

Under 27 hvite seil.

-Minner fra tiden på skoleskipet CHRISTIAN RADICH i 1955 av Einar Bjørsmo, Verdal.



Den tiden jeg seilte med Skoleskipet Christian Radich lever fortsatt i minnet, selv om det begynner å bli lenge siden nå. Det var en uforglemmelig opplevelse, nærmest en personlig ære å være medseiler på en av verdens siste skværriggere når den gikk for fulle seil og pløyde seg fram gjennom blågrønne havdønninger!

Skipet med det hvitmalte skroget var et imponerende skue som vekte oppsikt da det deltok på seiltokter som foregikk både innenskjærs og lengre ute på havet. Tiden ombord var en berikende, positiv opplevelse - en utfordring for både kropp og sjel. En god ballast å ta med seg senere gjennom livet.

Der ute på det store hav knyttet vennskapsbånd på tvers av alder og nasjonaliteter. På et skip er du en del av en sammensveiset familie, der alle tar vare på hverandre.

Hensikten med skoleskip var å utdanne sjøfolk for transport og handel. Handelsflåten var i vekst. Det vanligste fartøyet rundt århundreskiftet var seilskuter, og det er grunnen til at seilskuta fortsatte som skoleskipstype også senere.

Seilskipet Christian Radich er en tremastet fullrigger. Hun er bygget ved Framnæs

Mekaniske Værksted i Sandefjord, og ble levert derfra den 17.juni 1937.

Eier er *Stiftelsen Skoleskibet Christian Radich*, etablert ved en donasjon fra rittmester, trelasthandler og skipsreder Christian Radich. Stiftelsen tenkte helhetlig og ønsket å bygge et helt nytt skip - av to hovedgrunner: Det skulle være spesialbygd for opplæring, samtidig som det ville gi oppdrag til skipsverftene som hadde magre tider. Skipet er bygget i klinket stål, med hjemmehavn i Oslo. Christian Radich ble verdenskjent gjennom filmen "Windjammer", som hadde suksess i en rekke land. Fra 1999 har driften siktet seg inn mot chartermarkedet og mot betalende medseilere. Siden 2005 har Sjøforsvaret hatt befelselever fra marinen ombord i Christian Radich.

DRAGNING MOT DET UKJENTE.

Drømmen om det ukjente som lokker bak de fjerne horisonter har alltid hatt en fascinerende dragning på mange av oss.

Fra mine tidligste ungdomsår var også jeg opptatt av denne drømmen. Min store interesse var å lese **spennende** reiseskildringer, helst om dristige sjøfarere som fryktløst seilte inn i ukjent farvann i jakten på å oppdage nye landområder som kunne annekteres i Kongens navn. Spesielt imponerende var ferden til Fernão de Magalhães - portugisisk sjømann og oppdagelsesreisende - som ledet den første verdensomseiling. En annen høyt beundret sjøfarer var Vasco da Gama, som oppdaget sjøveien til India, for ikke å glemme vår egen dristige oppdager Thor Heyerdahl, som med sitt utvalgte mannskap seilte ut fra Callao i Peru på en flåtelignende farkost for å bevise sin velkjente teori. Grenseløs var min beundring for disse havets helter som fryktløst seilte mot fremmede horisonter med livet som innsats.

Men i min barndomstid var det ikke så enkelt å tilegne seg bøker som omhandlet dette tema. De fleste hadde mer enn nok med å skaffe til veie det aller nødvendigste for å overleve, så bøker ble nærmest regnet for en luksus som kun var forbeholdt de som var noe bedre forvidlet.

På folkeskolen hadde vi heldigvis adgang til et lite bokskap som var høyt skattet av oss elever. Hver lørdag etter skoleslutt, kunne vi fordype oss i dette skattkammeret - og ikke minst, låne med oss bøker hjem gratis. Noen få av disse bøkene omhandlet spennende oppdagelsesreiser, som gjennom tidene hadde blitt gjennomført av fryktløse menn både til lands og til sjøs.

Og så vidt jeg husker var det to i min klasse som leste alle barnebøkene i dette bokskapet - så leselysten var det ingenting å klage på.

Men læreren vår var veldig nøye på at vi som gikk i barneskolen bare skulle holde oss til bøker som var godkjent for barn. Bokskapet var delt i to avdelinger - en for oss barna og den andre for de voksne. Den avdelingen som var forbeholdt de voksne fikk vi streng

beskjed om ikke å røre. Noen av oss nyttet likevel anledningen til å bla litt i disse bøkene når læreren holdt på med noe annet. Ennå minnes jeg hvor dypt skuffet jeg ble da jeg en dag dristet meg til å spørre læreren om å få låne en bok med tittelen "Pustaaen brenner," - visst nok en dramatisk historie fra Ungarn. Men da kom pekefingeren opp! "Nei, det kommer ikke på tale", slo han fast med myndig stemme. "du må gå ut av folkeskolen først".!

Men ingenting er så galt at det ikke er godt for noe. Når jeg i ettertid tenker tilbake på denne uskyldige episoden, har jeg nok min gamle, velmenende skolelærer å takke for at denne irettesettelsen skjerpet min leselyst ytterligere gjennom åra.

DRØMMEN OM HAVET.

Tidlig i 17 år alderen dukket det frem en gryende ide, en vag tanke som jeg i første omgang slo fra meg som ugjennomførlig for en landkrabbe som meg. Drømmen om å dra til sjøs var nesten absurd tenkning dengang. Men dagningen ut mot de store hav og spenningen ved å oppleve fremmede kyster, ville liksom ikke slippe taket. Ideen gikk i korte drag ut på om det var mulig å omsette denne drømmen om havet i praksis. Men for en gutt fra en innlandsbygd virket havet så uendelig fjernt og fremmed, det brøt liksom med tilvendte tradisjoner å dra til sjøs.

Av og til møttes noen av oss i en av de mange melkeramper som var oppsatt langs landeveien - den tids "kafélokaler" for oss bygdegutter - der vi underholdt hverandre til langt på natt med å fortelle spennende beretninger om djerve oppdagelsesreisende både på land og sjø, uredde personer som vi hadde lest om i en eller annen bok. Fortellerevnen var upåklagelig, og kunne pågå langt inn i den lyse sommernatta. Noen levde seg så sterkt inn i disse eventyrlige fortellingene at en kunne ane susen fra storhavet som brøt mot bordkledningen på melkerampa, og sendte kaskader av skumsprøyt over den - som i fantasien nesten kunne sammenlignes med Heyerdahls farefulle flåteeventyr over det åpne osean på vei mot Polynesia.

To av oss "melkerampegutter", Einar Stene og meg, - begge fra Inndalen, ble enige om å forsøke å realisere denne drømmen. Ønsketenkningen gikk ut på om det lot seg gjøre å søke om å bli opptatt som matroselever på skoleskipet Christian Radich. Min kamerat hadde hørt på radioen at det var mangel på sjøfolk i handelsflåten, og at veien via et Skoleskip var en genial måte å tilegne seg noe forkunnskap på. I tillegg var det også en glimrende måte å komme seg ut i den store verden på - helt gratis, og samtidig tjene noen hardt tiltrengte slanter!

Sant og si så gruete jeg meg en god del til å spørre mine foreldre om hvorledes de stilte seg til mitt ønske om å reise til sjøs. Spørsmålet passet liksom ikke inn i vår rurale tilværelse langt oppe i en fjellbygd. Til tross for at både far og mor ikke var

overbegeistret for denne avgjørelsen, fikk jeg etter mye om og men endelig tillatelse til å søke. Skriftlig tillatelse fra foreldre eller andre foresatte var påkrevet for å reise ut, og skulle følge søknaden som vedlegg sammen med de øvrige papirer.

Den gang skulle søknader av en slik art leveres inn til Arbeidsformidlinga som tok seg av den videre behandlingen. Da alt var i orden så langt, var jeg ikke sen om å hive meg på min nyervervede sykkel - med hele 3 girs utveksling - og sykle det remmer og tøy kunne tåle nedover til min gode venn som den gang bodde på Stene Nordre. Oppglødde og fulle av forventninger dro vi fluksens ned til Verdalsøra for å oppsøke Arbeidsformidlinga. Der fikk vi utlevert et lite skjema som omhandlet hva en skulle bringe med seg av dokumenter. Pass, dåp / fødselsattest og samtykke fra foreldrene var de viktigste. I skrevet var det også instruks om at vi ikke behøvde ikke å ta med noen arbeidsklær, utenom undertøy, da vi i hele perioden skulle gå med matros uniform. Svarte sko ble anbefalt, men var ingen betingelse. I nevnte skriv ble vi også informert om at vi skulle melde oss på Sjømannskontoret i Oslo.

HVA VIL FREMTIDEN BRINGE?

En av dag sist i juli 1955 er jeg endelig reiseklar. Klokka har såvidt passert 6 på morgenvisten. Kofferten er pakket. For siste gang sjekkes den før låset smekkes på plass. Jeg lover mor å ta vare på meg selv så godt det lar seg gjøre - og får en hjertelig klem som takk. Loddet er kastet. Langt i det fjerne, bak de blånende horisonter, venter en fremmed verden, der det ukjente lokker lik et strålende fata morgana.

Hva vil fremtiden bringe med seg på godt og vondt ? Hvordan vill det fortone seg å bryte opp fra min landlige og trygge tilværelse og tilbringe de neste 2 månedene på et skoleskip? Hvorledes ville jeg takle sjøsykens kvaler hvis jeg er mottakelig for den? Bare framtiden kan gi svar.

Vissheten om at jeg fra nå av har bare meg selv å stole på, gir meg en vag følelse av usikkerhet, som nærmest kan sammenlignes med det å skride over terskelen til en ukjent, og kanskje farefull verden, og ikke vite hvor neste skritt vil føre hen.

Hva slags hindringer ligger foran. Hva vil skje på livets vei i møte med det ukjente? En kan filosofere i det uendelige.

Nå får det briste eller bære. Begynnelsen på fremtiden er i startfasen.. En ny tid med nye opplevelser ligger foran meg.

Det er tid for å gjøre klar den flotte, kremgule 3-girs sykkel med det høytflyvende navnet "Ørnen " - møysommelig ervervet etter mange ukers svattedryppende granplanting i de store skoger blant svermer av aggressiv knort! Den var vel verdt det. Ganske ofte ble det gutteturer over grensa til vårt naboland. Da var vi liksom på oppdagelsesreise. Handel ble det lite av, da pengemangel var en konstant

faktor som forfulgte oss standhaftig opp gjennom åra.

Vel, kofferten lempes opp på bagasjebrettet på sykkelen, og surres forsvarlig fast. Så vinkes det farvel.

Flere ganger er jeg nødt til å se meg tilbake for liksom å suge til meg de siste inntrykk av vårt vakre dalføre. Vemodig er det å skue opp mot den granittgråe, urgamle Havren som kneiser mot synsranden i øst, mens den stilleflytende Inna sirkler seg innover landskapet lik et glitrende mørkeblått perlebånd. Min barndoms elv. En elv der vi lekte som barn. Det er så rart med det. Det er liksom litt vemodig å forlate sitt barndomshjem.

Da jeg på et langt senere tidspunkt gikk vakt på dekk i de sene nattetimer og var omgitt av blått hav så langt du ser-var slike idylliske minner gode å ty til for å korte ned tiden.

Nå er det bare å rette blikket framover og tråkke de vel 3 kilometerne til Stene Nordre, der min reisekamerat Einar Stene bor. Da jeg kommer dit sto det allerede en gammel Ford på gårdsplassen. Og ute på trammen står dens eier Magne Stene og venter. Han hjelper meg med den nokså tunge kofferten, før han ber Einar og meg stige inn, og så kjører han oss til Verdal jernbanestasjon.

Omsider puffer det sørgående toget inn på stasjonen slik at vi kan stige ombord. For oss som knapt har reist med tog før, føltes det nesten som et privilegium å bare sitte der å la sinnsinntrykk og landskapsbilder fare forbi i stor fart. Partier med høyfjell, dype daler med fossende fjellelver, og bygder med beitende dyr farer forbi i tur og orden. Etter noen timers kjøring til den taktfaste lyden fra skinnene, hviner det omsider i bremsesystemet idet vi tøffer inn mot Tynset.

På Tynset jernbanestasjon forlater vi toget da det er meningen å avlegge en kort visitt hos Gunvor Stene, en tante til Einar, som er ansatt som bestyrer ved Tynset Gamlehjem. Da vi spør en gammel, lutrygget gubbe om veien dit, myser han forbauset opp på oss og mumler, "Gamlehjemmet"? dere må da vel være alt for unge til å søke om plass der"? Ja, si det! Gubben hadde rett! Nok om det, vi fant da omsider veien dit. Det visste seg at Gunvor var gjestfriheten selv. Hun tok hånd om oss på aller beste måte. Under oppholdet der tok hun oss med bl.a. til en gammel idyllisk seter som lå høyt til fjells omgitt av en fantastisk utsikt.

Etter et par dagers omvisning på Tynset tok vi toget videre til Oslo, der vi meldte oss på Sjømannskontoret. Der ble våre papirer behandlet og stemplet. Deretter fikk vi beskjed om å møte opp på sjømannshjemmet som lå litt lengre oppe i gata. Der fikk vi tildelt et tomanns rom med herlig utsikt utover Skillebekk brygge, og småbåttrafikken som foregikk ute på fjorden. Betjeningen på sjømannshjemmet var upåklagelig og forpleiningen like så. Vi hadde fri kost og losji hele tiden mens vi bodde der. Og sågar fikk vi hele 50 kroner i lomme penger også! Den summen var jo lik en ukes hard jobbing 8 timer daglig med potetopptaking eller neplugging for oss tenåringer dengang!

MØNSTRER PA SOM MATROSELEV.

Om morgenen 1. august 1955, møtte vi som avtalt opp på Skillebekk brygge. Derfra kjørte vi utover havneområdet i en slupp - det vil si en skipsbåt til person / godsbefraktning - som var betjent av et par matroser. Når vi kom ut på reden kunne vi skimte et hvitmalt seilskip med tre master som vi antok måtte være Christian Radich. Da sluppen la bi ved skipssiden til skoleskipet, fikk vi beskjed om å entre opp fallrepet som var en innretning av to solide trosser av hamp som var påmontert tverrtrinn av spleiset tau - en slags leder av tau om en vil - som dinglet langs skipssiden. Det var slett ingen enkel oppgave for en landkrabbe som for første gang skulle entre oppover en skipsside som hellet innover, samtidig som de krappe dønningene løftet eller senket skipet slik at en plutselig dinglet ute i løse luften, for i det neste øyeblikk å deise inn mot skanseledning. For å unngå det siste, ble vi beordret om å rette ut høyre fot og bruke den som en slags buffer hver gang taustigen deiset mot skroget.

Men omsider var vi da oppe på dekk både vi og de få eiendelene våre. Det var en ny og uvant opplevelse å stå oppe på et skipsdekk for første gang og merke de uvante bevegelsene i dørken. Her inne på reden der skipet for tiden lå for anker var det kun svake dønninger, men likevel en ny situasjon for en landsens gutt som meg. Vi satte oss resolutt ned på hver vår koffert og avventet nærmere ordre.

Etter en kort hvilepause på dette gyngende underlaget blir vi tatt hånd om av en mann med tre gullstriper på uniformen. Han forklarer oss at i første omgang skal vi slå følge med han på en kort omvisningsrunde på skuta. Omvisningen starter ved nedhaler naglebank forrest på bakken. Og mens vi passerer forbi den høye stormasten og smyger oss under stag og fallrep, klyverbom og mesanseil, forteller han historien om skipets tilblivelse og om noen av de mange seiltokter hun har fullført. Vi ender vår runde ved taljeløper til hekkbåt - bakerst på aktre poop dekk.

Så blir vi ført til et lite rom tett ved byssa, der vi får oss en etterlengtet matbit. Det finnes sogar en brisk der som vi kan slenge oss ned på en stakket stund. Utslitte som vi er av alle de nye inntrykk, er veien kort til drømmeland. Mannen i den flotte uniformen - nå med offisersluen elegant på snei - kommer tilbake etter en times tid, og tar oss med til skipets slappkiste- en slags "butikk" - der klær, toalettsaker, tobakk o.l. blir solgt rimelig til besetningen. Der får vi også utlevert matrosuniformen som vi skal benytte den tid vi tjenestegjør på skipet.

Etter at vi har tilpasset oss den nye uniformen blir vi geleidet mot Kapteinen's salong som dengang lå under brua på forskipet. Her residerer Kaptein Otto Kjellstrup - sjefen på Christian Radich dengang. Dette er første gangen jeg skal stå ansikt til ansikt med en Sjøkaptein, så jeg er litt anspent.

Han tar imot oss med tilmålt verdighet, rynker litt på pannen mens han mønstrer oss med sine skarpe øyne - akkurat slik som jeg på forhånd har forestillet meg at en fullbefaren kaptein skal se ut. Til tross for hans noe bistre ansiktsuttrykk, viser det seg at han er en rettskaffen person, og at han har de lederegenskaper en kaptein bør ha. Men selvfølgelig var det stor avstand mellom førstereisgutter og offiserer også den gang, kanskje større enn i dag. Personlig sitter jeg igjen med det inntrykk at kaptein Kjellstrup behandlet også oss med stor forståelse og menneskelig verdighet. At det på tross av dette forble en viss avstand mellom oss matroselever og Kapteinen var en naturlig ting. Slik skulle det være.

Da ansettelsespapirene var behørig gjennomlest, stemplet og underskrevet, tok Kapteinen oss høytidelig i hånden etter tur. Som en verdig avslutning på denne gestus, tok vi et skritt tilbake, slo hælene sammen og trådte av med hånden til luen - da som nybakte matroselever, 17 år gamle.

DAGLIGE GJØREMÅL OM BORD.

På slaget 6:00 neste morgen blir vi vekket av vakthavende som slår 6 rungende slag på en skipsklokke av messing. Klangen er klar og skarp, og kan tydelig høres både over banjer 1, som ligger i forskipet, og banjer 2 som er midtskips. Kvelden forut hadde vi fått tildelt hver vår hengekøye på banjer 1. Om natta hadde det blåst opp til liten kuling og skipet hadde rullet litt i sjøgangen. Det geniale da med å ligge i en køye som henger fritt, er at du hele tiden - på grunn av tyngdekrafta - ligger i ro, til tross for at skipet ruller frem og tilbake i sjøgangen. Da vi i tillegg vugget i takt, dultet vi heller ikke borti hverandre. Så vidt jeg erindrer var det ingen av mine medseilere - et fellesuttrykk for mannskapet - som noen gang klaget på dårlig nattesøvn.

Vår første oppgave etter at vi har tørnet ut av køyene, er å rulle opp hengekøya på en foreskreven måte, og feste den i en sjakkell i taket på banjeren, på en slik måte at den ikke blir til hinder for dagens videre gjøremål. Personlig hygiene, så som vask eller en rask dusj, tannpuss, sjekking av uniform, skopuss o.l. må være unnagjort til kl. 6:30. Banjeren er da i mellomtiden blitt omgjort til spisesal av byssemannskapet. Fra kl. 6:30 til 7:00 er det skaffetid - altså morgenmat. Brød med bacon og egg, eller med marmelade, samt kruttsterk kaffe / juice, var nærende kost.

Når skaffetiden var over ble bordene ryddet og montert på plass av de som jobbet i byssa.

Det geniale kunststykket å omgjøre banjeren til spisesal var forholdsvis en enkel sak. På hver side av skottet (skipsveggen), var det oppmontert treplattinger med en bestemt avstand. Disse er igjen hengslet fast til skottet på en slik måte at de bare er å hekte av en jernkrok og slå bordet ned i vannrett stilling. Da var alt klart til å skaffe - altså bespisning. Når så skaffetiden er over blir disse bordplatene slått opp mot skottet på

nytt og hektet fast med tilhørende krok.

På slaget 7:15, var det oppstilling på båtdekket for sjekking av uniform samt skopuss. Denne sjekken ble som oftest foretatt av vakthavende offiser. Kapteinen gikk så sin inspeksjonsrunde for å påse at alt var i skjønneste orden. Deretter tok daghavende offiser over og ga oss instruksjoner angående dagens videre gjøremål. Hver enkelt av oss hadde så å møte opp på den plassen en ble henvist til, for å utføre de oppgaver som sto på dagsorden. I stille sjø og fint vær ble ofte de forskjellige dekk brukt i opplæringsøyemed. De fleste av oss likte bedre å arbeide oppe på dekket enn nedenunder på banjeren.

Som sagt så fungerte både banjeren og dekket som et slags stort klasserom. Begge ble således benyttet til praktisk opplæring i henholdsvis spleising av wirer og tau, reparering av seil, opplæring i å slå knoper og stikker på tamper av hampetau, samt å finne de rette nagler å brase fast de tilhørende tau på. For å kunne manøvrere en skute som denne var det tvingende nødvendig å vite alt som hadde med seilføringen å gjøre. Alt måtte drilles til siste detalj for å skape et mest mulig sammensveiset mannskap. Da det ble slått klart skip, eller vi var ute på et seiltokt, hadde alle å møte opp på sine respektive plasser og utføre de oppgaver som var pålagt hver enkelt av oss. Det var tvingende nødvendig å ha et ordnet system, da det var et virvar av tau som skulle nagles på hver sin faste plass.

UNDERVISNING I PRAKTISKE FAG.

Skipsbesetningen som var fast ansatte om bord var følgende: Kaptein (1) Styrmann (2-3), Båtsmann (1), Tømmermann (1), Matros (4-5), Maskinist (1-2), Stuert (1), og Kokk (1-2). Deler av dette mannskapet fungerte også som våre lærere i de forskjellige fagene. I så måte var tømmermannen, båtsmannen, samt matrosene sentrale personer i de praktiske fag.

Førstestyrmann holdt til i besticket, og hadde som oppgave å lære oss å avlese draftet eller sjøkartet riktig, samt det å stikke ut kursen fra A til B ved bruk av enkle hjelpemidler som linjal, vinkelmåler, gradteller samt sekstant - et instrument til å måle solhøyden med. Andre og tredje styrmann hadde ansvaret for den delen av navigeringsopplæringen som omfattet inndeling av kompassrosen i grader, samt det å styre etter oppgitt kurs på kompasset, samt kursavvikelser ved sterk sidestrøm m.m. Kaptein og førstestyrmann fungerte som eksaminatorer.

Daghavende offiser hadde overoppsynet, mens matrosene ga oss undervisning i henholdsvis seilmakerarbeide, behandling av tauverk, som det å slå knoper og stikker på tau, opplæring i å entre riggen, stå rorvakt, holde utkikk m.m. Viktige oppgaver som ble vektlagt meget tungt for oss matroselever, da mye av det hadde med sikkerheten om

bord å gjøre.

I ruskevær kunne det hende at en trosse eller to røk, og da var det om å gjøre at skaden ble utbedret så fort og effektivt som mulig. Vi matroselever måtte dermed gjennom en grundig undervisning i dette faget, slik at en var forberedt om ulykken skulle være ute. For oss som skulle bli matroser var følgelig spleising av tau/ wirer en viktig del av opplæringen.

En spleis er en skjõt mellom to tau eller vaiere. (Alternativt kan også enden bøyes tilbake og spleises slik at det dannes et øye, en såkalt øyespleis til å feste i en sjakkel.) Teknikken bak vanlig spleising er at tauet deles opp og flettes sammen slik at det oppstår tilstrekkelig friksjon til at skjøten eller øyet forblir stabilt og ikke glir. Spleiser vil vanligvis redusere bruddstyrken i tau mindre enn knuter, men er mer anvendelig med tanke på at tauet skal gli mest mulig uhindret gjennom et sjakkeløye.

Tradisjonelt sett blir spleising utført på kordelslått tau, vanligvis med tre kordeler. (Kordel er en dukt i trosseslått tau. Et alm. tau er slått sammen i 3 el. 4 kordeler). Spleisingen foregår på den måten at en åpner en lengde av tauet og tampene flettes inn i en over/under-bevegelse i hele spleisens lengde.

Kortspleis - brukes til å skjøte sammen to tau. En viss lengde av tauene blir åpnet. Disse flettes sammen som når en folder hendene. Deretter legges tampene inn i en over - under bevegelse. Spleisen blir kort og noe tykkere enn tauet ellers, og er dermed mindre anvendelig hvis det skal gli gjennom taljer.

Langspleis - utføres stort sett på samme måte. Her åpner en vesentlig mer av tampene før tauene "foldes" sammen. Deretter vikler man om en kordel samtidig som en følger etter med tilhørende kordel i motsatt tau. Så spleises tampene inn som ved kortspleis, men nå er innspleisingen fordelt over en større lengde av tauet og spleisen blir tynnere. En langspleis forbruker mer tau enn en kortspleis, men vil ofte kunne passere blokker lettere.

Kjettingspleis - har likheter med langspleis. En åpner en god lengde. Med et treslått tau føres to av kordelene gjennom siste kjettinglenke. Deretter vikles den siste kordelen av, samtidig som den følges av en av kordelene gjennom kjettingøyet. Deretter spleises tampene inn. En som er spesialist på dette kan se at tauet er noe svekket idet en kordel ikke går gjennom kjettingen. Gevinsten er dog en slankere spleis enn om en hadde brukt en øyespleis.

Slynge kan vikles med den samme teknikken som brukes i langspleis.

Øyespleis - brukes for å lage en løkke på enden av et tau. På grovt flettet tau er det utviklet øyespleis og kortspleis. Øyespleis ser en ofte på fortøyningstrosser Teknikken minner sterkt om spleising av kordel-slått tau.

Spleising av **wire** foregår stort sett som spleising av langspleis. Som verktøy til vaiere brukes en merlespiker av stål, i motsetning til tau som bruker en merlepren i tre.

Det skal en del øvelse til for å lage en fin spleis, særlig stålvaiere kunne av og til være nokså vrien å arbeide med. Vanskelighetsgraden var ofte avhengig av hvor mange kordeler den besto av. Vi fikk avsatt ganske mange timer til denne sysselsettingen, fordi spleising ble ansett som et viktig fag. Det å holde tauverk og seil i orden var så og si alfa og omega på en seilskute.

RORVAKT.

En annen viktig del av opplæringen er vaktordningen om bord. Rorvakta består av 2 mann, og er plassert ved styreposisjonen på halvdekket. De som står til rors må ikke delta i unødvendig samtale eller bli distraheret på annen måte. Ordningen er slik opprettet at du blir med på ett av tre vaktlag som jobber 4 timer på, og 8 timer av, natt som dag. Det vil si at et vaktlag begynner sine vakter kl.4, 8 eller 12 - hele døgnet. Dette pågår hele tiden så lenge skuta er under seil.

De som står rorvakt er til enhver tid pliktig til å holde et øye med kompasset, og forvise seg om at man er på riktig kurs. Hvis en er i tvil om skipets kurs eller rorinstrukser, må vakthavende offiser kontaktes øyeblikkelig. Denne påkallinga utføres ved at vedkommende ringer med skipsklokka. Som en ekstra sikkerhetsforanstaltning er en annen vakt plassert forut på bakken rett i forkant av baugsprydet, for å holde skarpt utkikk etter flytende gjenstander forut.

Den tid jeg var ombord skulle utkikken varsle farlige objekter i sjøen med ett kraftig slag i varslingsklokka hvis gjenstanden var på styrbord (høyre side), to slag hvis den var på babord (venstre side), og tre slag hvis den var rett forut.

Det var skjodesløshet fra en slik vaktpost som nesten kostet oss et havari, da vi var ute på Skagerrakhavet en svart og stormfull natt. Noe jeg skal komme tilbake til. Nattens tid går også to av vaktmannskapet sikkerhetsrunder for å påse at resten av medseileme er under dekk. Dette er en viktig oppgave særlig i ruskevær med noe sjø. Vakta har også som oppgave å påse at seilføringen er i samsvar med vindstyrken. De to som har rortørn, har en av de mest ansvarsfulle oppgaver overhode om bord. Som en ekstra sikkerhetsforanstaltning er det en kyndig matros i nærheten, som til enhver tid veileder og kontrollerer at skuta er på riktig kurs. Forutsetningen for å bli betrodd oppgaven med å stå til rors er at en øyeblikkelig må oppfatte ordren om å dreie over til ny kurs når kursendring blir meddelt enten muntlig eller over kapteinen's ropert.

Kompassets gradinndeling mellom nord til vest, vest til syd, syd til øst, og øst til Nord, måtte pugges, slik vi måtte pugge gangetabellen på folkeskolen. Kompassrosen er en inndeling av sirkelen i et visst antall sektorer, gjerne 8, 16 eller 32, som blir anvendt i forbindelse med bruk av magnetkompasset til sjøs. Kompassrosen blir da tegnet inn eller konstruert på et såkalt kort som en la under magnetnålen. Når nålen stabiliserte seg

visste en at den pekte mot det magnetiske nordpunkt. Ved å styre etter kompassrosen, kunne en lese av den kursen en skulle seile i forhold til Nord.

Ny kursendring blir alltid dobbeltsjekk av vakthavende i bestikket. Feilnavigering kan få, som de fleste vet, de alvorligste konsekvenser, så som grunnstøting, eller i verste fall totalforlis.

OM A ENTRE RIGG OG SETTE SEIL.

Den edle kunst å entre riggen, eller klatre oppover masta, kunne iblant kunne være en utfordring - særlig i ruskevær og når det var en del sjøgang. Regelen tilsier at du alltid må klatre opp på lo side, slik at du har vinden i ryggen. I tilfelle det kommer et uberegnelig vindkast blir du dermed blåst inn mot seilet, og ikke ut fra det. Denne regelen er viktig å huske. Det er også viktig å ha håndfeste og fotfeste samtidig når en klatrer opp eller ned vantene. En skal aldri slippe vantene med begge hender samtidig når en arbeider i riggen.

Oppgavene i riggen består blant annet av å entre opp til råa, stige ut på fotperter og å le seg utover rærne og løsne eller surre seisingene som seilet er festet med. Det er alltid viktig å huske på å holde seg fast i vantene, aldri i vevlinger. Vevlinger - fastmonterte taustiger til å klatre i - kan ryke, eller noen kan trække deg på fingrene! Jeg fikk selv erfare dette da jeg i et ubetenksomt øyeblikk grep tak i vevlingene, i stedet for vantet.

Dette med å sette eller berge seil var på en måte noe av et Sisyfosarbeide som pågikk både dag og natt mens vi var i sjøen, særlig i forbindelse med skiftende værforhold.

Stagseil og klyvere heises opp på hver sine stag ved hjelp av fallene. Man starter alltid med de nederste seilene. Le skjøte må alltid hales stramt før seisingene blir fjernet. En bør aldri stå på le side av seilet når seisingene fjernes. Seilet kan slå ut og rive deg over ende. Nedhaleren må kveiles nøye og være klar til å løpe. Overhal lo skjøte og legg skjøteblokken over le side av staget.

En person slakker nedhaleren, og en annen står klar i le skjøte med en tøm over naglen. Må det hales eller slakkes i skjøtene, skal en alltid vente på ordre. Noen medseilere går så til fallet og skjøtet, og setter seilet. Andre haler inn skjøtet. Det er svært viktig å huske på at en aldri skal gå foran eller i le av skjøtene mens seilene blir satt eller berget. Skværseilene blir normalt satt i følgende rekkefølge: Stump. Mers. Fokk / Storseil. Bram. Røyl. Rærne blir vanligvis brast før man løsner seisingene, og fintrimming blir foretatt når alle seilene er satt. Pass godt opp for flyvende blokker, også kalt "widow- makers"!

Christian Radich har en seilføring på i alt 27 med stort og smått, og et seilareal er

på hele 1360 m². Hvert av disse seilene er forbundet med sine respektive tau som er kveilet opp på tilhørende nagler som er festet på naglebenken langs rekka.

Med 9 kilometer løpende rigg fordelt på godt over 200 tau, er det tvingende nødvendig og ha et system så en vet hvor en skal nagle hver enkelt tamp. Det kan lett bli surr her. For en landkrabbe som meg som aldri hadde vært på en seilbåt før var det mye som skulle læres. Begreper som det å gi opp og beslå skværsel, eller foreta en halsning, samt det å forstå hva fall, nedhalere, gordinger, gitau og skjøter skulle brukes til måte innøves, og utføres i rett rekkefølge uten å nøle. Drilling og atter drilling - hver eneste dag. Særlig viktig var det å passe på så en ikke havnet oppe i en løpende taukveil, da kunne det gå riktig ille.

Blåste det opp til storm, ble det en hektisk aktivitet oppe i riggen med å minske eller berge seil, og beslå de med seisninger.

I ruskevær og tung sjø var det viktig å minske seilføringen i samsvar med vindstyrken. En slik manøver førte til at skipet tok sjøen på en kontrollert måte. Det var svært viktig å tilpasse seilføringen - fremdriften - slik at skipet fulgte dønningene i størst mulig grad både når de steg og sank, og dermed unngå mulige skader ved at skipet brøt gjennom bølgene, med den ekstra påkjenning dette ville få for baugpartiet.

Når det gjaldt å tilpasse seg ferdigheter som det å entre oppover vanta i mastene, var vi nykomlingene kun tilskuere de første dagene. Våre læremestere var de mer drevne matrosene som demonstrerte klatrekunsten på en forskriftsmessig måte, samtidig som de lærte oss hva de forskjellige innretningene oppover masta hadde slags benevnelse på sjømannsspråket.

En annen ting som er svært viktig, er en gradvis tilvenning til høgda - en opplæring som pågikk puljevis dagen lang. Hver dag. Vi elever fikk etter hvert øvelse i å klatre gradvis høyere opp etter hvert.

For de aller dristigste av oss ble det fort en slags sport å klatre til topps i stormasta, som raget hele 37,7 m over dekk - inntil Kapteinen satte en brå stopp for det. Vi fikk streng beskjed om å at klatring i riggen kun skulle foregå under fullt tilsyn av daghavende offiser. I grov sjø kunne denne ukontrollerte klatringen medføre de uante konsekvenser, ble det opplyst. Hvis denne ordre ble brutt, kunne denne foreteelsen føre til straffeeksersis Ellers var det var litt av en opplevelse å klatre oppover riggen, for så og smyge seg under pyttingvantene og opp på mersen - den første plattformen - og beskue verden ovenfra. Kanskje måtte du ut på storraa for å hale seilet opp og beslå det. Det å arbeide skulder ved skulder med andre medseilere fra hele landet, gir en god samarbeidsfølelse. Vi drillet hele tiden på å fullføre vår jobb på beste måte. Det oppstår et sammensveiset fellesskap av å trene sammen på denne måten.

Etter hvert våger du deg kanskje videre opp for å bemanne stumpen, videre mersen, brammen, eller til og med røylen, ytterst ute på rånokken- som bærer det

øverste seilet - for å løse seisingene.

Heldigvis sto du fritt til å selv bestemme hvor høyt du ønsket å klatre opp i de forskjellige mastene.. Det er bare å innrømme at jeg var ikke så høy i hatten den første gangen jeg bestemte meg for å entre helt til topps i stormasta. Jeg hadde i mellomtiden holdt meg til de lavere høyder for på en måte å søke å "akklimatisere" meg, slik som forskriftene tilsa. Det var som regel alltid noe sjø, slik at mastene svaiet en del. Denne bevegelsen ut til siden eller forover ble naturlig nok forsterket jo høyere opp du klatret. En del av mine kamerater opplevde kvalme med brekninger når de ble utsatt for denne pendlingen. Heldigvis gikk jeg fri av denne ulempen både da eller senere. Etter hvert gikk det ganske bra, jeg kom da til topps, som nevnt. Men jeg skal ærlig innrømme at jeg hele tiden led mer eller mindre av høydeskrekk. Det aller beste var nok å sysle med praktiske eller teoretiske ting på dekk.

STRAFFEEKSERSIS I ÅPEN LIVBÅT.

Den første tiden, det vil si ca. tre uker, lå vi fast forankret på redan og øvet oss hovedsakelig i riggklatring, tørrtrening i å sette og reve seil, innføring i teoretiske fag og praktiske øvelser.

Nå går vi inn i fase 2 som omhandler sikkerhetsøvelser, bl.a. brann - og livbåtøvelser. En morgen lettet vi anker, og manøvrerte skuta mellom svaberg og mindre øyer ut til øvelsesområdet som lå i skjærgården utenfor Nøtterøy Det skulle vise seg at det skal en god del øvelse til for å lære en livbåt forskriftsmessig, da låringen dengang foregikk manuelt, med et fast mannskap på hver davit som gav ut tamp.

En gang kunne det ha gått riktig galt. Det hadde blitt noe kluss med samkjøringen av det laget som hadde ansvaret for å fire forre taljeløper til davit. Denne gedigne fadesen resulterte i at livbåten falt på skrå ned i sjøen - full av matroselever. Snart etter lå de alle og duppet i livbeltene sine. Heldigvis gikk det ganske bra denne gang. Ingen bruddskader. Men noen hadde dog fått en del blåmerker og kuttsår som blødde en god del etter det brutale sammenstøt med sjøen. Hver livbåt har et førstehjelpskrin i en vanntett stålboks. Den kom godt med nå.

Etter som dette var en menneskelig svikt som kunne ha vært unngått ved å utvise større aktsomhet, resulterte denne skjodesløsheten i en passende reprimande. Her var det en regel som sa: En for alle og alle for en. I henhold til dette prinsippet besluttet Kapteinen at samtlige matroselever skulle straffes.

Denne straffeutmålingen besto i å ro en tungrodd livbåt det vi maktet i fire timer rundt en ganske stor øy som lå i skjærgården utenfor Nøtterøy, et par nautiske mil utenfor der vi lå forankret. Her ute i havgapet var det en god del sjø. Og med frisk bris fra nordvest, samtidig som vi langt ifra var samrodd, ble det stadig vekk kollisjon mellom

årebladene. Til stor irritasjon fra de som kunne ro. Til tross for at vi håndterte bare en åre hver, har jeg hverken før eller senere hatt så mange blemmer og åpne sår på håndflatene som dengang - for ikke å nevne støle armer og en verkende rygg. Eftervirkninger som satt i kroppen i mange dager.

Øvelsene ble deretter gjennomført med jevne mellomrom, heldigvis uten flere uhell.

I tillegg hadde vi noen mindre krysstokter ute i Oslofjorden for å vurdere eller teste våre praktiske ferdigheter. Ettersom tiden gikk, ble samkjøringen mellom de forskjellige "teamene" stadig bedre. Graden av hurtighet - samt prestasjonsøvelser i rigg og vant - ble etter hvert godkjent.

En dag under den vanlige morgenoppstillingen, blir vi informert om at vi skal gjøre skipet seilklart for en lengre tur.

Nå skal fase 3 i læreplanen gjennomføres. Denne delen av opplæringen skal foregå i rom sjø. En hektisk aktivitet blir iverksatt for å klargjøre skipet. Skipets egen frakteskute går i skytteltrafikk mellom havna og skuta. Det skal lastes inn mengder av proviant og andre ting, ikke minst tauverk, som er nødvendig å ha ombord for en seilas som denne. To dager senere lettet vi anker og kaster loss. Kursen blir stukket ut mot Aalborg - en liten by som ligger inne i en fjordarm på Jylland i Danmark. Avreisedagen blir markert på den måten at vi kadettene stiller på rekke og avgir honnør mens hornblåseren spiller en marsj til ære for alle som har møtt opp i sine småbåter for å se oss vel av gårde. En mengde små fartøyer slår følge med oss utover fjorden med det norske flagg vaiende i vinden for å markere vår avreise. Med 27 hvite seil til topps, stevner så den stolte skute ut Oslofjorden med kurs mot åpent hav.

OVER SKAGERRAK I FULL STORM.

Det har allerede gått et døgn siden vi forlot Indre Oslofjord. Ytterst ute i havgapet tok vi los ombord som skal seile med oss gjennom en del urent farvann som kan innebære mulige undervannsskjær, særlig i utløpet av fjordarmen.

Seilassen ut fjorden var en storslagen opplevelse som bød på mange nye synsinntrykk. Mens vi sakte bautet oss forbi holmer og skjær dukket det opp mange maleriske naturperler i form av stilige strandhytter og koselige rorbuer som lå idyllisk til ved sjøkanten i lune vikene og bortgjemte kroker - med blankpolerte svaberg og skrikende måker som nærmeste naboer.

Da vi omsider hadde lagt den beskyttende øygarden bak oss og kom ut mot mer åpent farvann, fikk vi noe stampesjø som resulterte i at skuta rullet en del, men ikke så mye at det bød på vesentlig hindringer for de som av og til måtte entre riggen for å kontrollere seilene. Mannskapet hadde etter hvert fått en god del trening i seilføring, samt det å klatre i riggen under sjøgang. Ingen uhell eller annet uforutsigbart har skjedd så

langt. Når en befinner seg i rom sjø, blir kursen kontrollert hver time av vakthavende offiser. Eventuell kursendring eller "bli på kurs" blir gitt muntlig til rorgjengen, som gjentar ordren. Vi er langt på vei blitt et sammensveiset team, der hver mann kjenner sin plass.

Omsider er vi endelig kommet ut i renere farvann med de fordeler det har. Til tross for at sjøen går betraktelig høyere her, er leia tryggere. Skipet pløyer seg sakte frem gjennom dønningene, mens kaskader av gråhvit skumsprøyt står som en sky over baugen hver gang den stuper ned i en ny bølgedal. Av og til fosser en gedigen bråttsjø inn på tvers over rekka. Skuta rister litt på skroget, men etter en stund vasker hun sjøen av, og retter seg opp på nytt.

Vinden tiltar etter hvert i styrke. Sjøen øker på. Noe som igjen bevirker at grågrønne bølger med skumdrev på toppen tårner seg stadig høyere opp foran baugen, og truer med å slå inn over skuta. Det er ufattelige sterke naturkrefter som er i sving når storhavet er i opprør.

For første gang i mitt unge liv kan jeg med egne øyne betrakte et annerledes hav. Et frådende inferno som bryter mot svaberg og skjær og sender kaskader av skumblandet sjørokk himmelhøyt til værs. Noen kabellengder på styrbord hals, kan en skimte gråsvarte båer, som forvandler seg til en kaskade i hvitt hver gang sjøen bryter over de. Fra storhavet ruller stadig nye dønninger inn fra tvers, noe som fører til at skuta krenker betraktelig over. Det synger i master og stag, det knaker i dekk og spanter hver gang en vindrose hviner gjennom riggen. Sydvesten er tydeligvis i humør til å måle krefter med denne enslige, lille skuta som er omgitt av høye bølger så langt øye kan se. Nå får vi anledning til å praktisere våre kunnskaper i fulle monn. Alle mann er på dekk ikledd oljehyre og sydvest, klar til å utføre de ordrer som måtte bli gitt. Sjøen går fremdeles høy da vi går en ny natt i møte.

I forbindelse med morgenoppstillingen neste dag får vi opplyst om hvor vi befinner oss på havet. I forhold til innplottet kurs på draftet, befinner vi oss et sted på Skagerrak-havet, omtrent midtveies mellom Ytre Oslofjord og Ålborg Bugt på Jylland. Det er fremdeles mange sjømil igjen før vi får landkjenning med Skagen - det nordligste punkt på Jylland.

De fleste seil er forlenget revet og beslått. Det er bare de små seilene som er forankret i klyverbommen er satt nå. Det vil si, forre stengestageil, indre klyver, ytre klyver, jager og flying jib. Helst bør disse seilene være heist - så fremt været tillater det - da de virker inn på skipefs stabilitet og dets styremekanisme. Det har skjedd at skuter på verdensomseiling har kommet ut for et slikt ufyselig vær at samtlige seil måtte reves. Da er eneste mulighet å kaste ut et solid drivanker som kan holde båten opp mot vinden, og så søke å ri stormen av på den måten.

Med oss er det ingen fare i så måte, selv med revne seil. I nødstilfelle har skipet en

hjelpemotor. Hvis alle seil må reves, eller om vi skulle komme inn i blikka, blir motoren koblet inn slik at skuta fremdeles har styringsfart. Selv om vi ikke har værgudene med oss på denne overfarten, kjemper skuta seg stadig fremover med stø kurs mot bestemmelsestedet. Et talende bevis på at det går den rette veien er avlesingen på loggen som slepes etter skuta. Den viser at sjømil etter sjømil forsvinner langsomt bak oss.

EN HÅRSBREDD FRA KOLLISJON.

Dagen lakker mot kveld. Nattemørket er i ferd med å innhente oss. Skuta ligger hardt på været. Den stamper seg sakte fremover med alle seil revet og forsvarlig seiset. Hjelpemotoren er koblet inn som en nødløsning slik at skipet skal få styringsfart. Sjøen går fremdeles høy. Hvite skumskavler bryter ustanselig mot babord rekke. Blågrønne bråttsjøer tårner seg opp foran baugen. Skipet løfter seg sakte opp mot en ny bølgetopp, det dirrer litt i treverk og spanter i det hun når toppen, men standhaftig rister hun av seg sjøen som vasker inn over dekket, for så å stupe ned i en ny bølgedal. Ribbet for alle seil ligner hun mest en skadeskutt fugl som søker å ri av den hylende høststormen som herjer over Skagerrak.

Den hektiske aktiviteten som har pågått både på dekk og i rigg for å berge seil har forlenget stilnet av. Mannskapet som har jobbet på spreng i flere timer, har tørnet inn. Kl. 22:00 skal alle, unntatt de som har vakt, innfinne seg under dekk, der hver enkelt melder seg for daghavende. Dette er fast rutine hver kveld slik at man har full kontroll over at alle er om bord. I havn er det andre rutiner.

Det har nettopp vært vaktskifte. Vaktavløsning skjer hver annen time i dårlig vær, mot vanligvis fire timer under landlige forhold. Utkikken som under normale omstendigheter har sitt oppholdssted på bakken, er på grunn av værforholdene plassert inne på halvdekket, i mest mulig ly for rokket. Han har som tidligere nevnt en viktig oppgave med å rapportere flytende gjenstander, eller andre mistenkelig objekter han måtte oppdage. I tilfelle noe oppdages er det hans plikt fortløpende å gi rapport til rorvakta om gjenstanden befinner seg til babord, styrbord eller rett forut ved hjelp av avtalte slag i skipsklokka. I den sammenheng er det spesielt viktig at det er kontinuerlig kontakt mellom observatøren på bakken og de som står til rors.

På dekk er det kun sjøen som rår. Taktfaste bølger bryter over rekka, og sender kaskader av sjøvann over de blankskurte dekksp plankene. Med tente lanterner stevner skipet inn i en ny natt på et opprørt hav.

Den delen av mannskapet som har fri, har tørnet inn for natta. Etter hvert som tiden går stilner praten av i hengekøylene nede på banjeren. Den eneste lyden som bryter stillheten, er den evige sjøen som taktfast slår mot skuteseiden. Lyttende til de taktfaste bølgeslagene slumrer jeg omsider inn i drømmeland.

Jeg aner ikke hvor lang tid det har gått da jeg plutselig kvepper til og bråvåkner. Utenfor uler stormen. Alarmen går! Sirenen skingrer med en infernalsk lyd som gir en isende kuldegysing gjennom marg og ben. Hva er det som skjer? Den første tanken som slår ned i meg er at det er brann om bord. Gjennom larmen kan jeg oppfatte skarpe kommandorop: Alle mann på dekk! Redningsvester på! Så fort det lar seg gjøre jumper vi ut av køyene og stormer opp leideren til båtdekket. Lynende kvikt kommer vestene på. Jeg retter blikket mot forstavnen på skipet - og stivner til.

Selv idag ser jeg klinkende klart for meg det skremmende synet som åpenbarte seg der fremme foran baugen. Jeg kan nesten ikke tro mine egne øyne. Som i drømme stirrer jeg som hypnotisert mot en kolossal stor gjenstand som ruver foran oss som en vag skygge i det demrende nattemørkret. Som paralyisert står jeg der og er hjelpeløs vitne til at vi er på kollisjonskurs med denne uhyrlige, svarte gjenstanden! Som i et glimt ser jeg for meg at jeg ligger kavende i et opprørt hav og gulper saltvann. Tanken på at jeg kanskje skal møte døden her ute på Skagerrak farer gjennom meg som et lyn - er det vondt å drukne, tar det lang tid.

Kapteinen er forlenget kommet ut på broen. Rank som et lys står han der og griper rundt brovingen så knokene hvitner. Blek men fattet. Med sammenbitte lepper betrakter han hva som holder på å skje.. Han røper ikke med en mine hva han tenker. Med løftet hode stirrer han på noe der fremme.

Et gedigent fyrtårn kommer til syne i halvmørkret foran oss. Havet vasker om dets fundament så skumsprøyten står himla høyt. Vil vi gå klar, eller. Sekundene går. Spenningen stiger. Alle mann holder pusten.

Plutselig hører vi et dundrende brak idet skuta blir tatt av en frådende bølge og slått mot fundamentet på fyrtårnet. Det knaker i splintrende treverk. Den neste sjøen slår i motsatt retning, så det blir noen tomme klaring til denne sementgråe veggen ved siden av oss. I all hast blir noen fenderer som alltid ligger klare, kastet ned langs skutesiden. Åndeløs stillhet råder. Alle mann følger skipets bevegelser med Argus øyne. Enda engang blir skipet slengt nådeløst mot tårnet av en svær bølge, men trykket mot skroget blir noe dempet denne gang grunnet fenderne som henger langs siden.

Det knaker i skroget. Minuttene går. Skipet glir så uendelig langsomt langs fyrtårnets blankskurte side. Fenderne er til god hjelp, men de kan ikke forhindre at skuta gnisser faretruende mot denne grå sementveggen. Det råder total stillhet ombord. Alles øyne er rettet mot babord side. Det er som om tiden står stille. Vil hun klare det. Endelig - etter noen nervepirrende minutter er hun gått klar. Et lettelsens mumling kan høres blant mannskapet. Vi er reddet! Det mørke, fryktinngytende fyrtårnet som har skapt slik skrekk blant oss forsvinner sakte akterut. Bare skumsprøyten rundt det markerer hvor det er, inntil også den taper seg i de halvmørke morgentimene.

ETTERSPELL.

Straks vi er flott igjen, entrer øyeblikkelig maskinisten og et par andre ned i skipets indre for å inspisere eventuelle skader, spesielt om det har oppstått noen lekkasje. Heldigvis så viste det seg at skipet hadde tålt denne hardhendte behandlingen utrolig godt. Noen spanter var riktignok delvis brukket av det ublide sammenstøtet med fyrtårnet, men skaden hadde stort sett ingen betydning for seileferdighetene.

Umiddelbart etter skaffe den påfølgende dag, blir hele mannskapet beordret om å innfinne seg på båtdekket. Hensikten med det var om mulig å avdekke hva grunnen kunne være til at denne fatale hendelsen kunne skje. Innledningsvis åpnet Kapteinen med at det er hans plikt å rapportere dette sammenstøtet omgående til eierselskapet over skipets radio. Sammen med resten av offiserstaben har han allerede utarbeidet en rapport om selve hendelsen, men det gjenstår å avsløre omstendighetene bak denne nesten ulykken.

Under høringen ble det omsider avdekket at påtroppende elev som skulle holde utkikk etter farlige gjenstander forut, like godt hadde lagt seg til å sove under noen reserveeil. Dette var en så grov forsømmelse i tjenesten at de ville få de alvorligste konsekvenser for vedkommende. Noe som skjerpet tjenesteforsømmelsen ytterligere, var at utkikken har et særdeles stort ansvar for sikkerheten om bord. Hans plikt er å utvise årvåkenhet og øyeblikkelig å gi melding om mistenkelige gjenstander forut, slik at skuta kan legge hardt ror og dreie bi. I dette tilfelle ble denne regelen totalt oversett. Også de som sto til rors måtte ta sin del av ansvaret. Hard sidevind kombinert med sterke understrømmer hadde resultert i at skipet hadde drevet noe ut av kurs. Denne kursendringen hadde nok ikke hatt så stor betydning hvis den hadde skjedd i rent farvann, men akkurat her skulle den få fatale konsekvenser.

I så henseende ble de to som sto til rors dømt på grunnlag av at de hadde unnlatt eller oversett navigasjonsboka's instruksjoner som sier at ved sterke understrømmer, samt sidevind fra samme retning, skal kursen ligge minimum et par grader mot været over oppgitt kompasskurs for å korrigere avvik. Denne regel ble ikke fulgt.

Denne skjebnesvangre hendelsen skulle få fatale følger for de impliserte. Grov forsømmelse i tjeneste ble dommen. Den resulterte i at det var tre matroselever mindre i vårt kull da skuta vendte baugen hjemover igjen.

LANDLOV I AALBORG.

Innseilingen gjennom Limfjorden på vei til Aalborg, var en interessant opplevelse. Det som slo meg mest i første omgang var det flate, steppelignende landskapet på begge sider av fjorden. Det var knapt en skikkelig forhøyning å se. Alt var totalt forskjellig fra min hjembygd langt der inne i fjellheimen.

For fulle seil, og med det norske splittflagg vaiende i flagglina bak aktre mast, gled vi for sakte fart inn mot brygga på Aalborg havn. En stor menneskeskare var møtt fram på brygga. De viftet iherdig med det danske flagg i det de ønsket de norske vikinger velkommen. Det var ikke måte på den stas og virak som våre danske venner viste oss. Noen ble til og med båret på "gullstol" gjennom folkemengden. En morsom gestus som ble applaudert med ovasjoner og hurrarop fra mange. Det var tydelig å se at de norske matroselever i sine nypressede blåe uniformer med den karakteristiske hvite kraven, samt den hvite kadettlue på snei, var populære gjester.

Som en slags påskjønnelse for vår innsats og samarbeidsvilje så langt, skulle vi belønnes med landligge her en hel uke på Aalborg Seamens Service's bekostning! Og det var jo strålende nyheter for oss ubemidlede kadetter. Mottakelseskomiteen med borgermesteren i spissen geleidet oss etter hvert opp til Aalborg Sjømandshjem, som lå litt lenger inne i byen, der både offiserer og menige ble innkvartert med alle de bekvemmeligheter hjemmet hadde å by på. Etter å ha blitt servert en bedre 3 retters middag, fikk vi tildelt et lite hefte med overskrift: Ugens Begivenheder, udgivet af Aalborg - Nørresund Søfarts - Service.

Der ble det blant annet opplyst at Sjømannshjemmet hadde 66 sengeplasser, restaurant og gratis "vaskehus."

Hjemmet hadde til og med boblebad - eller på dansk "brusebad" - til kr. 0,50! Og da kunne du "bruse" så lenge du ønsket! (1955 priser.) Hver tirsdag aften var det film eller annen underholdning til kr. 2. Hver søndag aften ble det arrangert kameratslig samvær.

Vår kontaktmann Jens Nicolaisen (Nick), var gjestfriheten selv, og viste oss veien til byens mange severdigheter. Vi fikk omvisning bl.a. i Aalborg Stifthospital. det gamle helligåndshus. Videre, Aalborgs eldste beboelseshus (år 1431), med munkegang, refrektorium, og kapitelsal med kalkmalerier. Derfra ble vi geleidet til Aalborghus, slottet ved havnen, bygget i år 1539.

Jens Bangs Stenhus, nordens største borgerhus fra rennesansen (1624), og som ifølge Nick, vår utmerkede guide, inneholdt byens største vinkelder. Videre avla vi Mindelunden bak Ansgar Kirken et stille besøk. Vi hedret Frihedskampens ofre med 2 minutters stillhet med honnør.

Deretter var det anledning til å entre opp til toppen av Aalborg "Tårnet", som hadde en "smuk udsigt" fra en høyde av hele 105 m over havet. I Entre kr. 0,60. For ikke å forglemme Zoologisk have som hadde hele 1300 (sic !), dyr fra alle egne af jorden. Entre kr. 1,25.

Som om dette ikke var nok, fikk vi sogar tilbud om å leie en sykkel mens vi var på disse kanter! Teksten i vårt innbydelsesskriv "Ugens Begivenheder" lød: "Vil De have en chance for at se lidt mere af Aalborg - Nørresundby eller omegn, når Deres skib anløper byerne, så har Søfarts- Service arrangert en cykle - service, hvor det kan leies en cykel

for 3.00 kr. pr dag. Et antal gode sykler står til disposition for søfolk, der vil lidt udenfor Aalborg - Nørresundby havne, ud til skov og strand, ud for at opdage, at Aalborg - Nørresundby er andet end kajer og kraner. Tal blott med "Nick", så vil han hurtig kunne anbefale nogle gode ture i Aalborg - Nørresundbys omegn. HUSK! Det kan også lejes knallerter og folkevogne ved henvendelse til "Nick".

Allerede neste dag oppsøkte Einar og jeg vår generøse kontaktmann "Nick, som tilbød oss å låne to gode sykler for den nette sum av kr.3.00 pr. dag! Vi syklet oss etter hvert inn i en fantastisk flott natur med god utsikt til alle kanter. Her var en fri for å møte alle disse hersens bratte motbakkene som vi var vant med hjemmefra. Et annen fordel ved en slik tur er at du får så god tid til å fange inn alle de nye synsinntrykk som kommer mot deg, i motsetning til å benytte kollektiv transport.

Min gode venn Einar var så heldig å være i besittelse av et Leica camera som ble flittig brukt til å forevige alle de fantastiske flotte naturperlene vi syklet forbi.

Vikingegravpladsen, en 1000-årig gravplass gjorde et sterkt inntrykk på oss, og både stedet og naturen rundt den var meget fotogen.

Vi gledet oss begge til filmen skulle fremkalles, da det var mange bilder fra også overfarten til Danmark, med oss matroselever i fokus både i fritid og arbeid.

Men da vi ved en senere anledning tok oss en spasertur til Skovbakken - en skjermende idyllisk lund av gammel "bøgeskov"- vart fotoapparatet ved en forglemmelse forlagt på en benk i parken. Da vi var et godt stykke på hjemvei snudde Einar seg plutselig og så bestyrtet på meg. Han sa kun ett ord: Apparatet! Vi sprang tilbake så fort vi maktet - men dessverre, apparatet var søkk borte, til enorm forargelse for eieren over å ha mistet denne uerstattelige filmen.

HJEMREISE.

Ingenting varer evig. En ukes tid går veldig fort, spesielt når du er i godt selskap. Nå har tiden for vårt opphold munnet ut. Det er på tide å forberede vår avreise. Som en verdig avslutning på vårt vennsbesøk til vårt danske broderfolk, ble vi invitert til å overvære et fantastisk luftsirkus på Ålborg stadion. Den såkalte "Zugspitze - truppen" oppviste halsbrekkende luft-akrobatikk på motorsykler - i 40 m høyde. Det var en nervepirrende opplevelse å se disse akrobatene i aksjon, der de raste avsted med en svimlende fart på en skinne som var spent mellom to master. Det var sogar en av akrobatene som hang etter styret mens motorsykkelen roterte over skinna i en rasende fart. En virkelig flott sirkus opplevelse som vi ikke hadde sett maken til tidligere.

Om kvelden samme dag var det avskjedsgudstjeneste i Den Romersk - Katolske kirke. En minneverdig, og høytidelig avslutning på vårt Danmark-opphold som vi satte meget stor pris på.

Påfølgende dag var det å klargjøre skuta for overfarten til hjemlandet. Da vi omsider var reiseklar sto det mange av våre danske venner og andre skuelystne og vinket oss avgårde. Det steg et høylytt jubelrop opp fra folkemassen da det Norske splittflagg ble heist til topps i flaggsnoren på mesanmasten, samtidig som vi matroselever sto på et snorrett geledd og gjorde honnør med hånden til luen idet det ble kastet loss.

Så gled skuta langsomt ut fra skipskaaien, og vendte stavnen ut mot den idylliske Limfjorden som åpnet seg i all sin prakt - med de karakteristiske flate landområder på begge sider av fjordarmen.

Teamfelleskapet som vi i lengre tid hadde drillet på, fungerte meget godt. Etter å ha seilt noen timer langs Skagen, kom vi etter hvert ute i åpnere farvann. Kursen ble plottet ut. Destinasjon Oslo.

For å ha noe interessant å se fram til på hjemturen, ble det besluttet at vi skulle følge samme leia innover Oslofjorden som krysseren Blucher fulgte, da den stevnet inn gjennom Drøbaksundet i mulm og mørke for slokte kjenningslys natt til 9.april 1940. Men som kjent, mislyktes overraskelsesangrepet på Oslo. Det ble avverget av et snarrådig mannskap på Oscarsborg festning. Kanonene spilte opp, og sendte velrettede granatsalver mot krysseren, som ble skutt i senk. Ca. 1000 tyske soldater omkom idet krysseren gikk rundt.

I dag har kanonene på Oscarsborg forlengst stilnet. Ingen truende kanonløp peker ut mot innløpet lenger. Fred og frihet råder. Idet vi seiler forbi denne idylliske øya - med festningsanlegget ragende på toppen - er det besnærende å tenke på at det i første fase av krigen foregikk en kamp på liv og død her.

Med ærefrykt i blikket betrakter vi denne dødens krigsskueplass, der hundrevis av unge soldater mistet livet.

Etter å ha passert Hurumlandet med den vakre byen Drøbak på den andre siden, åpnet fjorden seg gradvis inn mot Oslo. Den siste fase av innseilingen mot hovedstaden foregår med full seilføring, og med det Norske splittflagget blafrende i den friske høstbrisen.

Nå har den stolte, hvitmalte skute - som trygt har båret oss på sin rygg over både et stormfullt og stille hav - funnet tilbake til sin faste ankringsplass.

En odysse' er over både for skip og dens besetning. Tiden ombord vil forbli et uforglemmelig minne - en eventyrlig reise som har bydd på mange vakre opplevelser og gledesstunder.

I særdeleshet vil jeg minnes det gode kameratskapet ombord. Mange vennskapsbånd er blitt knyttet på de to månedene vi var sammen. Tiden på Christian Radich vil gå inn i historien som en minnerik og uforglemmelig del av mitt liv. Det var vemodig å ta avskjed. Men minnene vil leve. Lenge.

Den 1.oktober 1955 mønstret jeg av. Jeg ble boende en tid på sjømannshjemmet i

Oslo i påvente av hyre. Så gikk turen til Malmø. Der mønstret jeg på en oljetankbåt som gikk i fraktesfart mellom Sverige og de Karibiske øyer. Men det er en annen historie.

Takk for at du tok deg tid til å lese gjennom denne tildels langtekkelige historien.

Einar Bjørsmo.