

Siste episode av Einars erindringer. (Kanskje kommer det flere senere.)

Stormen bryter løs.

Så er stormkastene over oss - som sluppet ut av en sekk. Til tross for at båten er lastet til max. dybde, og dermed ligger dypt i sjøen, blir slingringen etter hvert så merkbar at slingrelista må opp for å beholde kaffekruset på bordet. Alt løst inventar blir surret fast, over som under dekk. Dønningene vokser seg skyhøye etter hvert som stormen øker på, og sjøen slår opp og fosser over relingen, slik at hele akterskipet tidvis legges under vann. Det går en svak skjelving gjennom skipet hver gang en tårnhøy bølge slår mot baugen med et brak. Som om ikke dette er nok, begynner motorene å ruse, de vil si at de går på tomgang hver gang akterenden på skipet løftes opp over vannlinja. Skulle uværet tilta ytterlig i styrke, slik at det representere fare for mannskap og last, vil det bli gitt ordre om å slippe ut olje i et forsøk på å roe ned bølgene - i den grad det lar seg gjøre. Alle mann er beordret til messa, det er livsfarlig å oppholde seg på dekk nå. Det er kun på kommandobroen det er full aktivitet, der både offiserer og rormann overvåker havets luner med vaktsomme øyne.

Motorhavari.

Time etter time kjemper M/t Beau seg gjennom grove bølger, sjøen fosser over baugen når båten stuper ned i en bølgedal. Stormen hyler og sjøene slår med høye smell mot skipssiden, samtidig som båten krenker kraftig. Jeg holder kaffekruset i den ene hånden og kakskiva i den andre, slik alle rundt meg gjør, da det er håpløst å sette noe på bordet. Ordinær skaffing kommer ikke på tale, det får vente til været roer seg ned noen hakk. Heldigvis er det ingen som er blitt sjøsyke, selv om sjøgangen er grov. Rett som det er, girer propellen, dvs. at den løftes over vannflata hver gang baugen går ned i en bølgedal. Plutselig fornemmer jeg at den svake vibreringen i dørken blir borte, og sekunder senere har de velkjente stempelslagene fra dieselmotorene forstummet. Stillheten som følger er øredøvende. Vi ser på hverandre. I villrede. Hva er skjedd? Straks etter spraker det i intercomen - "Dette er kapteinen. "Skade i motoren. Reparering pågår. Det kan ta noe tid"

Uten styring får båten virkelig juling i de høye bølgene. Den har dreiet av i den sterke vinden, og ligger nå på tvers slik at den får sjøene inn

midtskips. Stemningen er avventende, men ikke trykket. Vi setter vår lit til at denne stålkolossen vil tåle en støyt. Alle livbåter er intakt. Vakt utsatt.

Undervannsskjær.

Mens vi sitter og venter på informasjon fra maskinrommet, driver båten i syd-østlig retning. En eldre kar, 3 styrmann, som har vært ute en stormfull dag før, setter sjøbein og går med brede skritt mot skipsventilen som vender i den retning vi driver. Han blir stående en god stund, før han kommer tilbake setter seg på sin plass, litt blekere enn vanlig. Men fattet. Han rensker halsen. Så kommer det rolig - "Gutter, vi driver mot et undervannsskjær. Det bryter i hvit skumsprøyt noen nautiske mil forut".

Så knitrer det i intercomen - denne gang fra maskinrommet - "Maskinsjefen her. Stempel skadet. Arbeider på spreng. Varmt. Kom med kaffe og vann". Byssegutten melder seg. Jeg tilbyr å hjelpe, da vi er gode kompiser. Da vi omsider har maktet å ta oss ned den oljeglatte lederen som fører til maskinrommet - byssegutten med en pøs vann, jeg med en stor kaffekanne - slår den intense varmen mot oss som en vegg, og brent diesellukt river i nesen. Her er samlige, fra sjef til maskingutt, i full aktivitet med å utbedre skaden. I oljeflekkede skjorter, som sitter klistret til kroppen, og med svetten silende nedover de sotgråe ansiktene, arbeider de under høytrykk med å skifte ut et stempel i motoren. 1. maskinisten, en sindig og rolig person, tilsmurt med olje fra topp til tå, deler ut kaffe og vann, som de slurper begjærlig i seg, før de atter kaster seg over arbeidet med dødsforakt. Det siste jeg observerer før jeg forlarer maskinrommet, er de hiver skiftenøkler og annet verktøy over til hverandre - det tar for lang tid å gå. Her teller minuttene.

Venter i åndeløs spenning.

I mannskapsmessa, har treer'n - som 3.styrmannen kalles - tatt oppstilling ved ventilen. Etter som situasjonen utarter seg, har han tilbudt seg til å gi fortløpende informasjon. Uten å kunne foreta oss noen ting, driver vi sakte men sikkert mot skjæret. Kanskje noen i ren avmakt sender en lydløs bønn til Han som styrer med vær og vind. I hvertfall sitter alle i åndløs spenning og venter på hva som vil skje. Skal dette blir undergangen. En våt grav i Atlanterhavet. Alt er

så uvisst. Et must i all elendigheten er at denne gangen er vi lastet med råolje. Den antennes ikke så lett. Å gå med bensinlast er langt farligere på grunn av eksplosjons-faren, en liten gnist er nok til at man kan omkomme i et flammehav. Vi har hørt rykter om at så er forekommet med en båt som fraktet flybensin.

Fare for grunnstøtning.

Livbåtene henger i davidene, klare til å fires. Alle kontroller av firemekanismen er gjennomført av dagvakta som opererer på båtdekket. I messa sitter resten av mannskapet avventende med flytevester på. Framme ved ventilen står treer'n aktpågivende og følger med utviklingen. Rolig snur han seg mot oss. Så kommer det - "Skjær bryter ca. tre nautisk mil forut. Når ordren gå i livbåter gis, følg instruksjer." Alle mann er klare til å storme opp på båtdekket og innta sine innarbeidede plasser ved livbåtene. Mange ganger underveis har vi øvet på en slik situasjon - nå er det alvor. Minuttene går. Stadig driver skipet nærmere det lumske skjæret, der skumsprøyten står himla høyt hver gang sjøene spruter over. Et lysglimt i all elendigheten er at både vind og bølger står mot skipet, slik at effekten vind kombinert med sjø, er samvirkende når det gjelder å bremse fremdriften på båten, i noen grad. De fleste har nok innfunnet seg med at grunnstøtning vil være et faktum hvis ikke maskingjengen får i gang maskinen innen en viss tid. Så høres stemmen til Treer'n igjen, like kald og rolig som før, - "Avstand: to og en halv N.M". Minuttene går, lange som evigheter. Stemningen er tøyet til bristepunktet. Nervepirrende. Alle tenker sitt. I dypeste stillhet.

Reddet.

Med en ekstra redningsvest i den ene hånden, sittende fordypet i egne tanker, kvepper jeg plutselig til. Stempelslag! Plutselig lyder taktfaste slag i maskinen, som etter hvert øker i styrke. Motoren er igang! Det går en lettelsens sus gjennom salen. Underet har skjedd. Noen ser opp, leppene beveger seg i lydløse ord. Vi er reddet fra en uvisst skjebne, takket være maskingjengen, som har stått på og jobbet med dødsforakt for å berge mannskap og skip. For en bragd! For en enestående innsats! Alle står vi i dyp takknemlighetsgjeld til våre redningsmenn. Vel fortjente festtaler samt en verdig

påskjønnelse vil nok vente når vi legger til havn i Malmö. En fantastisk bragd, der noen få reddet så mange fra en uviss skjebne, en heroisk handling som lenge vil bli husket.

Atlanteren- en drøy strekning.

Dagen er på hell. Det lir mot kveld. Sola er i ferd med å gjemme seg bak noen ulne skyer i vest. I løpet av de siste dagene har vi tilbakelagt en lengre distanse over et rolig hav, uten at det har skjedd nevneverdige ting. Atlanterhavet, som har vist seg fra sin beste side, har vi lagt bak oss. Havet skifter fargetone fra blågrønt til mørkeblått mens jeg sitter oppe på baugen med min skarpe Zeiss-kikkert og speider innover mot Land's End, en langstrakt landtange som strekker seg utover den sydvestlige spissen av England, og som ender ved Isles of Scilly. Den Engelske kanal, som vi nettopp har seilt gjennom, er nærmest et strede med variabel bredde, som skiller Frankrike fra England. Avstanden mellom Strait of Dover i England og Calais i Frankrike, der strede er på det smaleste, er 32 km. På klare dager er det fullt mulig å se de hvite klipper ved Dover fra Calais - uten kikkert. Denne gang kommer vi til å passere kanalen i løpet av natta, en seilas på ca. 718 km. Jeg setter mitt håp til at vi ved neste gjennomseiling vil passere kanalen ved dagtid, slik at jeg kan studere naturomgivelser på begge sider av kanalen - gjennom okularet.

En idyllisk øygruppe.

Det er tidlig på morgenkysten. Jeg har nettopp startet dagen med noe malerarbeide fremme på baugen, der jeg flikker på rustskader som har oppstått i ankerklyss og spylgatter etter uværet i Atlanteren. Så snart den salte sjøen tærer opp malingen, er rusten der. Vi seiler langs den Nederlandsk/Tyske kystlinjen. Da jeg kikker opp et øyeblikk, dukker en langstrakt øygruppe opp, som i følge et kartblad som jeg bærer på meg, benevnes som Frisian Islands. Det er interessant å følge med de forskjellige landskapsmotivene vi seiler forbi. Ofte setter jeg Zeiss'en for øynene og zoomer inn en mengde øyer som snor seg i en halvmåneformet bue, helt fra kystbyen Den Helder i Nederland, nesten til Cuxhaven i Tyskland. Etter uker på et øde hav, er det oppløftende å hvile øynene på grønne enger, berg og busker. Jeg er fortsatt i full sving med malerkosten da vi kommer frem til nok en kanal - Kiel-kanalen, som begynner ved havnebyen

Kiel, og munner ut ved Brunnsbüttel, like ved Elbens utløp. Kanalen har en lengde 98 km, bredde 42 m og max. skipsbredde 32,5 m (1955). Skip som benytter kanalen sparer inn en distanse på 280 nautiske mil (519 Km.), sammenlignet med de som runder hele Jylland. En stor besparelse både i tid og penger. Mens gjennomfarten pågikk, hang de fleste av oss som hadde frivakt over rekka, med eller uten kikkert, og iakttok imponerende byggverk, trafikerte gater med folk som hastet forbi, på begge sider av kanalen. Spesielt interessant var det å ta et sveip over havnebyen Kiel - gjennom okularret på min nyinnkjøpte Zeiss-kikkert, som for øvrig har vært flittig i bruk under hele overfarten mot Europa.

Lang dags ferd - mot nord.

Utpå formiddagen, så snart M/t Beau er ute av slusesystemet, fortsetter seilasen mot nord - mot Kieler Bucht, et bukt som ligger i mellom Nord-Tyskland og den Danske øya Skjælland. Da jeg tilfeldigvis har frivakt, går jeg opp på styrbord brovinge for å få med meg siste del av seilasen. Fra broen har jeg ypperlig utsikt mot de mange skjær, øyer, og holmer, som den Danske skjærgården er rik på. Mange idylliske øyer dukker frem etter hvert som vi nærmer oss Langeland Bælt, et strede som går mellom øya Langeland og Lolland. Da dette stredet er forholdsvis smalt, er det mye en kan fange opp av landlige idyller med en skarp kikkert. Herfra dreier skipsleden i nordøstlig retning, mot øya Møn, som kan skilte med Aborrebiørg, et berg på hele 143 m, samt Møn's kritthvite klinter - et imponerende syn.

Malmø- vårt bestemmelsessted.

Gjennom rolig sjø, og med vinden inn over babord låring, tilbakelegges siste etappe, seilasen fra øya Møn til Malmø, en strekning på ca. 75 km. Jeg har slått meg ned på en pullert oppe på bakken med taukveiler som skal spleises sammen til tykke trosser. Foran meg ligger det solglitrende havet. Mens slakke dønninger ruller mot en fjern landstripe i vest, lar jeg tankene kretse omkring den lange seilasen over det store osean, en seilas som snart er over. Min første utfart til en fjern verdensdel, har vært både interessant og lærerik. Jeg har fått et lite glimt av livet til sjøs, en seilas rike på erfaringer og lærdom. Overfarten til Caribien er nok den som sitter

best i erindringen – den gang jeg var førstereis og alt var nytt og spennende.

Siden ble det mange seilaser, både til Amerika, og andre verdensdeler. Men det er en annen historie.