

Her fortsetter Einar Bjørsmo sine erindringer fra skoleskipet.

Christian Radich: Oktober 1955.

Et maritimt kurs i teknisk sjømannskap er i fullført, et semester der pliktoppfyllelse og ansvarsbevissthet har stått i fokus.

Undervisningen, både den praktiske og teoretiske, har hovedsakelig foregått i åpen sjø, delvis over værharde havstrekninger, noe som har resultert i en del skader. Spesielt hardt har det gått utover rigg og seil. Skuta skal nå gjennomgå en grundig overhaling i forbindelse med den avsluttende hovedoppgaven, en seilas over til Danmark, med påfølgende markering ved hjemkomst.

Med skurekost og malerpøs.

Siden skuta klappet til kai, har det vært full aktivitet både i riggen og på dekk, med å utbedre skader. Mens noen har vært opptatt med skurekost og malerpøs, har andre hakket rust på steder der salt sjøvann har tæret på skroget, spesielt rundt ankerklyss og andre utsatte partier.

Uværet har også herjet stygt med skansekledningen på babord side, tunge bråttsjøer har slått inn rekka på flere steder. Aller verst har det gått ut over rigg og seil. Sterke stormkast som plutselig slo inn og fylte seilene til bristepunktet, forårsaket ekstrem hard påkjenning, slitasjer som førte til noen revnet i sømmene, mens andre ble slitt i filler. Slitasjen på seilene har ført til at seilmakeren og hans medhjelpere har hatt en stri tørn oppe i riggen, en langvarig jobb som har dreiet seg om reparasjoner og utskifting av seilduk, fra mesan til flyng jib, et tidkrevende arbeide, i og med at stikking av seil er et fagmessig håndverk som må utføres med den største nøyaktighet.

9000 meter tau.

Overhalingen omfatter også "9 km løpende rigg", det vil si: fornying og ettersyn av 9000 m flettet tauverk som utgjør riggen. Da både rigg og vant, som hovedsakelig er laget av flettet manillatau, ofte utsettes for salt sjørokk, medfører dette stor slitasje, som igjen betyr at tauverket må overhales eller utskiftes med visse mellomrom. Selv om tauverket er impregnert, vil det salte vannet tære på tauene slik at slitestyrken svekkes etter hvert.

Naglebenken - en viktig innretning.

Jevnlig vedlikehold trenger også naglebenken, en solid eikeplanke med koffernagler, bolter som er laget av hardved eller messing og festet til planken, en anordning der trossene henges på naglen ved bruk av knop eller stikk. Festepunktene som naglene sitter i, må jevnlig ettersees, byttes ut eller repareres så snart de viser antydning til slark. På naglene henger oppkveilet bunter med tau, der hvert enkelt har sin spesielle oppgave i forbindelse med regulering av seilføringen. Tauene går under betegnelsen; fall, nedhalere, gordinger, gitau, skjøter, og braser. Det er særdeles viktig at et gitt tau blir festet til riktig nagle. Tau som krysslegges, altså henges på feil nagle, kan medføre forsinkelser, eller i verste fall få fatale følger når skipet skal foreta en stagvending i trangt farvann, der alt må gjøres i riktig rekkefølge - og ikke minst, det må utføres hurtig og uten nølen. Taukveilene skal henge en fot over dørken for å unngå snubling når skuta slingrer i urolig sjø.

Etter en ukes aktiv sjauing, der samtlige har ytt sitt beste på hvert sitt felt, er skuta et flott syn, der den ligger heloverhelt og nymalt fra mastetopp til fribord, med samtlige seil blafrende i den svale havbrisen. Klar for seilassen til Danmark.

Sjøfartsbyen Aalborg.

Tradisjonen tro avsluttes hvert semester med en oversjøisk seilass, som ofte kombineres med repetisjoner i ferdighetsutøvelser. Seilassen denne gang skal ende opp i den vakre sjøfartsbyen Aalborg i Danmark. Vi skal, ifølge de oppgitte opplysninger som står på oppslagstavla, innkvarteres på byens sjømannshjem, hele seks dager til ende, slik at vi får god tid til å bese byen og omegn. Med dette for øye har vi fått tilsagn om at sykler vil stå til disposisjon hvis noen ønsker seg litt lengre ut i periferien. De såkalte "hvide klinter" - kalkklipper som er blitt avdekket etter at havet har vasket ut jordsmonnet ved strendene gjennom årtusener - skal være et yndet utfartssted. Mange av oss har aldri vært der før, underskrevne medregnet. Så her har vi noe å se frem til.

Under siste finpuss av briefinggen, ble det for øvrig opplyst at under seilassen skal det også foregå repetisjoner ang. teamwork eller samarbeidsteknikk, som omfatter så vel brann, som evakuering, livbåt-øvelser, samt kontroll på daviter og blokker, riggens løpeverk

m.m. For uten nevnte øvelser, er vi også anmodet om å utarbeide en rapport som vurderer /analyserer skutas stabiliseringsdyktighet og manøvreringsegenskaper i rom sjø. Da en slik oppgave egentlig faller utenom det ordinære pensum, er den bebudet som en frivillig tilleggsoppgave, slik at vi skal ha noe å bryne oss på. Rapporten vil bli utferdiget av samtlige elever i fellesskap, og fremlagt når skuta har tilbakelagt de havområder den skal krysse på toktet til Danmark.

Speider over hav mot Danmark.

En disig oktobermorgen, i det dagen gryr i øst, letter den nyoverhalte skuta anker og seiler utover Oslofjorden i smul sjø med maksimal seilføring. Seilasen mot Danmark er i gang. Vi som har frivakt står på dekk og betrakter alle de vakre holmer og skjærgårdsidyller som glir sakte forbi, den sagnomsuste Hovedøen, Langøyene, Heggholmen, Malmøya, Bleikøya, samt andre kjente øyer og holmer i nærområdet som vi har studert på avstand tidligere i forbindelse med utallige øvelser under kurset, med Oslofjorden som øvingsområde. Utenfor munningen av Oslofjorden, noen kvartmil sørvest av Skjærhalden, får vi føling med Nordsjøen, her stamper skuta inn i krappe etterdønninger som det fremdeles er litt futt i etter siste høststorm, men ikke verre enn at kaffekruset holder seg i ro på bordet uten at en må slå opp slingrelista. Selv over det beryktede Skagerrak-stredet er været stabilt og slingringen overkommelig. Ved innseilingen til Limfjorden, en smal fjordarm som går inn til Aalborg, kommer en del mindre båter mot oss, der passasjerene reiser seg opp og vinker med det danske flagg. Ryktet om vår ankomst har tydeligvis løpt i forveien. En trivelig mottakelse som vi alle setter stor pris på. Båtfolket følger etter i vårt kjølvann, helt til skuta legger bi ved byens kaianlegg.

Dansk-norsk forbrødring.

På sjømannshjemmet blir vi hjertelig mottatt av vertskapet, der vi får anvist to eller firemannsrom. Utpå formiddagen neste dag, får vi beskjed om at det er en del elever fra Skoleskibet Danmark som er på vei i ens ærend for å ønske oss velkommen. Da de danske gaster ankommer, tar bestyreren oss med på en felles omvisning både i og utenfor hjemmet. Deretter samles vi i spisesalen, der vi blir oppvartet med alskens gode retter, som avsluttes med en pint eller to av det

smakfulle danske ølet. Etter middagen samles samtlige til sosialt samvær i gjesterommet, der vertskapet byr på te eller kaffe etter behag, mens vi utveksler henvendelser og tildragelser som hver enkelt har opplevd. En trivelig sammenkomst.

De hvite klinterne.

Da anledningen byr seg er vi ikke tungbedt om å ta i bruk syklene som står til disposisjon på brygga, klargjort for en utflukt til de berømmelige hvite kalkklipper, som det er mange av langs kysten. Da vi har syklet noen kilometer langs en fjordarm, får vi øye på noen hvite søyler som stiger opp fra havet. Etter å ha klatret til topps på den høyeste klippen, åpenbarer det seg en fantastisk utsikt i alle retninger utover det flate landskapet. Langt der ute i vestlig retning, der himmel og hav møtes, kan en så vidt skimte en smal landstripe, en av de mange øyer som Danmark er så rik på. Det vide, åpne landskapet, frodige gressletter fri for stengsler, var et storslagent syn, som virkelig imponerte en som kommer fra en innlandsbygd. Mens vi sto der oppe "på bjerget", fikk vi også med oss når sol går ned i hav, en slående vakker opplevelse det også. Gode minner å ta med seg videre på veien.

Knæk ikke kviste her.

En annen severdighet som er verdt et besøk, er byens flotte parkanlegg, der en kan rusle i fred og ro blant gamle ærverdige eiketrær, eller slappe av på en benk og lytte til den svake susen når vinden rasler med bladene i eiketreets løvrige krone. I tillegg til knudrete eiketrær, vokser det også mange andre varmekjære treslag her, blant andre en vakker "bøgeskov", som tydeligvis er fredet, i og med at det står et skilt som sier: "Knæk ikke kviste her". Tydeligvis en påminnelse om å fare varsomt fram, slik at denne vakre bøkelunden kan bevares ubeskadiget i sin opprinnelige form. Her er det noe for enhver smak, også de kino-interesserte fikk sine ønsker oppfylt, for ikke å glemme sjøfartsmuseet med oldtidssamlinger, en meget interessant opplevelse som virkelig var verdt et besøk. Selv om vi ikke rakk over alt, var de fleste skjønt enige om at vi hadde fått med oss mye av det som var severdig i denne byen. Men oppbruddets time kommer før eller senere. Tiden går fort i godt selskap, som det heter. Det følte nesten vemodig å ta

avskjed med alle hyggelige mennesker som har stått på og bidratt etter beste evne for at vi skulle trives. De har utvist en åpen gjestfrihet som vi alle setter meget stor pris på, en vennskapelig omsorg som vil bli husket lenge.

Stri tårn hjemover.

Da vi kaster loss, en morgen med vind og strie regnbyger, har en del mennesker, til tross for ruskeværet, møtt frem for å se oss vel av gårde. For halv seilføring siger skuta sakte ut gjennom Limfjorden, samme fjordarm som vi seilte inn i for noen dager siden. Ferden går videre langs Jylland's østkyst mot Skagen, en landtunge som markerer den ytterste utpost før Skagerrakstredet. Videre nordover er det åpent hav, der grågrønne dønninger ruller mot en horisont som knapt er synlig i den grå disen.

I værgudenes favntak.

Det er som om værgudene har bestemt seg for å sette oss på prøve på hjemturen. Så snart vi har rundet Skagen, slår Nordsjøen til med full tyngde. Frådende bråttsjøer med skumskavler over bølgekammene, topper seg opp foran skuta, for deretter å slå til med et drønn mot skipssiden så sjørokket driver oppover vantene. Kaskader av styrtsjøer fosser over relingen, noe som fører til at skuta krenger betydelig under presset fra den enorme vannmengden. Svære bølger bryter uavbrutt over baugen, samtidig som sjøen fosser over rekka og presser skuta ned, en uheldig kombinasjon som kan destabilisere flyteevnen merkbart.

Opp å reve seil.

Barometeret faller. Et urovekkende tegn. Stormen øker på. Ingen tid å miste. Seilene må reves så fort det lar seg gjøre. I en viss fart tårner samtlige ut for å berge seil, en stri jobb som krever både årvåkenhet og ytterst påpasselighet, da blafrende seil kan slå deg på havet i et ubevoktet øyeblikk. Drivankeret blir lempet over rekka. Sakte begynner skuta å dreie slik at sjøene etter hvert slår inn mot babord låring - dvs. babord side av akterskipet sett aktenfra - noe som gjør at den ikke ruller fullt så mye. Etter hard jobbing får vi omsider manøvrert skuta opp mot været, slik at baugen skjærer bølgene. Med kun styrings-seilene oppe blir den liggende å stampe

mot tung sjø - med baugen mer under enn over vann. Liten eller ingen fremdrift å spore. Loggen girer i takt med bølgene. Heldigvis er det tilsynelatende rent farvann forut. Hvite brenninger, som ofte indikerer undervannsskjær, er det ikke antydning til så langt øye ser. Riktignok er det montert en hjelpemotor under poopdekket, men den skal kun tas i bruk i nødsfall; eksempelvis hvis skuta driver hjelpeløst mot et skjær, eller får problemer med styreanordningen, slik at risikoen for totalforlis er overhengende.

Alle luker skalkes.

Stormkastene øker på. Bølgene reiser seg tårnhøye foran baugen. Værgudene har ikke tenkt å slippe taket så lett. Stadig sterkere slår sjøene med dumpe drønn mot skroget så det knaker i spantene. Hver gang skuta legger seg over, fosser vannmasser over rekka, som flommer videre innover dekk, noe som tidvis setter dørken under vann. I slikt vær skal lukene skalkes og mannskapet holde seg under dekk; der man sitter i åndeløs spenning, i en trykkende tilstand som minner litt om en slags ubåt-tilværelse mens det står på. Det er kun vakthavende offiser og de to som står til rors som er oppe på dekk - utvilsomt en sur jobb i slikt vær. Som en sikkerhetsforanstaltning har Kapteinen kontakt med rormannskapet via intercomen, en trygghet for at øyeblikkelig hjelp kan ordnes hvis problemer oppstår. Da roret er frittstående, altså uten rorhus, kan det være en stor påkjenning å stå til rors i rokk og fokk i to timer i strekk og tviholde på roret i tung sjø, ofte både våte og slitne, samtidig som de må passe på nevene hver gang roret slår. Tiden blir lang for oss som sitter innestengt nede på banjeren og merker en umiskjennelig skaking i skroget hver gang brottsjøer slår til med hule drønn mot skipssiden, noe som høres ganske uhyggelig ut. Med drivankeret som et haleheng bak poopen, presser skuta seg standhaftig frem, sjømil etter sjømil mens havet står i kok rundt den. Hver gang den kjemper seg opp fra en bølgedal - lik et sjøuhyre som stikker snuten opp fra havdypet - knaker det faretruende i spant og taljer. En svak skjelving går gjennom skroget i det den når toppen av bølgekammen, før den på ny tar sats og stuper ned i neste bølgedal. Ikke noe merkelig i at sjøsyka herjer nede på banjeren. Slik fortsetter hun å kjempe seg fram gjennom stormbygene - time etter time, et helt døgn.

Kong Neptun slipper taket.

Omsider løyer vinden og bølgene avtar etter hvert. En lettelse for alle. Mange begynner å bli slitne. Godt å komme opp på dekk og trekke frisk luft igjen. Seilene settes på nytt, og kursen hjemover plottes ut på draftet. Atter en gang har den gamle sliteren vunnet over havets enorme krefter, en storslagen bragd som beviser skutas uovertrufne stabiliseringsegenskaper - når det virkelig røyner på. Etter å ha fullført dette hasardiøse toktet, og berget oss trygt i havn, fikk skuta den velfortjente betegnelsen "HAVETS DRONNING". Og det med rette!

Vel i havn.

En snau kabellengde utenfor Skillebekk brygge, ligger skuta atter oppankret på sin faste plass på redan. På hjemturen, under seilassen over Skagerrak-stredet, viste det seg i etterkant at hun hadde fått en del kvestelser, en skade som allerede er utbedret. Nå er samtaleemne på alles lepper en nær forestående seremoni, en markering i forbindelse med avmønstringen. I den anledning er skuta pyntet fra forre mastetopp til mesanmast med glitrende girlandere og fargesprakende flagg. Det er tydelig å se at begivenheten allerede er bekjentgjort, for innover fjorden dukker det opp mange typer fartøyer med kurs mot Havets Dronning - alt fra små tjærebredde prammer til strømlinjeformede yachter. Noen stagvender, går baut og krysser opp mot vinden, for så å bli liggende å andøve i nærheten av skuta. Andre har sjøsatt prammen sin og kommer roende med lange, seige åretak. Da de nærmer seg, løftes årene opp slik at de danner et V- tegn. De aller ivrigste legger bi kloss inntil skutesiden for å ta et nærmere overblikk over aktiviteten på dekk, samtidig som de benytter anledningen til å knipse noen bilder. Et filmteam, som har rigget seg til på en skøyte noen båtlengder unna, retter kameraene mot skipet, mens et par gaster semaforerer med signalflaggene: "lykke til med dagen". Så, etter alt å dømme, synes den forestående avmønstring-seremonien å være et yndet utfartsmål for den båtinteresserte del av byens borgere.

Høytidelig avmønstring.

På båtdekket, langs en snorrett linje, står samtlige matroselever oppstilt i sine nypressede uniformer med lua kjekt på

snei. Dagens vakthavende kommanderer : Giv akt ! Hælene slås sammen med et unisont klikk. Rettstilling inntas. Samtlige står med løftet hode. Blikket rettes mot det Norske flagg som sakte går til topps i mesanmasten til den enstonige lyden av en langtrukken fanfare. Så snart den siste tonen har dødd hen, kommer Kaptein Kjeldstrup ut på brovingen, iført sin flotte mørkeblå gallauniform med emblemer i gull rundt armbrettene. Over venstre brystlomme glimter det i diverse medaljer. Jakkeslaget er prydet med fargerike båndstriper i flere etasjer, et tydelig tegn på at Kapteinen har lang fartstid bak seg, ordener han har tilegnet seg både i marinen og som seilskuteskipper. Med høyreist hode og verdighet i blikket vender han seg mot oss, samtidig som han løfter høyre arm mot luebremmen. Kapteinen entrer ned leideren samtidig som han gjør honnør mot flagget. Med taktfaste skritt går han mot de høytidsstemte elevene. Vakthavende befaler: På stedet hvil.hvil!

Kapteinen går sakte langs geledet, tar hver enkelt i hånden og sier noen oppmuntrende ord, samtidig som han overrekker hver elev en lyseblå konvolutt med gullkant. Etter å ha overlevert eksamensdokumentet holder han en kort, men gripende avskjedstale, der han ønsker hver enkelt lykke til videre i livet, enten man velger å tilbringe det på land eller sjø. Fra nå av er vi å betrakte som hyresøkende, klar til å mønstre på den første båt i inn - eller utenriksfart som måtte ha behov for å komplettere sitt mannskap ytterligere. Etter at den seremonielle avmønstring er over, blir den behørig feiret med en bedre middag i offisersmessa, samt noen glass med ekte Jamaicarom.

Et tilbakeblikk.

Erindringene fra den tiden jeg har vært ombord, er både innlevende og mangeartet. Alt fra rolige seilaser på et sølvglitrende hav - den gang en sto ved rekka og betraktet den rødgule solskiva mens den sakte gled ned i et mørkeblått hav - til stormfulle tokt over utsatte havstrekninger der vi stampet oss fram gjennom brott og brenninger, mens svære bølger brøt inn over dekket. Særdeles minneverdig er det enestående samholdet, kombinert med innbitt viljestyrke, som medseilerne utviste hver gang det røynde på - en bragd som fremkaller den dypeste respekt.

Reve seil i 38 m høyde - med havet under.

De fleste opplevelser som har festet seg på netthinnen, er helst når uvær raste og sjøen gikk tårnhøy. Spesielt godt minnes jeg de gangene en måtte klatre 38 m til topps i en svaiende stormast for å berge seil, alt mens strie stormbyger kom feiende inn med full styrke og truet med å rive seilene i filler. Her gang stormen kom hylende, var det bare å vri seg ut av hengekøya, gni søvnen ut av øynene, hive på seg noen klesplagg fortere enn svint, entre opp i masta og forsøke å beslå seilene - uansett tid på døgnet. Alle seil, unntatt styringsseilene måtte fires så fort som mulig for å unngå at de revnet, eller slitt løs fra sine fester, med den katastrofale følge det måtte få for manøvreringen. Så var å hale opp hvert enkelt seil, en stri tørn, da de ofte var våte og tunge som bly. Deretter måtte de seises, en ikke helt enkel oppgave det heller, når en måtte holde seg fast med en hånd og forsøke å gjøre jobben med den andre. Deretter var det å bevege seg med stor forsiktighet utover fotpertene, gjøre et iherdig forsøk på å surre tampene forsvarlig fast til tverråen; alt mens masta roterte lik en snurrebass som har mistet sin hastighet og begynner å vingle.

Måtte stole på egen dømmekraft.

En ubehagelig opplevelse var det også å stå øverst oppe i riggen hver gang skuta krenket voldsomt, slik at du plutselig hadde det svarte havet under deg; Vel å merke, uten det sikkerhetsutstyret en har i dag! Du hadde kun deg selv og din egen ferdighet å stole på. For øvrig fantes det vel knapt noe lovfestet regelverk eller sikringsforskrifter for de som arbeidet oppe i høyden den gang, hverken på sjø eller land. Så vidt jeg husker var det ingen instruksjoner om den slags å se på oppslagstavla på banjeren ihvertfall. Det eneste vi fikk beskjed om, var å holde et fast grep i vantene og klatre med forsiktighet, og unngå å tråkke på fingrene til kompisen under deg! Og, for all del, ikke se ned. Opp til rånokka, den øverste rå på stormasta, er det nokså høyt, hele 38.00 m.o.h. For å være helt ærlig, måtte jeg ståsette meg- hver eneste gang- skulle jeg makte å entre til topps, da jeg slet med en enorm høydeskrekk- en skrekk jeg fremdeles sliter med. Men alt gikk bra. Heldigvis. Ingen alvorlige uhell den tid jeg var ombord. Kanskje kunne noen være litt dumdristig - kjekt å vise seg liksom - men også den slags løssluppenhet gikk over all forventning. Og godt var det.

Nye utfordringer.

Mens vi venter på giggen som skal frakte oss i land, lener noen seg nonchalant mot rekka, stirrer mot land med sneipen i munnviken og matroslua kjekt på snei. Andre tar et slag over dørken, alene eller i små klynger, der de går og utveksler erfaringer fra tiden ombord. En og annen har slått seg ned på en pullert med en rullings, der de sitter i sine egne tanker. Kanskje èn av de løfter blikket opp mot stormasten og grøsser litt, mens han tenker tilbake på alle gangene han ble purret ut i svarte, stormfulle netter, for å reve seil når stormen ulte og regnet pisket mot ansiktet. Dengang da skuta slingret så voldsomt at en måtte klamre seg fast til vantene så knokene hvitnet, samtidig som en så lukt ned i det svarte, frådende havet under seg.

Til tross for mange opprivende hendelser, var vi alle skjønt enige om at livet ombord også hadde hatt sine lysere sider - med max. seilvær og sol over glitrende hav. Den gang en kunne sette seg ned på en pullert, la blikket gli utover holmer og skjær, mens en beundret den strålende glansen som lyste opp skyene i det sola gikk ned bak horisonten i vest. Ingen var i tvil om at tiden sammen hadde vært både lærerikt og interessant på mange måter. Vesentlige erfaringer å ta med seg videre i livet, der nye utfordringer ventet.

Vemodig å gå fra borde.

Vi er klar til å forlate Christian Radich - for siste gang. Vakthavende offiser ønsker oss lykke til idet han lemper fallrepet over rekka. I tur og orden klatrer vi ned taustigen til den ventende giggen som har bakkert inn til skutetida. Da alle er på plass, blir vi fraktet tilbake til Skillebekk brygge, der vi for noen måneder siden sto - med en viss sitrende spenning - og ventet på å bli fraktet ut til skoleskipet. I dag blir vi fraktet fra skoleskipet til samme brygga - men denne gang med pakksekken over skuldra - uten å vende tilbake. Ringen er sluttet. Foran oss ligger den uvisse fremtiden. Ingen kan forutsi hva den vil bringe på godt og vondt. Det kommer mange flere deler av Einar Bjørsmos erindringer.