt.

Plassen med alle disse templer og gudefigurer var så stor at vi ikke kunne tenke på å komme over alt — det ville tatt hele dagen minst, og vi måtte nøye oss med å se en brøkdel av det hele. Det var den store Buddhafiguren som var den fornemste og dannet sentrum i den store samlingen, og alle de andre så ut som om de skulle forme en ring og holde vakt om den høyeste. Vi slapp ikke forbi uten å betale en bestemt sum, som ble lagt i en urne til det bruk.

Det hele var et meget imponerende syn, og den rikdom som dette kompleks av templer representerte, måtte være så ufattelig stor at vi oppga å tenke oss det i penger. Men strålende vakkert var det.

Da vi kom tilbake til inngangen, førte vekten oss bort til et vannkar som sto der hvor skoene våre var oppbevart, og hvor vi for litt betaling fikk en høyst nødvendig fotvask. Vi pustet en god del lettere da vi var vel klar av dette veld av helligdom og rikdom paret med nysgjerrighet og skittenferdighet.

Våren 1939 fikk jeg brev fra rederiet med spørsmål om jeg hadde interesse av å la meg «adoptere» av en skole i Oslo. Det ble nemlig på den tiden — visstnok etter engelsk mønster — satt i gang korrespondanse mellom skip og skoler. Denne form for brevveksling var blitt meget populær i England, da barn jo heller vil høre folk fortelle fra forskjellige steder i verden enn lese om dem i bøker.



Jeg ble straks interessert, og jeg ble «adoptert» av Lakkegata skole. Det ble en meget interessant og hyggelig korrespondanse med overlærer frøken Skjærstad, lærer Kvalheim og elevene i syvende klasse a og b. Jeg følte meg stolt over å kunne vise fram skolearbeider til interesserte ute i verden, f. eks. i Amerika. De ga et meget fordelaktig bilde av norsk skolestandard, som amerikanerne så sto meget høyere enn deres egen.

Dessverre stanset denne hyggelige brevvekslingen da krigen begynte og alt slikt ble forbudt.

I august 1939 gikk vi fra Japan til Vancouver på vestkysten av Canada for å laste hvete for Riga.

Det første losen sa da han hadde hilst på meg var: «Det står i avisene i dag at De skal få en ny hatt.» Jeg studerte på hvorfor jeg skulle få en ny hatt, og hvem jeg skulle få den av. «A new hat» betyr i denne forbindelse etter engelsk språkbruk et gratiale eller en presang fra en befrakter eller annen forretningsforbindelse som en har gjort en tjeneste, men jeg var meg ikke bevisst å ha utrettet noe som jeg kunne vente «en ny hatt» for.

Den første som entret skipet da vi kom til lasteplassen var den norske skipshandler, og han også gratulerte meg med den nye hatten, som det hadde stått i avisen at kapteinen på M/S «Silvaplana» skulle få. Nå begynte hatten å «ta fast form» i min fantasi, for det måtte jo være noe i det, siden avisen hadde omtalt det to dager i trekk.

Senere fikk jeg greie på at jeg ifølge en gammel

tradisjon skulle få «en ny hatt» av havneautoritetene, fordi jeg var fører av det skip som tok den første fulle last hvete i sesongen. «Hatten» fikk jeg da også under en liten høytidelighet på havnekontoret. Byens to aviser var også representert i hele begivenheten, med fotografier og fullt utstyr i begge avisene etterpå. I Montreal på østkysten av Kanada får skipperen en spaserstokk i liknende tilfelle.

## KRIG IGJEN

Da vi kom til Panamakanalen, var den nye storkrigen brutt ut, og vi kunne ikke gå til Riga på grunn av de utlagte minefelter og for liten vanddybde i Øresund.

På reisen over Atlanterhavet fikk vi ordre til å avvente ny losseplass, og vi gikk derfor lengre tid med sakte fart. Herunder forberedte vi oss best mulig på krigen, malte nasjonalfarger utenbords og på lukene, likesom vi gjorde redningsflåter klare og liknende. Og så en dag fikk vi ordre om å gå til Rotterdam med lasten.

I Nordsjøen passerte vi en undervannsbåt uten å kunne avgjøre hvilken nasjon den tilhørte, men den viste iallfall med all ønskelig tydelighet at krigen var begynt. Ubåten satte litt skrekk i oss der den kom imot oss, inntil vi forsto at vi ikke interesserte den.

Mens vi lå klar til avgang fra Rotterdam, kom mannskapet fra den første norske båt som ble minesprengt i denne krigen, inn til Rotterdam og det ble holdt sjøforklaring på konsulatet.

Fra Rotterdam gikk vi til U. S. A., Manilla og Calcutta.

Da vi nærmet oss innløpet til Calcutta og speidet etter fyrskipet som ligger i munningen av Gangesfloden, fikk vi først se et stort hvitmalt skip som nærmest så ut

som en flott passasjerbåt eller turistbåt, men som viste seg å være losbåten for Calcutta. På vårt lossignal kom den nedover til oss, og da begge skip hadde stoppet, kom losen i en stor, elegant og skinnende blank motorbåt, med et mannskap på fire-fem mann i hvit uniform. Losen hadde sin privattjener med og en bagasje som tydet på en lysttur på to-tre uker. Privattjeneren tok seg av all bagasjen og pakket ut det som losen skulle ha for hånden i lugaren. Han holdt øye med værforholdene, og hvis det ble overskyet, var han straks klar til å innfinne seg på broen, og når de første regndråpene kom, var han ved siden av losen med det nødvendige regnværsutstyr og hjalp ham med å ta det på seg.

Losene er engelske skipsførere som har seilt derute så lenge at de er blitt lokalkjente på Gangesfloden, hvorefter de har sluttet sjøen og gått i land i lostjenesten, som sto åpen for engelske skipsførere. De er nok de fineste og kostbareste losere i hele verden.

Imidlertid har det gått som det gjerne går, når en spenner buen for høyt og innbiller seg at en er uerstattelig. Det er nå blitt til at indiere får sertifikat til å lose til og fra Calcutta, og derfor er losutgiftene gått ned med ca. 50 pst. Og naturligvis klarer indierne jobben også til stor ergrelse for de gamle losene som beregnet seg urimelige fortjenester, fordi de trodde at ingen kunne gjøre dem rangen stridig.

Calcutta er en vakker by med store, fine bygninger, hvoriblant kan nevnes Victoria Memorial som er en veldig bygning i hvitt marmor, det nye posthuset og de mange store regjeringsbygninger og privathuser med parkanlegg, som tilhører de britiske myndigheter.

Calcuttas gater er store og brede, men noe som ikke passer inn i all staseligheten er kua, som har «fritt leide» og går hvor den lyster i byen: kua er jo hellig og må ikke fornærmes. Den sjenerer heller ikke stort, og alt den legger fra seg, blir øyeblikkelig samlet opp og fjernet av «the untouchables».

«The untouchables» utgjør en meget omfattende kaste i India, og de som hører hjemme i den, brukes til alt skittent arbeid. De er mindre ansett enn mange dyr og står så lavt i sosial forstand at andre ikke må berøre dem — derav navnet. (Untouchables — de som ikke må berøres.) Indiere av andre kaster må i følge sin religion ikke befatte seg med noe skittent arbeid.

### *Linjedåp.*

På reisen tilbake til Amerika hadde vi den største linjedåp jeg har vært med på, idet 17 mann ble døpt, og det var en stor begivenhet iallfall for de unge ombord. — Linjedåpen er jo som kjent noe alle sjøfolk ifølge tradisjonen må igjennom.

Om ettermiddagen 14. desember var vi omtrent to kvartmil fra Ekvator («linjen») da det lød to støt i fløyten, og like etter så vi H. M. Neptun komme opp over baugen med sitt lange, hvite skjegg og så våt at det rant av ham. Han hadde sitt store følge med seg: fire drabanter, sekretær, doktor, prest og barberer, og alle hadde sine insignier som tilkjennega deres rang og embete.

Følget dro opp på undre bro, og derfra gikk hans majestet opp på øvre bro for å hilse på sin gamle kjenning kapteinen, og for å se litt i skipets journal. I mellomtiden fikk sekretæren listen over dem som skulle døpes,

og naturligvis måtte hele følget ha en drink før den høytidelige handling kunne begynne.

Linjedåpen er på sett og vis litt av en tortur som byr på både skrekk og morskap, og den er gjerne et alminnelig samtaleemne lenge før den finner sted. Alle som har gjennomgått den tidligere, forteller om sine opplevelser, og da linjedåpen som regel blir gjennomført mer eller mindre brutalt, blir den av dåpskandidatene imøtesett med skrekkblandet spenning. Hos oss hadde alle sammen fått innprentet at det var fornuftigst ikke å sette seg til motverge: de fire drabantene ville da ta dem med makt, og da det var håndfaste karer, ville det ikke nytte noe. Alle udøpte skulle gjennom alle dåpens formaliteter, og jeg forlangte bare at kokken skulle bli behandlet slik at han kunne gå tilbake til byssa uten å trenge den rengjøringsprosessen som de andre måtte underkaste seg etter seremonien.

Så ble førstemann oppropt og ble av to drabanter lagt på «pinebenken» hvor doktoren undersøkte ham grundig med sine instrumenter — blant annet en treklubbe som han banket hver mann med på knærne og andre ømtålelige steder. Og samtlige trengte en eller annen medisin som var laget ferdig på flasker, og som alle liknet hverandre i å ha en utpreget motbydelig smak. Da førstemann var ferdig hos legen, ble han transportert til barberstolen og overlatt til barbererens behandling mens nestemann ble anbrakt på benken. Barberstolen var noe av et teknisk mesterverk og innrettet slik at den kunne innstilles på forskjellig måte og blant annet slik at den som satt i den, falt ut av den. Den var også utstyrt med en elektrisk mekanisme som besto i en usynlig

ledning som var festet til en kobberplate på stolarmen der hvor mannen i den måtte holde seg fast, og en annen ledning gikk til en plate der han hadde føttene sine. Ledningene var koplet til et elektrisk batteri og forsynt med en bryter som var anbrakt slik at barbereren kunne slutte strømmen med foten når han ønsket det. Foran stolen var det rigget opp et basseng som var stort nok til at flere mann kunne svømme i det samtidig.

Mannen i stolen ble såpet grundig inn med et stoff som hadde svært lite med såpe å gjøre — en trengte tvert imot temmelig meget såpe for å bli kvitt det igjen — og så ble han barbert med en svær trekniv. Mens dette sto på, satte barbereren på den elektriske strømmen fra batteriet med det resultat at mannen i stolen satt og dirret med både armer og ben. Dette vakte naturligvis voldsom latter blant tilskuerne, men var ikke fullt så morsomt for offeret og for dem som sto og ventet på å få samme behandling. Da barberingen omsider var ferdig, satte barbereren foten på en mekanisme som fikk stolen til plutselig å stupe framover, og like plutselig fant dåpskandidaten at han lå og plasket i bassenget — kisteglad over å være ferdig med dåpen.

Det viste seg at en av dem som skulle døpes, ikke meldte seg da han ble oppropt, og tross det ble lett både høyt og lavt, var han ikke til å finne. Til slutt ble han oppdaget på det mest utilgjengelige sted ombord. Han var da også tankeløs nok til tross for advarslene å stritte imot, og det hadde han liten glede av — han måtte gjennom det samme som de andre, og det er ikke utenkelig at han fikk litt ekstrabehandling fordi han hadde forsøkt å lure seg unna.

Til slutt fikk de nydøpte et sertifikat som berettiget dem til å seile på alle hav.

Det merkelige med denne tradisjonelle linjedåpen er at selv om den er en spøk, og selv om en har vært med på den aldri så mange ganger, så blir hver gjentakelse litt av en begivenhet og en kjærkommen avveksling i det ensformige liv på sjøen.

Da vi kom til New York, hadde vi gjort en hel verdensomseiling fra U. S. A. gjennom Panamakanalen og rundt Kapp Det Gode Håp tilbake til U. S. A. igjen.

I New York hadde jeg hatt anledning til å overvære den vakreste og mest strålende fest jeg har opplevd, nemlig den norske festen for vårt kronprinspar i Metropolitan Opera under deres Amerikatur sommeren 1939. Den veldige operaen var fylt til siste plass, og det er nok mange som den dag i dag beklager at de ikke var tidlig nok ute til å få billett.

Jeg var naturligvis også på verdensutstillingen. Det er overflødig å si at den var imponerende, og en enkelt dag kunne naturligvis bare gi en flyktig oversikt over de forskjellige nasjoners paviljonger; en ville trenge uker for å få sett det alt sammen noenlunde grundig. Den norske paviljongen var selvsagt meget beskjeden i sammenlikning med de store nasjoners, men den norske restauranten var koselig, og det smakte godt å få norsk øl og norske smørbrød.

I februar 1940 gikk vi fra New York til Vladivostok. Det var jo under krigen mellom Russland og Finnland, og vi var redde for at også Norge skulle bli trukket med i den, slik at vi skulle bli krigsfanger i Sibiria. Men



før vi kom fram, fikk vi til vår store glede gjennom radioen høre at den russisk-finske krigen var slutt.

Den 12. april i Vladivostok kom kontorsjefen hos våre agenter ombord med byens eneste avis og oversatte for oss et telegram om at Norge var kommet med i krigen; Tyskland hadde angrepet, og en mann som het Quisling hadde overtatt regjeringen. Dette fikk vi høre på et temmelig ufullkomment engelsk, og det ble ikke bedre ved at det ikke var mulig å få nærmere rede på saken. De syv radioapparatene våre var tatt fra oss og forseglet før vi fikk tillatelse til å gå inn på havnen, og vi ville ikke få dem igjen før losen gikk fra borde ved avgangen.

Jeg sendte telegram til Moskva, Oslo, New York og Tokio for om mulig å få rede på forholdene og vite hva vi skulle gjøre, men fikk ikke svar fra noen av stedene.

Det lå også to andre norske båter på havnen, og vi tre skipsførere kom sammen og konfererte om hva som ville være rimelig å gjøre under slike forhold. Vi ble da enige om at vi burde forlate stedet så snart skipene våre var utlosset og gå til nøytral havn, hvor vi kunne få forbindelse med våre rederier og de lokale autoriteter.

«Silvaplana» ble først utlosset, og vi avgikk straks for Yokohama.

Da vi befant oss ca. fem timers reise fra Yokohama, ble vi kapret av en engelsk hjelpekrysser som satte prisemannskap ombord og tok oss til Hong Kong. Dagen etter kom den første av de andre norske båtene fra Vladivostok; den skulle gått til Shanghai. To dager senere kom den andre inn, og den var på vei til en havn i U. S. A.

Vi lå fem dager i Hong Kong, hvorefter vi ble frigitt og avgikk til Nauru-øya, hvor vi lastet guano for Yokohama og gikk så noen turer mellom øyene og Japan.

Senere kom vi i fart på Amerika igjen, og på en slik tur var vi innom Savannah i Sydstatene for å komplettere vår stykkgodslast til India. På veien opp roveret passerte vi et lite hus med fyrlampe, hvor en gammel kvinne var fyrvokter. Hun brukte å komme ut på verandaen og vifte til alle skip som gikk opp roveret — om dagen med et klede og om natten med en lanterne. Losen ga alltid beskjed om det på forhånd så en kunne hilse igjen, og det gjør en gjerne både med flagget og fløyten.

Det knytter seg nemlig en tragisk kjærlighetshistorie til denne eiendommelige seremonien:

Som ung pike var kvinnen forlovet med en sjøgutt, og da skipet han var ombord på, passerte det lille fyret hvor pikens far var fyrvokter, sto hun i vinduet og viftet farvel til kjæresten sin — og kan hende hun felte en tåre eller to også over atskillelsen. Hun ga seg da selv det løftet at hun skulle vinke til ham når han kom tilbake igjen fra sjøen, og for å være viss på at han ikke skulle passere uten at hun gjorde det, har hun viftet til alle skip som passerte siden den dagen. For sjøgutten hennes kom ikke igjen, og hun visste ikke hvor det var blitt av ham. Men hun følte seg sikker på at han ville komme en gang, og fortsatte med å vifte med et klede om dagen og en lanterne om natten i håp om at han skulle være ombord på et av de skip som passerte fyret.

Hun var gammel da vi besvarte hennes vinking og er vel død når dette skrives.

I november 1940 gikk vi fra Halifax i Canada til Santos i Brasil, og under oppholdet der fikk jeg en hyggelig biltur opp til byen San Paolo, i hvis nærhet jeg fikk anledning til å se verdens største slangefarm. Den dekket et meget stort areal med bygninger og parker fulle av slanger av alle størrelser og arter, både giftige og ikke giftige. De store slangene ferdedes løse i parken, som var omhyggelig inngjerdet, og en kunne se dem ligge kveilet sammen i store hauger eller sno seg oppe i trærne. De små og mest giftige var inne i den samme store bygningen hvor laboratoriene var, og hvor de vitenskapelige undersøkelser foregikk. Giften ble tatt fra dem og benyttet til sera og motgift. Det var høyst interessant å se hvorledes oppasserne behandlet slangene. De tok dem først med en slags gaffel, og siden med bare hendene. Det var rent nifst å se dem sno seg rundt armene på mannen som holdt dem over hodet for at de ikke skulle få anledning til å bite; ble de sinte, dryppet giften fra gifttannen deres. Det var også andre dyr som det ble eksperimentert med, og en mengde som ble brukt som mat til slangene.

Ut på vinteren i 1941 ble jeg syk og måtte legge meg inn på det norske hospital i Brooklyn, så «Silvaplane» måtte gjøre en reis uten meg, og mens jeg ventet på at skipet skulle komme tilbake fra Singapore, tok jeg en tur ned til St. Petersburg i Florida for å rekreere meg. Da jeg forlot Brooklyn, sto det nedsnødde biler nesten i hver eneste gate, og det var vanskelig å komme fram for snøen, men vi rakk da så vidt toget. Det gikk tidlig på kvelden, og jeg krøp straks til køys i en god kupé og sovnet med én gang. Da jeg våknet neste morgen, så

jeg svære plantasjer med appelsiner, sitroner og grapefruit utenfor kupévinduene — fra den kalde, barske vinteren hadde jeg sovet meg inn i en sommer full av de herligste sydfrukt.

St. Petersburg var et deilig sted for en rekonvalesent, for en kunne få så meget en ville av frukt og melk. Byen var ikke stor og var mest beregnet på turister og pensjonister, som også utgjorde den langt overveiende del av befolkningen.

For å vise hvor sikre de var på godt vær, og som reklame for byen som turist- og badeby, forpliktet byens største avis seg til å dele den ut gratis hver dag solen ikke var fremme før klokken to om ettermiddagen, og det ble sagt at det ikke noe år hadde hendt mer enn fire-fem ganger.

Jeg tok en biltur tvers over Floridahalvøya til Miami, som er beregnet på de rike turistene. Det bar den også tydelig preg av med sine store og flotte hoteller, som hadde sine egne badestrender ved Floridastredet. Miamis vedde-løpsbane er den fineste jeg har sett.

En søndag ettermiddag ble jeg med noen amerikanske venner til negrenes gudstjeneste. Det var kristne negre som hadde skaffet seg forsamlingslokale til en ganske stor menighet. Først var det sang og preken, og deretter foredrag av en negerkvinne — en dame med høyere utdannelse som reiste omkring i Amerika på foredrags-turnéer for å høyne negrenes sosiale stilling. Det ble sagt at hun var sterkt kommunistisk betont, men det var ikke noe i hennes foredrag som tydet på det, — det var saklig og behersket, og hun la ikke skjul på at negrene

selv måtte forsøke å forandre seg til det bedre hvis de ville håpe på sosial framgang.

Under prekenen reagerte en stor del av forsamlingen på en måte som minnet om det en så under tungetalerbevegelsen her i Norge for en del år siden. Flere så ut som om de var falt i en slags «trance» og oppførte seg merkelig — skalv og ristet og laget mange komiske bevegelser. Noen greidde ikke å bli sittende, men måtte opp på gulvet hvor de oppførte rent latterlige forestillinger. Men tross negrenes lattermildhet (det skal svært lite til for å bringe en neger i de kraftigste latter-salver) var det ikke en eneste i forsamlingen som fant noe komisk i disse menneskers oppførsel, skjønt vi hvite hadde vår fulle hyre med å holde oss alvorlige. De lyder, ord og fakter de frembrakte, virket helt sinnsforvirret. Under møtet gikk noen negre gjentagne ganger rundt og opptok kollekt, og jeg var på forhånd blitt rådet til ikke å gi mer av gangen enn at det kunne bli noe til alle «rundene». Etter hva det ble sagt, hadde de nemlig på forhånd bestemt hvor meget de skulle ha inn, og så fortsatte de til de hadde fått det beløp de hadde bestemt seg for.

Det var ikke noe særlig oppbyggelig gudstjeneste å overvære, men det var jo interessant å se negrenes skikker og trang til kristendom. Jeg tror det var begynnelsen til en kristelig bevegelse som med tiden vil utvikle seg blant Amerikas negerbefolkning.

Da «Silvaplana» kom tilbake til New York, gikk jeg ombord igjen og dro til Singapore, Batavia og Sourabaya.

Vi var underveis da Russland kom med i krigen og

Japan begynte å sende tropper til Indo-China, og vi regnet nok med at japanerne kunne komme sørover til Singapore før vi rakk fram, eller iallføll før vi kunne komme oss derfra igjen. Så fort gikk det imidlertid ikke med japanerne — vi fikk losset lasten vår og gikk til Batavia, hvor vi lastet kaffe, gummi, tinn og tapiokagryn og mel, hvoretter vi gikk til Sourabaya, som var vår siste lasteplass.

At den ruten vi fulgte, skulle føre til at reisen ble skipets siste, det ante vi ikke. Den bebreidelse jeg har å gjøre dem som ga oss ordren, er at vi ikke ble stanset før vi forlot Sourabaya. En båt i samme rute var blitt kapret allerede tre uker før vi reiste derfra, og da denne båten ikke var kommet fram til Panama ti dager etter at den skulle vært der, burde man ha forstått sammenhengen og tatt forholdsregler overfor oss som skulle samme vei.

*«Sivaplanas» siste reise.*

Vi gikk fra Sourabaya på Java den 23. august 1941, lastet med tapioka, gummi, sink, kaffe m. v. bestemt til New York.

Straks før avgang fikk jeg i forseglet konvolutt mine instruksjoner og rute til Torsdagsøya nord for Australias fastland. Ved Torsdagsøya skulle vi få oppgitt rute videre over Stillehavet, samtidig som vi skulle få los gjennom Torresstredet og innenfor koralrevene langs østkysten av Australia.

Vi ankom dit, fikk los og igjen en forseglet konvolutt med ruten over Stillehavet. På forespørsel om krigsforholdene i Stillehavet ble det svart at det ikke hadde

vært noen kapringer de siste tre måneder, og at en kunne regne farvannet for nokså trygt. Det var et rykte som ville vite at det var sett et mistenkelig skip i nærheten av Galapagosøyene, men det var visstnok ikke noe å hefte seg ved, så det skulle ikke være noe til hinder for at vi fortsatte reisen.

Etter at losen hadde vært ombord omtrent et døgn, ble han kvittert på angitt plass, og vi fortsatte etter vår oppgitte rute. Den gikk nordenfor Chesterfieldøyene, vest- og sør om New Caledonia og sørover til 26 grader 30 minutter sør bredde og så rett østover et stykke osv. Som en forstår når en ser på kartet, var det en urimelig rute; men tanken var naturligvis den at den nettopp av den grunn skulle være mest betryggende.

Vi fulgte våre instruksjoner og gikk med mørklagt skip om natten, utsvingte livbåter og reserveproviant i dem utenom de lovbevalte rasjoner.

Den 10. september mellom klokken 8 og 9 aften mens jeg hadde førstestyrmannen og maskinmesteren inne hos meg til en kveldsprat, rapporterte plutselig tredjestyrmann, som da hadde vakt på broen, «båt i sikte». Det var mørkt, og jeg forsto at båten måtte være nokså nære for å kunne sees, da jeg gikk ut fra at den også var mørklagt, og jeg sprang øyeblikkelig opp på broen.

Etterat øynene var blitt vant til mørket, kunne jeg se den andre båten, som da var nesten tvers og gikk i motsatt retning. Den så lav ut, og jeg tok den for å være en lastet båt, men fulgte den med øynene. Da den hadde passert oss, forandret den kursen litt, og jeg tok det for at den hadde gått litt ut av kursen sin for å passere oss. Straks etter forandret den imidlertid kursen ytterligere,

og jeg begynte da å få mistanke, og da den hadde snudd så meget at den fulgte vår kurs, var jeg ikke lenger i tvil om at det var en hjelpekrysser av et eller annet slag; jeg håpet bare at den var engelsk. Jeg ga telegrafisten ordre til å gjøre stasjonen klar til å sende nøddrop for det tilfellet det skulle vise seg å være en tysk båt, og styrmannen fikk ordre til å få alle mann på dekk klar ved livbåtene, som vi kvelden før hadde svingt inn på grunn av litt sjøgang. Ordren til telegrafisten var den vanskeligste, da det var gitt beskjed fra tyske krigsskip at en øyeblikkelig ville bli beskyttet og senket hvis en forsøkte å sende telegrafisk nøddrop. Samtidig var det en ufravikelig ordre fra engelske og våre egne autoriteter at vi måtte sende nøddrop straks vi fikk mistanke om å være jaget eller forsøkt kapret. Vi hadde vår spesielle kode å telegrafere etter i de forskjellige situasjoner.

Både telegrafisten og jeg var på det rene med, at det var telegrafstasjonen de først ville skyte på, og den var i bestikkhuset på broen. Vi var også sikre på at skytingen ville begynne så snart krysserens telegrafist hørte lyd fra oss. Men ordre var ordre og måtte følges. Jeg ba telegrafisten sende telegrammet øyeblikkelig, da jeg antok at skipet var tysk. Da krysseren hadde overbevist seg om at vi var en alminnelig båt uten kanoner, kom den langs siden på oss, og til vår store forundring forsto vi at den ikke hadde til hensikt å skyte. Ved signaler beordret den oss til å stoppe øyeblikkelig. Deretter ba den om å få oppgitt navn og nasjonalitet, hva last vi hadde, avgangssted og bestemmelsessted.

Da denne signaleringen var ferdig, sa han som signalerte fra oss: «Det er en engelskmann!» Det var jo



gledelig å høre. Men da jeg spurte ham hvorav han kunne vite det, svarte han at krysseren hadde signalert på engelsk, hvilket jeg anså for et altfor svakt bevis. Og så kom neste signal: «Vær klar til å motta båtmannskap». I det samme så vi en motorbåt komme mot oss, og da den var langs siden, viste det seg at den var bemannet med en tysk offiser og 15 marinematroser, bevæpnet med gevær og håndgranater, mitraljøser og bomber, som alt ble sendt opp på dekk. Offiseren kom opp på broen til meg og spurte etter mine ruteoppgaver og instruksjoner, men da jeg kunne fortelle ham at de alle var i en seildukspose på veien nedover til havets bunn, smilte han og syntes visstnok det var helt rimelig.

Nå ga han ordre til at jeg sammen med noen av mine offiserer og en del av mannskapet skulle sendes ombord i krysseren, mens de resterende skulle bli ombord i «Silvaplana» sammen med annenstyrmann, annenmaskinisten og stueren. Annet enn toalettsaker måtte ikke tas med og intet måtte avlåses. Det var ikke bestemt ennå om skipet skulle senkes eller sendes til Tyskland eller tysk-okkupert land; men i hvert tilfelle ville vi få tid til å ta vare på vårt tøy senere. Vi ble da stuet ned i motorbåten og satt ombord i krysseren.

Det var en lite gledelig opplevelse å komme fra et nytt komfortabelt motorskip og ned i et oppfylt «fellesrom for fanger». Det var to engelske skipsmannskaper der før oss, som hadde vært ombord på hjelpekrysseren i tre måneder. De fortalte at de var tatt opp av sjøen etter at skipene deres var skutt i senk. Det samme var nok blitt vår lodd hvis det ikke hadde vært midt i Stille-

havet, hvor det var liten fare for at tyskerne skulle støte på noen av fiendens skip.

På nedgangen til vårt oppholdsrom sto inskripsjonen «Gefangene», hvilket jo ikke var noen særlig hyggelig velkomsthilsen. Rommet var delt i to deler hvorav den ene var for offiserer og den andre for øvrige mannskaper.

Som fanger betraktet hadde vi det tålelig i den tid som fulgte. Maten var upåklagelig både hva kvalitet og kvantitet angikk, og selv om høvelflisen vi hadde til madrass i køyene etter hvert ble like hard å ligge på som plankene den kom av, så var det jo bagateller mot den følelsen som behersket oss ved tanken på at tyskerne hadde tatt fra oss et fint skip og en verdifull last som vi heller hadde sett på havbunnen.

Vi fikk anledning til å komme på dekk for å trekke frisk luft et par ganger daglig, men det var «opp» etter ordre, og «ned» etter ordre — en var aldri i tvil om at en var fange.

Nå og da ble vi innbudt til å se på lysbilder, men det var ikke mange av oss norske som fulgte innbydelsen. En kveld da samtlige offiserer blant fangene ble innbudt til offisersmessen, fulgte vi også med. Men det kom vi til å angre på, det ble vist oss lysbilder fra den tyske invasjon i Norge, og det fant vi så drøyt at det ble siste gang vi gikk til den slags forestillinger.

Ved siden av det pinlige i å være fanger var vi også på det rene med den fare vi var i hver time på døgnet. Hvis et Tyskland-fiendtlig skip skulle dukke opp, ville det være ensbetydende med å bli skutt i senk uten noen sjanse til redning der vi var stuet sammen i fangerommet.

Av frykt for undervannsbåter ville neppe et fiendtlig skip komme så nær oss før det åpnet ilden, at det kunne redde noen ombord hos oss. (At dette resonnement holdt stikk, viste seg da hjelpekrysseren et par måneder etter at vi hadde forlatt den, ble påtruffet av et engelsk krigsskip som skjøt den i senk nesten fra horisonten av. Åtte mann ble drept, men resten omkring 400, berget seg i livbåtene. Disse kom dagen etter ombord i et tysk transportskip som allerede den påfølgende dag ble senket av det samme engelske skip som hadde senket krysseren. Både transportskipets og hjelpekrysserens mannskap ble senere tatt opp av 4 tyske undervannsbåter, som de så var ombord på i tre uker før de ble landsatt i Frankrike like før jul 1941. — En amerikaner som var fange på hjelpekrysseren da den ble senket, kom senere til samme fangeleir som oss og fortalte om det.)

En dag under luftingen på dekk fikk vi se en liten flekk i horisonten. Den ble etter hvert større, og om en stund så vi at det var vår kjære «Silvaplane». Da hørte jeg fra folkene mine uttrykk som gikk meg til hjertet. Alle fant ett eller annet ved den som frydet deres sjømannsøyne og følelser, og alt sammen øket sorgen over at skipet var tatt fra oss på en slik brutal måte, mens vi drev vårt lovlige arbeid for å tjene til oppholdet for oss selv og våre. Hvis klumpen i brystet hadde kunnet sprengte brystkassen, så hadde den nok gjort det da. Men brystkassen holdt, og klumpen måtte ned igjen.

Jeg for mitt vedkommende følte det som om båten, mitt annet hjem, var blitt til et levende vesen som nå kom etter meg — at den savnet meg like meget som jeg savnet den.

«Silvaplane» gle forbi oss så nær at jeg kunne skjelne alle enkeltheter som var meg kjente og kjære. Så svingte den rundt til den andre siden av krysseren hvor jeg var forbudt å gå, og jeg kunne ikke se den lenger. Hadde jeg fulgt mine følelser og ydmyket meg så meget som til å be om lov til å gå over på den andre siden av skipet var jeg nok blitt stående der til det ble for mørkt til å se den lenger.

En søvnløs natt var naturligvis følgen av denne dags opplevelse. Det ser kanskje ut som sentimental svakhet, men la gå: en gammel sjømann vil forstå det. Jeg har sammen med mitt mannskap sett båten vår bli brutalt senket — også av tyskere — sett øynene på folkene i livbåten bli fuktige og følt at mine også ble det. Men jeg har også sett sjøfolk i det voldsomste uvær da skipet var kloss opp i brenningene, og vi ventet på det første hugg i skipsbunnen — og ikke sett eller kjent annen fuktighet enn sjøvannet, så svakheten var iallfall ikke av den vanlige sorten.

En dag kom den tyske prisesjefen fra «Silvaplane» ombord i krysseren, og jeg ble kalt opp til ham for å gjøre rede for dekkslasten og skipets dyptgående. Han ville ha min uttalelse om hvorvidt jeg anså det for å være risikabelt å gå rundt Kapp Horn med dekkslasten som besto av omkring 250 veldige «logger» trær på opp til 3 tonn.

Meg forekom det jo som begrepet «risiko for skip, last og mannskap» ikke eksisterte lenger, så jeg spurte om han mente risiko som et assurancespørsmål, for i så fall var den til stede i ganske uhyggelig grad. Skipet var lastet for en reise gjennom tropene, og ved å legge veien

rundt Kapp Horn, ble skipet etter sjøfartsloven ca. 1½ fot for dypt i vannet. Dette i forbindelse med den tunge dekkslasten ville gjøre en reise rundt Kapp Horn til en urimelighet. Det ville være en forbrytelse mot assurandør og mannskap som ville påføre en skipsfører streng straff selv om det gikk bra.

Nei — han hadde ikke noe med assurandører å gjøre, sa prizesjefen. Det var bare om å gjøre å få skipet og lasten velberget hjem. Han mente at det måtte gå an å kaste dekkslasten overbord, hvis været ble så voldsomt at det ble fare på ferde.

Dette viste hvor uerfaren mannen var, og jeg kunne ikke berge meg for å gjøre ham oppmerksom på at når været blir så overhendig, da er det nesten ugjørlig å «kaste overbord» logger på tre tonn samtidig som det var alvorlig fare for alvorlige skader på skipet, hvis de kom i berøring med skipssiden i voldsom sjøgang. Men så langt tenkte han ikke.

Samtidig med denne konferansen klaget prizesjefen over en del av mannskapet mitt. Den første natten hadde stueren og noen av guttene drukket seg fulle, sa han, og de hadde vært så ustyrlige at det var rent galt. Stueren som jo visste hvor drikkevarene var å finne, hadde stått for utdelingen, og hvis prizesjefens påstand var korrekt, så måtte det være temmelig mange flasker øl og whisky de hadde satt til livs og var følgelig lite arbeidsdyktige «dagen derpå».

Fyll blant mannskapet både i sjøen og ved land er det onde som har plaget meg mest, og folk som beruser seg i tjenesten har jeg foraktet. Men denne gang skulle jeg gjerne gitt karene min udelte anerkjennelse for for-

gåelsen. Jo mer de hadde gjort ende på av drikkevarene, dess mindre ble det til overs til tyskerne. Jeg skulle gjerne ha sendt guttene en hilsen med prisesjefen om det hadde latt seg gjøre.

Jeg fortalte historien til offiserene i fangerommet da jeg kom ned igjen, og alle sammen frydet seg over den.

Stuerten hadde forresten også sine beklagelser å framføre over prisemannskapet. Han fortalte senere at han den selvsamme dagen hadde satt fram to egg til hver av offiserene da han dekket frokostbordet for dem, men mens de var opptatt med noe på dekket, kom båten fra krysseren, og offiserene som var med i den, hadde spist opp alle eggene for sine kamerater som fant bordet så godt som tomt da de kom inn i messen. Så måtte stuerten ut med en ny forsyning, men det hadde jo tyskerne råd til da det var vår proviant de forsynte seg av.

En dag fikk vi se at det kom to båter mot oss. Den ene hadde hollandsk flagg, og den andre hakekorsflagget, men japansk skorsteinsmerke. Det viste seg at det var den hollandske båten som ble kapret før vi forlot Sourabaya, og hjelpekrysseren som hadde kapret den — ryktet fra Galapagosøyene var altså riktig. Hjelpekrysseren var «Comet» som med assistanse av en russisk isbryter hadde gått nordenfor Sibiria i begynnelsen av krigen og nå var rukket fram til Stillehavet.

Nå var vi altså fire fartøyer sammen, og det femte — en tysk transportbåt, også med japansk skorsteinsmerke, og lastet med proviant fra Japan, kom dagen etter. Provianten ble transportert over til hjelpekrysseren i motorbåter og en gummibåt.

inderlig at det måtte gå voldsmennene riktig ille til slutt.

Da jeg litt senere gikk og spaserte på dekket, fikk jeg se at sjefen for hjelpekrysseren kom ombord til oss, og da han entret over rekken så jeg korken og halsen på en champagneflaske stikke opp av lommen hans. Han gikk rett opp i røykesalongen, og jeg hørte like etter at korken smalt. Så hørte jeg at det ble holdt tale, og rime­ligvis var det hans hell og mitt uhell det ble skålt for. Det falt meg forresten også inn at det kanskje var *min* champagne skålen ble drukket i, og i så fall var det jo en ironi av skjebnen!

Mon noen kan tvile på at det gledet meg da jeg senere fikk høre om hvorledes den tyske hjelpekrysseren var blitt innhentet av skjebnen?

Så ble det oppstilling på dekket. Hele det tyske prise­mannskapet sto pent på rekke og rad og hørte på en av­skjedstale med gode ønsker om at de måtte komme vel i havn med skipet. Ved siden av å være en militær seir, var det også gode penger å tjene ved å komme i havn med en slik verdifull prise. Og så et «farvel» idet hjelpe­krysserens sjef gikk fra borde.

Alt var nå klart til avgang, men da det uheldigvis var *fredag* den dagen, ble den utsatt til dagen etter. Sjefen nevnte det for meg da han gikk fra borde, og la til at *han* ikke var overtroisk, så han mente vel at noen av folkene hans måtte være det.

Straks før klokken åtte neste morgen ble det norske mannskapet oppfordret til å stille opp på dekket ved siden av prisemannskapet — det skulle være militær honnør for hjelpekrysserens sjef idet «Silvaplane» passerte

den. Nordmennene nektet imidlertid å stille opp, så tyskerne ble alene om å stå i stram giv akt mens flagget ble strøket, idet vi passerte hjelpekrysseren på kloss hold. Hjelpekrysserens mannskap sto oppstilt, og det var påtagelig at det var en høytidsstund for prisesjefen å stå på broen av en slik flott prise. I parentes sagt var han en mann i tredveårsalderen som i sivil tjeneste til sjøs ikke hadde rukket lengre enn til annenstyrmann.

Jeg satt inne i lugaren min for å slippe å være vitne til all stasen, og da den var over, kom stueren inn og sa med gråten i halsen: «Nå har de heist opp det tyske flagget også.»

Så snart hjelpekrysseren var ute av sikte, begynte vi å håpe på at vi skulle støte på en engelsk «man of war», og det fortsatte vi med å håpe til vi kom i havn. Særlig da vi var kommet vel rundt Kapp Horn og inn i Atlanterhavet var visst hvem som helst av oss villig til å vedde på at vi en dag ville få vårt ønske oppfylt. Men slik gikk det dessverre ikke.

De to månedene som fange ombord på eget skip var en hard påkjønning; å gå nede på dekket og se på villmennene som hadde tatt kommandoen, var ingen lett opplevelse. Vi var ikke utsatt for direkte ubehageligheter fra prisemannskapets side — når da unntas at sjefen ved et par anledninger opptrådte temmelig overlegent og hensynsløst. Jeg var også i den pinlige stilling å måtte spise ved samme bord som han og de øvrige offiserer, og en kan jo tenke hvordan det følte for meg som hadde vært alene i salongen i tre år.



Vi fikk naturligvis aldri rede på hvor vi befant oss, men etter at vi hadde passert Kapp Horn og var i Atlanterhavet, hadde vi jo som regel en idé om det. Det norske mannskapet gjorde alminnelig skipstjeneste både på dekk og i maskinen. Prisemannskapet holdt utkikk fra tønna. En dag fikk mannskapet mitt ordre om å male hakekors på en av lukepresenningene, noe som skulle tjene som kjennetegn for eventuelle tyske fly, men de nektet, og tyskerne måtte gjøre det selv. Utkikstønna var forresten laget av tømmermannen vår, og han ble også satt til å lage en «kanon» som ble «montert» akterut, hvor det fryktinngydende våpenet ble dekket med en presenning. Et par av matrosene fikk jobb med å spleise stropper til tre bomber som skulle henge utenbords hvis et fiendtlig skip viste seg. Foruten disse tre lå det til enhver tid en bombe klar i maskinrommet, og beholdningen av håndgranater — i alt seksti stykker — ble oppbevart på broen.

En dag heiste tyskerne et seil på forstaget, og vi studerte på hva det skulle bety, men et par dager senere fikk vi rede på det, da en ubåt dukket opp tett ved oss: seilet gjorde tjeneste som kjenningssignal. På det tidspunkt antok vi at vi var i nærheten av Azorene.

Så fikk vi en kveld se et fyr som vi mente måtte være Kapp Finisterre, hvilket ble bekreftet da vi senere fikk øye på neste fyr som viste seg å være Kapp Villano — det har nemlig en karakter som er lett å dra kjensel på. Vi antok da at det måtte være Bordeaux vi var beordret til. Da ordrene kom fra Berlin, var det ingen ombord som på forhånd visste hvor vi skulle, men vi hadde hele tiden vært forberedt på at det like gjerne kunne bli til Tyskland eller Norge vi skulle gå.

Ut på natten dagen etter ble det livlig signalering med en del mindre krigsskip og med land. Jeg antok og fikk senere bekreftet at vi befant oss utenfor San Jean de Luz, som ligger på grensen mellom Frankrike og Spania.

Vi var meget spente på om vi skulle bli liggende der og vente, for vi var vel vitende om at farvannet jevnlig fikk besøk av engelske ubåter og at mange tyske priser var blitt torpedert der. At farvannet var farlig, forsto vi også på at en mengde krigsfartøyer ble satt til å eskortere oss da vi fortsatte langs kysten. Vi var alle forberedt på angrep av ubåter, ingen kledde av seg, og alle tok livbelte på.

Jeg lå den natten inne hos min førstestyrmann, for den lugaren jeg selv hadde fått, lå meget uheldig til hvis vi ble torpedert: jeg måtte opp en trapp, ned en annen og så opp igjen en tredje for å komme til livbåtene. Det var naturligvis en dør fra lugaren rett ut på dekket også, men den ble avlåst hver kveld, og til tross for at jeg klaget over det, tillot tyskerne ikke at den ble låst opp om natten.

I grålysningen kom vi til losstasjonen utenfor Bordeaux, og da var vi på dekket alle sammen og ventet spent på losen. Vi hadde hørt om den forferdelige katastrofe som var overgått det norske motorskip «Tirana» da den kort tid i forveien var i samme situasjon som oss. Mens den lå og ventet på losen, ble den rammet av en torpedo og sank på 3—4 minutter. Skipet hadde også flere torpederte skipsmannskaper ombord, og mellom to og tre hundre mennesker omkom.

Det ble en lang ventetid, men omsider kom en vaktbåt ut, og vi fulgte etter den inn mot ankerplassen. Det

var da en temmelig sterk inngående strøm, og jeg var spent på hvorledes prisesjefen ville klare å ankre opp en stor dyplastet båt under slike forhold. Jeg hadde jo som før nevnt ikke store tanker om hans sjømannsskap, og det er ikke så liketil å ankre opp et tungt lastet skip i sterk medstrøm.

Det gikk hurtig innover, og da vi nærmet oss ankerplassen, slo han sakte fart i maskinen, men tok øyensynlig ingen hensyn til den fart strømmen ga skipet. Selv om styrmannen som sto ved ankerspillet, ikke hadde større tanker om tyskerens duelighet enn meg og var forberedt på overraskelser, så tror jeg nok han ble litt forbauset da han plutselig fikk ordre til å la ankeret falle. Han praide tilbake for å høre om han hadde oppfattet ordren riktig, og da han fikk det bekreftet, måtte han jo lystre selv om han forsto hvor meningsløst det var.

Ankeret falt, og en stund ble det slept med skipet, men ettersom det ble stukket mer og mer på kjettingen, begynte det å få tak, og det ble snart en faretruende kraft på kjettingen; vi kunne se at den slo buker i sjøen hver gang ankeret grep og plutselig slapp igjen. Det var da blitt umulig å bremse med spillet, og til tross for at bremsene var skrudd til så langt de gikk, dro kjettingen spillet rundt så gnistene føk om dem som sto på bakken, og til slutt var det ikke mer kjetting igjen. Tampen av kjettingen var sjaklet fast i skipsbunnen, og skipet ristet og skalv så både styrmannen og jeg ventet å se kjettingen brette eller ankerspillet bli slitt i filler, men det var nye saker og tålte en masse. Etter en stund begynte «Silva-plana» å svinge opp for ankeret, og da kjettingen viste tvers ut fra baugen, krenget skipet temmelig stygt, og da

det endelig hadde tørnet opp, slingret det som i sjøgang flere minutter. At spill og kjetting holdt, var et under, og jeg tenker nok at både styrmannen og båtsmannen, som passet bremsen, holdt seg godt klar av spillet mens de ventet på at det verste skulle hende.

I ni av ti tilfelle ender slike manøvrer med at skuten driver i land, og det var et under at det gikk som det gikk.

Dagen etter ankomsten fikk vi besøk av en admiral som holdt en tale for det norske mannskapet og takket dem for pen oppførsel og godt utført arbeid. Han sa også at de ville finne forholdene i Norge forandret fra den gang de reiste ut, men det var til det bedre. Som bevis på det anførte han at tredve tusen nordmenn sloss mot russerne, og snart ville det bli flere. — Dette var altså høsten 1941.

Vi ble ombord ennå en tid etter at vi var kommet i havn, men en dag ble alle uten meg sendt i land til en fangeleir. Med meg forholdt det seg slik at jeg fikk bli for å nyte godt av den kosten vi hadde ombord, da jeg led av et mageonde som krevde diet. Det ble imidlertid slutt på den lempelige kosten da vår norske kokk ble avløst av en tysker, og den maten han laget ble jeg syk av. Heldigvis varte det bare åtte dager til jeg sammen med de andre ble sendt til en fangeleir i nærheten av Bremen.

Jernbanereisen fra Bordeaux til Bremen tok fem dager istedenfor de ca. atten timer den tok under alminnelige omstendigheter, og var en hard prøvelse, især for meg som var syk. Maten var dårlig, og vi manglet ofte vann, så det var ille nok for dem som var friske. Ved en anledning da mannskapet var lovet drikkevann ved første stasjon de kom til, ble pøsen med vannet tømt ut ved siden

av vognen, mens de som led av tørst satt innestengt i vognen og så på det — øyensynlig til stor glede for dem som gjorde det.

Den kvelden vi kom fram til fangeleiren ved Bremen — det var i begynnelsen av desember — ble vi underkastet en grundig kroppsvisitasjon, hvoretter vi ble anvist plass i noen skrøpelige brakker som var både kalde og fuktige — det ble imidlertid en bedring etter som nye brakker ble bygd. Jeg ble innlagt på leirens sykehus hvor jeg kom under legebehandling og hadde det forholdsvis bra. Legene var også fanger — en av dem var tsjekko-slovak og en var engelsk.

Den daglige rutine i leiren var slik jeg antar den var i alle fangeleire. Klokken åtte hver morgen var det inspeksjon, da alle fangene sto oppstilt til mønstring. Leirsjefen som selv besørget mønstringen, var meget upopulær og hadde fått oppnavnet «sauerkraut» noe han nok selv visste om, for det ble sagt at smågutter utenfor leiren ropte det etter ham. Egentlig var han en ganske kjekk kar, og det viste seg at han var godt kjent i Norge, hvor han hadde vært internert som ung offiser ombord på hjelpekrysseren «Berlin» som kom inn til Trondheim under forrige verdenskrig. Som sjef for fangeleiren var han vel som tyskere flest ville ha vært i samme stilling, det vil si meget streng, og han hadde «godt lag» med å plage de stakkarne som sto oppstilt til mønstring. Hvis det manglet en mann, gikk han simpelthen tilbake til sitt kontor og satt godt og varmt der til han fikk melding om at alt var i orden. Det hendte ofte at hele flokken, bortimot tre tusen mann, kunne bli stående en time og

mer dårlig kledd i regn eller sne, vann, søle eller snesørpe. Etter gjentagende klager ble inspeksjonen et par ganger holdt inne i de respektive brakker, men da var været så ille at formodentlig sjefen selv kvidde seg for å gå ut. Det var også en kveldsmønstring klokken seks, men den var alltid av kort varighet.

For øvrig var det ikke noe å klage på når en tar i betraktning at det var en fangeleir. Ved siden av den alminnelige fangekost fikk vi Røde Kors-pakker fra England og Kanada — en ganske innholdsrik pakke hver uke. Det eneste det var litt snaut med, var brød, og især ble det kamp for de unge guttene som trengte meget og var vant til meget.

Fangeleiren hadde et så stort areal innenfor piggråd-gjerdet at det var rikelig plass til å spasere og drive idrett, og så ofte været tillot det, var det fotballkamper. Som underholdning var det teater og musikk, og det var engelsk gudstjeneste hver kveld. Sunnhetstilstanden var god, og det var bare to dødsfall under vårt opphold i leiren.

Et par dager før påske 1942 fikk vi ordre om å gjøre oss klar til hjemreise. Vi fikk vårt tøy utlevert og hadde alt ferdig da det kom kontraordre og vi måtte slå oss til ro en ukes tid. Men så ble det endelig oppbrudd og hjemreisen begynte. Etter mange gjenvordigheter og en natts opphold i Bremen, en i Rostock og en i Malmø, kom vi til slutt etter fire døgnns reise til Oslo natten mellom 14. og 15. april 1942.

Idet jeg avslutter disse erindringer fra et halvt århundres fart til sjøs vil jeg gjerne si: Blant de mange mennesker

en sjømann kommer i berøring med ute i verden, er det ingen som står så høyt i hans bevissthet som sjømannspresten. Hva sjømannspresten gjør for den unge sjøgutt i fremmede havner, er mer enn de fleste kjenner til, og det arbeidet han utretter er også mer omfattende enn folk flest vet om.

Jeg skal nevne noen av en sjømannsprests gjøremål: Han holder gudstjenester i kirken og andakter og oppbyggelser i leseværelset, han avlegger besøk ombord i de norske skipene som kommer til stedet — og i de store havnene kan det være mil mellom dem. Han besøker syke på hospitalene, og det hender han må avlegge visitt i arresten og fengsler også. Men det er ikke bare sjelesorg sjømannspresten tar seg av: han arrangerer turer for sjøguttene til severdigheter på stedet, til parkanlegg og sportsplasser og liknende. Og det er ham som oppbevarer og sender hjem store og små pengebeløp for dem; i tillegg til dette kontorarbeidet må han også etter evne besvare et utall spørsmål fra sjøfolk og deres pårørende. Og det er ham som er midtpunktet i den største av alle festlige stunder for en sjømann når han er borte fra hjemmet — juletreffet. Men om han da også er midtpunktet for sjøguttenes takknemlighet, så vil det ikke si at sjøfolk undervurderer den hjelp presten har av stedets damer og de mange dameforeninger i hjemlandet som sørger for de kjærkomne julegavene: de fortjener så visst sin takk alle sammen, og jeg har mange ganger ønsket at de kunne føle sjømannens glede når han får julepakken.

Den unge sjømannsprest av i dag har en egen evne til å forstå den unge sjøgutten og ta ham på den rette måten, så det ofte blir et oppriktig vennskap mellom dem.

Han tar heller en kopp kaffe akterut med guttene enn i salongen hos kapteinen, og ære være ham for det.

Den vanskeligste oppgave en sjømann får, er å avslutte sin sjøfart — hvis han er frisk og har seilt i mange år i et godt rederi. Dette har jeg vært særdeles heldig med, idet rederne foruten i alle år å ha vist stor forståelse av en skipsførers arbeid, også har gjort det lettere enn alminnelig for meg å

«Mønstre av».