



# EN ERINDRING AV MITT SJØMANNSLIV

(eller en slags dagbok)

LARS OBRESTAD

*Lars Obrestad var fødd på Vigre i Hå den 14. mai 1870 som den yngste av 5 søsken, 2 jenter og 3 gutar. To andre gutar døydde små. Nest yngste broren, Erik, var også sjømann. Han vart sjuk og døydde berre 23 år gammal. Eldste søstera, Berte, var gift med ein nabogut som var sjømann.*

*Dette var eit nokså vanleg mønster på gardane langs jærstranda, som i andre kyststrok. Gutane var ute på sjøen ein tur i ungdomen, nokre for heile livet, nokre hamna i Amerika, men dei fleste slo seg til heime som bønder på heimegarden eller som bureisarar i utmarka med fiske som attåtnæring. I det heile var liv og livsgrunnlag nært knytta til sjøen, frå vogge til grav.*

*Slik også for Lars, fødd og oppvaksen på Vigre, på sjøen nokre år i ungdomen og sidan bonde på Obrestad. Der hadde to morlause søsken, Berta Kristina og Rasmus, vakse opp hjå faster si, Ingeborg, og mannen hennar, Jon Tjølsen. Jon og Ingeborg hadde ikkje barn sjølv og let difor Berta Kristina og Rasmus overta kvar sin halvpart av garden. Og det var denne gardajenta som Lars Vigre gifta seg med og tok namn etter garden, Lars Obrestad.*

*Berta Kristina døydde då ho fekk sitt 8. barn, som også døydde. Men Lars levde til han var 96 år gammal og var ein av fleire staute oldingar på Obrestad i min ungdom. Og eg minnst han frå den tida, ute på sykkel eller sitjande i folgestova på brekkekanten rett ovanfor Obrestadvika. Gjennom den gamle langkikkerten følgde han med livet i stranda og på sjøen, som folket på sjøgardane har gjort i uminnelege tider. Og som han ennå lever i minnet, sit han der framleis som ein vaktar for alt som knyter Jæren og sjøen saman.*

*Det kviler fred og nedervde tradisjonar over minnet etter han!*

*Tobias Skretting*

Da jeg tenkte at muligens noen av mine etterkommere i kommende tider kunne ha lyst til å se hvordan vi hadde det til sjøs for 100 år siden, har jeg her nedskrevet en del erindringer. Om de enn er skrevet i

en gjerne lett tone, så er de til gjengjeld ekte. Det vil nok bli en hel del ord og uttrykk som man ikke ville kunne forstå, men det er brukt de vanlige uttrykk i daværende sjømannsspråk.

Obrestad 1. august 1939

Lars Obrestad, eks Lars L. Vigre  
eller i mine oversjøiske papirer L. Larsen

Etter å ha lest en anmodning i "Skib O Hoi" om at gamle seilskutesjømenn skulle skrive ned sine erindringer, skal jeg nå gjøre et forsøk så godt som hukommelsen vil tillate det. Det er nå 40 år siden jeg sluttet sjøen (dvs. dyp vater), så det er nok noe som er gått i glemmeboken, men jeg skal gjøre et forsøk.

Jeg er født den 14. mai 1870 på Vigre av foreldrene Lars Olsen og Olina Eriksdatter født Tvihaug. Blant erindringer fra min barndom er det bare to som jeg vil nevne her. Den første var på ettervinteren -77, da blåste vår lade ned i en sørøstlig storm og ble oppbygd samme år. Året etter, på forsommeren, brant vårt stovehus opp. Det ble også bygget opp samme år. Siden gikk alt av min barndom uten særlig betydning til jeg ble konfirmert i 1885 av Hans Landstad i juli måned. Da Landstad skulle reise var vi 13 stykker som han ville konfirmere før han reiste, derfor denne dato, og det ble derfor to konfirmasjoner det året.

Min første tur til sjøs tok til i mars 1877 med "Bark Velox" av Sandnes, kaptein Gabriel Olsen, reder Andreas Olsen. Den alminnelige hyre her var for nybegynnere kr. 16,-. Men skipperen må ha forstått min ivrighet til å komme ut og slapp naturligvis med kr. 14,-, fjorten kroner måneden - very fine. Det var en gammel bark innkjøpt fra Arendal året før. Besetningen bestod i alt av 10 mann, derav 3 første-reisgutter. Noen sikker størrelse på den vet jeg ikke. Jeg antar den var mellom 350 og 400 reg. tonn, så bemanningen var ikke rar; skal forresten regne dem opp: Kaptein Olsen, 1. styrmann Nilsen, som senere viste seg å være en både dyktig navigatør og sjømann, 2. styrmann, sønn til skipperen - første tur - kokken fra Sandnes hadde seilt med jakten før, 2 matroser, og så vi 3 landkrabber.

Og så begynte mitt sjømannsliv. Jeg og Hans Salte, også nybegynner, var ombord 2-3 dager før vi gikk ut og arbeidet. Vi malte eller kulltjærte utenbords, og var med og bente seilene, og jeg var like opp på Bramråen, en anseelig høyde for meg dengang. Til slutt kom gamle Oskar og tauet oss til Stavanger. Jeg la merke til en ting da, skjønt jeg slett ikke hadde forstand på det, nemlig at Oskar ikke kunne komme langs siden på stille Sandnesfjorden hvor sjøen var så stille som på et melkefat, men vi måtte bringe sleperen ombord med prammen. Mens vi tauet utover fjorden arbeidet noen av oss på tyskedekket med noe som skulle stues og surres. Jeg ble da var at det rant noe vann ned på innsiden av garneringen. Jeg trodde selvfølgelig at så lite hadde ikke noe å bety på et så stort skip, men jeg kom allikevel til å utbryte "se hvor hun lekker, det svinet", og det uttrykket fikk jeg høre mange ganger siden. Men annenstyrmannen som dette var uttalt til, så nok litt anderledes på det. Han for opp på dekket og til skipperen, og enten det var av grunn eller ikke så tørnet vi i Stavanger, og dykker ble hentet. Fra Stavanger ble vi slept ut av "Troofast", en gammel trelastebåt, til Brødrene Berner. Vi gikk ut Skutenesfjorden, og kl. 10 om kvelden forlot sleperen oss. Hvordan det gikk med seilsettingen forøvrig husker jeg ikke annet enn at jeg ble beordret til å kaste loss store bramseil. Ja, kl. 10 om kvelden i mars måned ute på havet hvor det alltid er en del bevegelse i sjøen, og jeg som hadde vært en gang så høyt før midt på dagen på stille Sandnesfjorden. Jeg torde naturligvis ikke si noe, men jeg tenkte det får gå, så får det gå som det vil. (Her må jeg innskytte litt utenom. Vi, jeg og en av mine to brødre som også reiste til sjøs, hadde et par år tidligere besøk av en ung gutt som hadde gjort en tur med en skonnert til England etter kull. Det var en

gutt som, vel å merke etter hans egne uttalelser, hadde vært ute i litt av hvert. Han holdt visst på i et par timer og la ut om sine bedrifter, og vi var villige tilhørere, men litt fakta kom han med i blant. F.eks. hvordan man skulle gjøre opp seisingen når man kastet loss seil, og dette kom meg til nytte nå, likeså å kaste loss le side først). Vel, jeg gikk som sagt og fikk loss seilet, og kom ned igjen i god behold. Mens jeg var oppe hadde styrmannen fått tiltale av en matros fra Sandnes fordi han sendte nybegynnere opp i mørket. Styrmannen unnskyldte seg med at han ikke kunne tenke seg at halve mannskapet var landkrabber, og da jeg var forholdsvis stor for min alder tror jeg han levde i god tro. Så gikk det et par dager uten noe spesielt å skrive om, dog var alt nytt for meg; jeg skulle lære å styre, jeg skulle lære forskjell på tamper, det var faller og tamper og braser og skjøter, det var gitau og gardinger, det var nedhaler og glider, så jeg var meget opptatt.

Så var det den andre eller tredje natten, da fikk jeg ny dåp. Vi fikk en liten storm eller kuling. Det skulle da ikke mye til for skuten var gammel og barlastet, men vi skulle minske seil. Hvorledes det gikk for seg med bramseilene, har jeg ingen erindring om, men det var fra fore mersrå jeg har et minne. Jeg skulle jo som yngste mann vært første mann opp og kommet ut på nokken, men de visste jo at jeg var alt for nybakt til å vente det av meg. Nå var vi bare fire mann på dekk. Det var styrbords vakt. Skipperen var ikke oppe, så det var 2. styrmann, tømmermannen, en matros og meg. Nå stod matrosen til rors, så det ble oss tre andre som skulle gjøre fast seilet. I stedet for å være første mann ble jeg siste, og kom dermed inne ved nokken. Da lo side var fastgjort skulle vi over i le. Jeg kom glatt forbi masten og ut etter råen til jeg kom til bardunene (de lå nemlig teit oppsje-

klet), tok det litt tid før jeg kom forbi. Da var det jeg fikk følgende salve fra tømmermannen: "Se å dra deg ut, ellers gir jeg deg et spark så du skal komme fort utover". Dette var det første av de ting som har satt seg særlig fast i minnet.

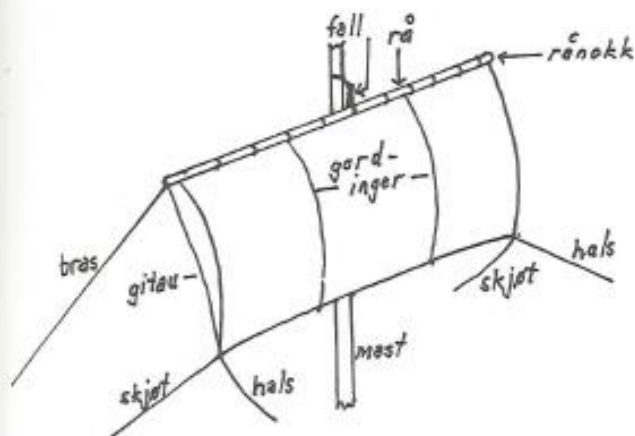
Vi hadde nå som alltid en lang reise før vi kom til vårt bestemmelsested Newport-Man. Her var noe ganske nytt å se, alle de svære kranene rundt kaiene, de svære hestene, og ikke å forglemme sporvognerne. De så så flotte ut at jeg trodde det bare var rikfolk som kunne kjøre i slikt, og da en av mannskapet sa at jeg for en pence kunne kjøre over halve byen, trodde jeg at han skrønet for meg. Det er også en annen ting som jeg husker derfra. Hva det nå kom av, forandring av kost eller hva det var, så fikk jeg en hel flokk med verkefingre (svodlafingra). Jeg hadde på det verste syv stykker, tre på den ene og fire på den andre hånden. Vi holdt nå også på å kladde og male utenbords og klatre opp etter stellingstauer, og det var så visst ikke bra med mine fingrer, men både var jeg redd for å si noe blandet med litt kryhet at jeg ikke ville gi meg. Da var det at før omtalte sandnesmatros grep inn igjen. (Det skal her bemerkes at vedkommende matros sikkert ikke hadde tenkt på å gå lenger enn til England med den holken. Han var litt av en uteseiler og fant på denne måten en billig tur bortover) Da vi var kommet inn i dokken meldte han seg syk. Skipperen tok han opp til doktor, men ulykken for skipperen var at hans engelsk var minimal, mens vedkommende matros talte godt, og så hadde skipperen ham liggende i ruffen i håp om bedring. Da var det at han ble var fingrene mine, og øyeblikkelig var han hos styrmannen og spurte om det var mening i å ha en gutt gående i arbeide i sådan tilstand? Han styrmannen kom da og skulle se mine fingre, og jeg ble øyeblikkelig sendt inn. Jeg

har også en mistanke om at vedkommende matros var kjed av å være inne alene og ville ha meg til selskap. Han ble også avmønstret før vi gikk og vi fikk igjen en tysker.

Jeg har ikke flere minner fra Newport eller utseilingen derfra før vi kom til Franskebukten. Da sprang gamle korkjen lekk og vi pumpet og pumpet og vindmøllen gikk. En søndag det var ganske stille så vi måtte pumpe alt med hendene, speidet vi forgeses rundt hele horisonten, men ikke et seil eller røyk var å se. Hadde det da kommet et fartøy i nærheten, så tror jeg at vi hadde forlatt den, men som det nå var så måtte vi pumpe for livet. Vi pumpet oss til slutt inn til Plymouth. I Plymouth ble vi liggende noen dager, fikk ut en dykker som stappet noe drev i de største hullene, og så skulle alt være bra. I Plymouth fikk jeg også se mye nytt. Det var jo en orlogshavn, og det var to brigger som holdt daglig øvelse. Om nettene lå de avrigget, både ræer og stenger var nede så det var om morgenen opp med alt sammen, og så var det å sette seil etter som vinden var. Så krysset de rundt bukten og stundom utenfor, når kvelden kom gjentok det samme seg, og det måtte regnes med minutter ifra det hadde alle seil satt og til det lå avrigget igjen. En morgen da vi tørnet på var vår nye mann, tyskeren, forsvunnet. Vi fikk nå igjen en fransk-kanadier, en som var så galen som noen kunne være hvis han ikke skulle settes fast, og enten vi hadde hatt han eller ikke, kom ut på ett.

Vel, vi tok omsider ut igjen, og jeg minnes ikke noe særs som hendte unntatt hva som kan passere på enhver tur vi hadde, naturligvis. Jeg har ikke noen dato, og forsåvidt gikk alt bra til vi var kommet opp i "Laplata". Det begynte en søndags morgen med litt moro. Vi hadde fått los ombord og krysset med en

svak bris oppover. Og det var andre fartøyer også, men så var det at en østflending, også med los ombord, som kom for babors halser og krysset vår baug så kloss for baugen at det var bare vindens lune som reddet oss fra kollisjon. Det kom som bestilt et lite blaff med litt snauere vind så vi måtte la henne falle litt, og da vår los så at han ikke fikk ramme sin kollega ble han så sint at jeg var nesten redd å stå ved roret. Først sendte han en flom av spanske eder og forbannelse, og til slutt tok han sin hatt og kastet den i dekket hvorpå han hoppet på den. Senere på dagen fikk vi mer strek på den så vi kom nokså langt før kvelden, da det stilnet ganske av så vi måtte ankre. Losen ga ordre om at vi måtte gjøre godt fast for det ville komme til å blåse, og jeg skal hilse og si at det blåste. Det begynte først med en bris av sørvestlig som frisknet raskt, og snart begynte det med lyn og torden, og så storm som satte opp en sjø som fylte hele dekket på den gamle holken. Svalkelemmene kunne ikke svelge det, så det stod mange tider omtrent jevnt med rekken og alt som var løst fløt omkring. Vi hadde naturligvis begge ankrene ute, men vi fikk ikke ut nok kjetting, for den kom uklar nede på banjeren, og på grunn av alt overvannet kunne vi ikke åpne luken og komme ned. Vi arbeidet med disse kjettingene hele natten, men vi arbeidet ikke i mørket. Vi arbeidet med lynet som belysning, for det var som om hele himmelen brant, det var bare ganske korte slepp på sekunder som det kunne være mørkt. Således holdt det på til halv firetiden, da kom det et par tordenslag og lyn som langt overgikk de andre i voldsomhet, og etterpå hørte vi en dur akten om babord, og den tiltok raskt i styrke, og før en fikk sukk for seg, som det heter, hadde vi en ny utgave av stormen, som la skuten på siden så ingen trodde den ville reise seg igjen.



Teikning: Torbjørn Hertell-Aas, Jærmuseet.

Vindmøllevingene som var av solid eik, brakk som fyrstikker på samme måte som taket på skylightet blåste på sjøen og et par seil som ikke var ekstra godt surret gikk sin vei, men det var også tampen på den, for straks etter stilnet det fort av. Dette var hva man her kaller "pampero", andre steder "tyfon" og "syklon". Da det nå lysnet og bedaget seg, fant de ut at vi hadde drevet tilbake 60 kvartmil og en italiener som seilte forbi oss om dagen, så langt at vi bare så toppen av den, den lå nå straks ved siden av oss. Den hadde formelig seilt, men så hadde den patentanker og de holder ikke i sådan påkjønning.

Utpå dagen kom vi opp til Buenos Aires Red, og der så det ikke bedre ut. Det lå et sunket skip med bare mastene oppe, og noen hadde skade på riggen. Vi byttet nå los her og så oppover floden til Rosario. Og oppover floden, ja, der var ikke mangel på dyrkningsjord. Vi kunne fra riggen se til begge sider store flate vidder med skog og gressmark om hverandre med flokker av dyr, om det nå var hester eller

kyr vet jeg ikke. Om vårt opphold i Rosario er ikke så meget å nevne, jeg fikk dog se hvorledes andre nasjoner kan ha tildragelser som ser fremmed ut. Forannevnte italiener, en hvitmalt bark med hvite master, stenger og reer fikk ved ankomsten telegram om at rederen var død. Fra at alt var hvitt ble nå alt malt sort, like fra vannlinjen og til topps samt alle rærne krysset.

Jeg hadde også et fristende tilbud, jeg hadde som nevnt kr. 14 pr. måned, og nå bød en austlending meg 35. Men min moralske tankegang holdt imot, og jeg har ikke angret på det siden. Det var også en god ting med den gamle kassen om den var tung og bakvendt i mange ting, og det var at jeg fikk lære mer sjømannsarbeid på den rundturen enn jeg lærte hele tiden etterpå. For i sjøen, når jeg ikke var til rors, hang jeg i riggen, for den var som sagt gammel og noe måtte repareres ustanselig. Vi hadde nå bare en matros, og han satt og sydde på seil. Så hadde vi også en styrmann som både kunne sine ting og som kunne gi sine ordre så man fattet og forstod det. Således nå i Rosario, jeg hadde da vært til sjøs i 5-6 måneder, og han sendte meg opp til å gi ned fore røilrå, men han forklarte alt så nøye at det var en ganske enkel og liketil ting (jeg skal kanskje komme tilbake til noe lignende i en engelsk firemaster).

Vår lossing av kull foregikk på den tid her på løypstreng. Vi lå fortøyd på utsiden av noen pæler så vi fikk en waier fra land som gikk tvers over luken og fast på andre siden (landet var her høyt omtrent som brekkå her). Så stramtes waieren og vi hadde kurver til kullene og en hest på land til å hale dem opp. Vi ble her kvitt vår galne kanadier og fikk igjen en russe-finne etter at kullene var ute. Ja, det gikk mange liter svette før vi var ferdige med dem, og lite ble det av maten. Dertil gjorde det ikke bedre at jeg

fikk ikke så lite malariafeber (klimatfeber kalt), og som visst aldri ganske forlater et menneske. Også en annen av mannskapet (Hans Salte) ble så dårlig av samme sykdom at han måtte i land på hospital, og har nok aldri vært eller kommet i fautene siden.

Siden ble det til at vi skulle laste mulesler for Vestindia. Vi tok inn ballastmaterialer til båser og en hel masse tomme vinfat som vi fylte med vann, vi lastet 60 stykker og så bar det utover igjen. Vi seilte og drev nedover elven, og stundom når vi vendte var vi like i elvekanten og tok i grenene. Nå begynte vi på en reise som varte forholdsvis ennå lenger enn vi trengte til Laplata. Vi skulle som sagt til Vestindia, men etter tre måneder var vi på høyde med Pernambuku (Brasil). Da var vi proviantløse, især for dyrene. Vi gikk da inn til nærmeste by. Vi hadde da igjen 20 dyr, resten var døde og disse 20 ble solgt her, og her hjemme trodde visst ingen at vi kom til rette igjen, for den alminnelige tid på en sådan tur ble regnet for 3-5 uker.

Vi gikk nå herfra til "Barbados Vestindia" for order, og gikk derfra til Haiti for å laste bagvad(?) (bresve, fargestoff) i en liten by som het Monte Christo, tror jeg det var. Her har jeg også et minne i fra.

Da vi ankom hertil var året omme som vi var mønstret på, og herav kan man se hvor lang tid vi hadde trengt på vår reise. Hvorledes det hadde seg med vår hyrekontrakt vet jeg ikke, men det alminnelige fra Stavanger var at hvis året utløp i oversjøisk havn, så kunne man gå til en annen, hvor langt det enn var, hvis man lastet for Europa og mannskapet var nødt til å gå med. Men nå var vår kontrakt ikke så. Vel, en vakker dag, en formiddag skulle man akter og få sin skjebne beseglet. Det var de eldste først og jeg til slutt. Tømmermannen hadde i lang tid

mukket om hvordan han skulle presse skipperen og at han skulle hjelpe meg. Jeg tror det var hans mening også, for han laget det så at han var just før meg. Hva som ble talt mellom de to vet jeg ikke nå, men hørte at han skulle få kroner to i tillegg. Han pilte forover forbi meg som et olja lyn. Så kom turen til meg. Det utspandt seg følgende samtale, så nøyaktig som jeg kan erindre det.

Skip: - Ja dæ æ du ja, ja dæ æ kroner 14 du he, ja. (Skipperen telte for seg selv)

- fjorten - seks - tjue (høyt) Du får nå 20, æ du inkje da fornøide.

- Nei.

- Ka vil du då ha?

- 30.

- Tre-de-ve krone! Inkje snakk om de, der er kje nogen plass her te gå i land heller.

- Jeg var buden 35 i Rosario å den samme barken ligger her nu au.

- Ka e de di arbeida med forut?

- De hala opp kjetting.

- Ja gå nå då.

- Ja hvor skal jeg gå, skal jeg gå iland?

- Gå nå å vert med di.

- Ja kæ ska hyra være då?

- Ja du får få di 30 som du snakka om.

Og den som labba forover vel fornøyd det var jeg, og det første styrmannen spurte om var, nå hvorledes gikk det?

- Jeg fikk tredve.

- Det va du vel være!

Siden gikk vi et stykke derifra opp i en bukt og begynte å laste. Det gikk heller ikke fort, for det var flere fartøyer og de brukte bare noen små lektere. Logwood er ikke noen alminnelige trær med stammer, i alle fall den vi fikk og hva jeg har sett, det er

helst noen knoger med lignende røtter med fullt av sprekker og kræer delvis dekket med mose og annet, et utmerket skjulested for allslags kryp, og det manglet heller ikke på skorpioner og annet krek. Og skorpionen er nokså giftig, men når en vet rette måten å ta den på så er den ikke farlig, og arbeiderne fra land vyrte den heller ikke mye. Derimot så de en dag en gulbrun, ca. fire tommer lang, mest lignende hva vi her hjemme kaller skålorm eller tusenbein, bare endel større. Og jeg har glemt hva de på deres språk kalte den, men da de ble var den, sprang de opp av lekteren hele gjengen, og deres lære om den var at hvis noen ble stukket av den så måtte de kappe av det som var stukket øyeblikkelig, ellers ville de være døde innen en time.

Vel, vi ble omsider lastet og gikk ut en søndags morgen, og vi skulle nå tilbake til byen og klarere. Det var pent vær og en liten bris som løyet ganske av middagstid, og da vi ikke hadde vind, tok strømmen oss, og før vi visste av det drev vi ned på et korallrev. Vi lot ankeret gå, men forsent. Nå var det bare pent vær og smul sjø og land ikke langt borte, så det var ingen fare, og alles ønske fra øverst til nederst var at den ble stående. Hadde styrmannen fått rådt så hadde den også blitt der. Stillingen var den, da den svingte opp for ankeret tok den grunn og begynte å hugge. Styrmannen foreslo at vi skulle lempe dekkslasten for å lette den, for han så at revet var lite, og før vi hadde fått ut halve dekkslasten hadde den vært i filler. Men skipperen som ikke var klarsynt og dertil litt bedugget, befalte at man skulle stikke kjetting, han tenkte nok at den skulle gå bedre oppå, men istedet gikk den nå over og kassen var berget. Vi kom også ut derfra, og kom omsider til Falmouth hvor vi fikk ordre for Valgast, en liten tysk by i Østersjøen. På reisen fra Falmouth til bestem-

NATIONAL 589

## Sailors and Firemen's Union

Of Great Britain and Ireland.

Mr J. HAVELOCK WILSON, M.P., Gen. President.  
Mr EDMUND CATHERY, Gen. Secretary.  
Central Offices:  
UNITY HALL, TIDAL BASIN, LONDON, E.

*Lurausea* Branch

Date of Entry... *22/9/97*

Name... *Lars Larsen*

Address... *107 High St Poplar*

Capacity... *W.B.*

No Contribution taken without this Card.

Meeting Nights... *Sunday*

Rules	...	...	...	...	-	-	3
Cards	...	...	...	...	-	-	2
Badges	...	...	...	...			

*J. B. Attyl* Secretary.

Summerbell & Johnson, Printers, Green St., Sunderland.

National Sailors and Firemen's Union 1897.

melsestedet kom vi endelig til Øresund. I forveien måtte vi ha klar ankerne, og under arbeidet med å løsne surringene ble jeg stukket av en skorpion som hadde gjemt seg der. Det var fryktelig vondt med det samme, men vi hadde på noe motgift og enten det



var den, eller i forbindelse med at den hadde vært så lenge ombord og hatt lite å leve av, eller begge deler tilsammen, nok av det, det ble ikke mye av det. Dette er den siste begivenhet som jeg erindrer fra dette fartøy. Vi kom en tid etter til Valgast, ble avmønstret og reiste hjem etter en tur på 15 måneder og 24 dager, og godt overstått og vel ifra den, så var det den beste læreholk jeg kunne fått.

### Vanadis

Etter å ha vært hjemme et par måneder gikk jeg ut med Bark Vanadis av Stavanger, ca. 800 reg. tonn, kaptein J. Sømme, styrmann Jonas Gabrielsen, andre en svenske, fliseguri fra Bokn, resten tror jeg var stavangere. Vi gikk i ballast til Cardiff og lastet kull for Mosambik, Øst-Afrika. Alt gikk stilt og rolig, når unntas at skipperen datt på sjøen en dag vi lå til anker utfor Cardiff, men han kom opp i båten igjen og det ble utlagt at han var så sur og sint at sjøen ikke ville ha han. Forresten gikk alt etter programmet, vi gikk fra Cardiff etter at vi var lastet og hadde så vidt jeg erindrer moderat vær det meste, og i "Pasaten" hadde vi en jevn om ikke sterk bris.

Der i Pasaten fikk vi en formiddag en liten morsom avveksling. Det var ved vaktskifte, vi hadde nettopp pumpet lens da styrmannen kom springende forover med en tauende i neven og skrek av sinne at nå skulle vi få se vedkommende fikk bank. Det var en ung stavangergutt som skulle ha det, og hva galt han hadde gjort husker jeg i alle fall ikke nå, det var i alle fall ikke noe av betydning. Han sprang nå etter gutten, men gutten sto ikke stille han heller, og så bar det rundt dekket. Til sist fikk han tak i han. Hvorledes det hadde seg de sto nå og holdt hverandre, for gutten tok han rundt armen så det ble i alle fall ikke noe bank av det. Skipperen kom nå forover

og meningen var nok å hjelpe styrmannen, men da tråtte tømmermannen fram og minte skipperen om at hvis han grep inn på styrmannens side så ble det flere om det. Dette førte til at skipperen gikk akterover igjen og slagsmålet oppløste seg selv.

Så gikk alt sin jevne gang like til vi hadde rundet Kapp Det Gode Håp og var kommet mellom Madagaskar og fastlandet. Da lå grisen død, og det var den ting ombord som skipperen hadde interesse for. Det var en viss rute han hadde hver morgen når han kom på dekk, det var å se kompass og vind, og var sistnevnte ikke etter ønske så fikk den noen gloser av kraftsuttrykk, og så var det forover for å se om grisen, og nå var den både stor og fet og nå måtte den gå overbord. Men trass i at vi mistet en god middag, så tror jeg at de fleste ville heller unnvære midt dagen for litt skadefryd over skipperen.

Mosambik var i alle fall da en ganske liten negerby et stykke opp i en elv, og landet rundt omkring var ganske lavt og nesten alt vi så var bevokst med skog, og lengre borte ble det også høyere. Var det varmt å skufle kull i Rosario, så hadde det ingenting på seg mot her. Det eneste vi hadde på oss var bukse, og ved å føre skuffen opp etter brystet kunne du få en floe med svette i den. Det var også en stavangergutt som besvimte en dag. Men det gikk bedre her allikevel, for vi fikk ikke drikke rått (ukokt) vann; for det meste fikk vi karvevann. Vi losset i lektere, og lossingen av lekterne foregikk på en nokså primitiv måte. Lekterne ble nemlig slept til lands, ikke til kai men til en sandstrand. Så gikk de innfødte, for det meste kvinner, og bar kullene i kurver på hodet, og når lekteren var tung måtte de vasse til vannet gikk midt på livet.

Etter endt lossing, og etter å ha tatt inn ballast, gikk vi til Kokosøyene etsteds sørvest av Java for å

laste kobra. Av turen dit er det visst intet av betydning å bemerke, dog vi passerte etsteds en atskillig høy øy. Vi holdt oss nokså godt klar den, for hvis en seiler kom for nær, så ville de ofte få vindstille selv om det var frisk vind rundt den. Det var på grunn av den store høyde og steile sider den skulle være ubestigelig, forklarte skipperen. Kommet til Kokosøyene lå vi også for anker, og kobraen ble ført ut i ganske små farkoster. Den ble tømt løst i rommet, og så var det en flokk av innfødte i rommet. Noen sparket det utover, andre satt med noen stokker og banket det istykker, atter andre rullet noen store fustasjer halvfylte med vann for å presse det godt sammen.

Så hendte det en dag, vi var omtrent halvlastet, at skipperen, som nå alltid for og lukta rundt, han ramla ned i akterluken fra halvdekket og like ned på lasten, og slo seg så vi måtte hale han opp på en luke og bar han ned i kahytten. Vi trodde nå at vi var fri han for en tid, men andre dagen kom han krypende opp på fire så mye at han kunne se nedover dekket.

Kokosøyene er noen små ganske lave øyer bevokst med trær, og jeg vet ikke om det var andre enn kokospalmene. Det var ingen by eller butikk, det var ganske hyggelige folk. Vi var i land en søndag og de visste ikke det beste de kunne gjøre oss, hovedsaklig trakterte de oss med allslags søte kaker vesentlig laget av frukt. Reisen hjemover foregikk uten at noe særs hendte, når unntas at på slutten begynte et par å bli dårlige av skjorbuk. Det hadde vel endel årsak at vi ikke hadde fått noe fersk mat på de steder vi var. Visstnok fikk vi en hel del kokosnøtter da vi lastet, både grønne som det var bare melk i å drikke, og mere modne til å spise kjernen av. Vi skulle til Cadix for order og der fikk vi ferskt kjøtt og kvikket opp. De som var mer angrepne,

fikk vi en del høns til, så de kom seg fort. Vi fikk order for Hamburg, og opp i kanalen kom en engelsk fisker på siden og bød skipperen skada. Jeg vet ikke om de ikke hadde annen fisk, men skipperen svarte på flat norsk "di fine norske matroser ede inkje sådan fisk". Vel ankommen til Hamburg ble vi avmønstret den 20-9-90, og reiste hjem med en av Stavangerbåtene til Egersund.

### Concord

Etter å ha vært hjemme i 7-8 uker, hyrte jeg meg igjen med Concord den 13-11-90, den lå i London. Vi gikk over til Newcastle med Vilsonbåten og derfra med toget til London, den lå i London dokk og var lastet med impregnerte slippers. Ja, jeg skulle nok først tilføye at rederen var Torstein Bryne, fører Ø. Tendenes, 1. styrmann hadde navn av Reianes, 2. var en stavangermann, jeg vet ikke hva han het, så var det en svenskfødt tømmermann bosatt i Stavanger, en gutt fra Ålgård og jeg. De øvrige var fra Stavanger.

Vi lå bare et par dager etter at vi var kommet ombord, og så bar det nedover Themsen. Da vi kom et stykke nedenfor Grevesent stoppet vi litt, og en lekter kom til siden og de begynte å lange ombord kasser. Vi visste ikke hva de inneholdt, men etterpå fikk vi vite det. De bestod av 30 kasser dynamitt, 3 kasser knallperler og en kasse sprengolje. Dynamitten ble stuert i en kappe på akterluken, knallperlene under den ene båten på rufftaket, og sprengoljen skulle skipperen ha under hodeputen i køyen sin.

Om turen utover husker jeg ikke noget av betydning, dvs. som var utenom det alminnelige. Vi skulle til Durban, en by på østsiden av Afrika. Ja, en ting



*Barken "Vanadis". Haugesund 1877.*

*Foto: \* Stavanger Museum - Sjøfartsmuseet.*

utenom det alminnelige: Da vi kom opp i mot Kapp Det Gode Håp begynte skipperen å fiske albatross og kappduer, noe som et slags måker. Vi hadde fylt dekket av kappduer og en hel del albatross, og når det ikke var noe å fiske plukket han dunene av dem, og den hadde de en masse av. Fjærene tok styrman-

nen, og vi tygde på det tørre seige kjøttet, og etter en rimelig tur kom vi til Durban.

Durban var dengang ikke stor, men nokså pen med nokså meget europeisk bebyggelse. Her var ikke så overdrevet varmt til å arbeide når vi skulle losse, ei heller var ikke arbeidet på en måte så

anstrengende. Så slapp vi det ufysne kullstøvet. Til gjengjeld var det stoffet som slippersen var innkokt med, så etsende at det tok skinnet av hendene omtrent hver dag, og i ansiktet var vi så flyssete at vi så ut som julenisser, men allting har en ende, så også slippersene.

Etter endt utlossing gikk vi tvers over til Madagaskar for å laste tre, det var allslags tre av finere slag. Noe kaltes rosendvad og noe hassevola m.m. Vi var to-tre plasser og lastet, vi var inne i en stor bukt, og så seilte vi fra ett sted til et annet. Vi var også iland en søndag i en liten negerby, og der var såmen to norske iland, den ene var fra Oslo og den andre vet jeg ikke. Der fikk jeg også anledning (ja, det var nok kanskje ikke helt uttrykt) til å håndhilse på en "konge", ja han var nok bare en høvding for sin stamme, men på deres språk kaltes han for konge, og forskjellen på kongen og de andre var at kongen gikk i noe som lignet en skjorte av kulørt bomullstøy, mens de menige, hvis de i det hele tatt hadde noe på seg, brukte rett og slett en sekk som det var skåret hull for hodet, samt et i hver side for armene. Smart dress?

Reisen hjemover har jeg ikke noen erindring om før vi kom til Kapp Det Gode Håp. Der vi fikk en storm, som ikke var verre eller bedre enn andre stormer, så det er ikke noe å bemerke om den, annet enn at vi måtte minske seil som i andre stormer.

Så en formiddag, han hadde kanskje løyet en smule, vi lå for tre små seil, fore stagseil, stumpan (under mersseil) og innrevet storseil. Vinden var liggende. Nå var det en mann oppe på bramræen og arbeidet med noe. Det var middag, og da han kom ned rapporterte han at han så en seiler rett forut. Jeg så hverken før eller siden at skipperen mistet likevekten, men den gang gikk den over opptuktelsen.

Jeg sto ved roret og fikk se på moroa. Han var nede og tok seg et bed, og så kom han opp igjen som et olja lyn og begynte å stikke ut revene på storseilet. Folket fikk ikke tid til å skaffe heller, de måtte ut å sette seile. Da de var ferdige, hadde vi tre små seil igjen som ikke var satt, nemlig jager, røil og mesan toppseil. Men spør om det gikk? Men at den ikke gikk så langt ned at den ikke kom opp igjen, det var forvisst ikke skipperens kløkt. Det viste seg da vi kom til London at stevnen hadde gitt etter. Men som sagt, det gikk fram med god fart, for kl. 12 så vi fra riggen bare toppen av dens rigg, og kl. 13 var vi på siden av den. Det var en hollandsk bark som tok verden på folkelig vis. Den lå og dogget for begge stumpene.

Etter en tids forløp kom vi ned i sydøstpassaten, og der fikk vi (jeg) også prøve noe nytt som jeg nok hadde hørt om og forsåvidt ikke var noe usedvanlig. Vi rigget nemlig ut "leseil" på begge sider både boven og under leseil. Her i passaten, i det peneste vær som kunne tenkes, hadde på et hengende hår blitt mitt endelikt. Vår skipper var som alle andre forsåvidt, det var både godt og vondt og vant med hver sine innfall. Det som spilte inn her, var en egen måte han hadde for eksempel når han skulle gå baut. Alminnelig skikk er at det gis ordre om at gjøre klar til baut, men ikke så her. Han ga for det meste rormannen ordre: Ned med roret! Så kunne han gå forover og varsku at vi skulle vende, og således med flere ting, blant annet det jeg før nevnte. Jeg var sendt opp på merserånokken, noe jeg skulle fikse der ute. Da jeg var ferdig og skulle inn igjen (som før nevnt hadde vi leseil) var det så fullt av braser, faller, skjøter at det var et helt kav å komme forbi alt langs ræen. Jeg gikk da like så godt opp på rånokken og holdt meg i brams gitau (det var oppstrekt på nok-

ken) og ville gå innforbi den vei. Men akkurat da jeg var kommet opp og stod og holdt meg i gitauet, så lærer skipperen (uten å se seg om eller varsku på noen måte) råen ned. Der stod jeg på slette nokken med slakke tamper i hendene. Jeg gav ubevisst et lite skrik ifra meg, så han så opp og så meg. Heldigvis var det liten bevegelse så jeg fikk huket meg ned og kom vel i fra det. Men jeg var sint da jeg kom ned, og skipperen tror jeg ikke var særs høy i hatten. Jeg gikk bort til ham og sa at hvis det var så at han ville være fri meg, så var det bedre at jeg gjorde det selv, så slapp han å ha noen skyld. Han svarte ikke et mukk.

Kommet lenger ut i passaten fikk han en ny idé, det var så vidt jeg erindrer bededag. Da kom han på at man skulle blankskrape dekket. Nå var det ikke så mange mann å dele på, så det ble bare én mann som skrapte på sin vakt og det ble ikke så mye nettopp. For interessen for arbeidet var der nok ikke. Det ble i alt ca. 1 kvadratmeter, men da det lysnet neste morgen, var det blankskrapte stykket påsmurt med kulltjære. Merkelig nok, ingen spurte hvem som hadde gjort det, og jeg vet heller ikke til denne dag hvem det var. Jeg har kun en ganske løs mistanke til han som skrapte.

Men så hadde han idéer som ikke var til å klage på, for eksempel sa han aldri "Gå og gjør" det og det, men "Vil du gå og gjøre" det og det, og aldri brukte han kraftuttrykk. Han var også interessert i å spille dam, han kom mang en søndag forut til storluken hvor både jeg og en neststrenning var med etter som vi var fri til. Men han likte ikke å tape.

Det var også både det første og siste fartøy hvor brødet var rasjonert, og det uten at det var nødvendig. Resten av turen gikk uten at jeg kan huske noe utenom det alminnelige til vi kom til London. Her

fortøyet vi i Vestindia infart Dook hvor vi losset lasten. Vi måtte bringe den på kaien, men de største stakkene tok de med sine kraftige kraner. Da lasten var ute, mønstret vi av, det meste av mannskapet forut, i alle fall. Jeg og et par andre tok inn på et boarding house (losjihus eller rettere kosthus). Disse boarding houses har, og også for en del med rette, hatt et mindre godt ord på seg. Men som man sier, ikke regel uten unntak, så også her. Dette hus, "Mrs. Jones", 28 West India Dock Road, ble vi så redelig og godt behandlet som på noen av de sjømannshjem som jeg har bodd på. Jeg bodde denne gang her i 2 uker.

### **Stanlay**

Etter to ukers opphold i London mønstret jeg ombord i Bark Stanlay, hjemmehørende i Drammen, kaptein Solstad. Det var visst et nylig innkjøpt novaskotia-skip. Forresten et bra fartøy, og kapteinen den mest humane mann jeg har møtt. Jeg tror det falt han vanskelig å si nei. Vel, vi skulle til Østersjøen og laste splitsved i Kofga, Finland. Dit kom vi uten noen vidervedighet. Lastingen her foregikk fra lektere. Vi lå til ankers på redene, og vi hadde 36 kvinner ombord til å stue lasten. Jeg skal si det ble litt moro i Kofga etter at Stanlay hadde ligget der en stund.

Mannskapet var et blandet mannskap av fire-fem nasjoner; det var to tyskere som var svært musikalske, en fransk-kanadier (utga han seg for, men noen påstod at de hadde hørt han tale svensk første dag han var ombord), han var en utmerket trommeslager. Så hadde vi Knutsen fra Mandal som behandlet tamburinen som om han hadde vært i Frelsesarmeen all sin tid. Og så bar det i land stundom med trekkspill, fløyte og tromme (trommen hadde vi laget av en

kjalatters(?), og så fikk vi ny seilduk av skipperen så den var ganske utmerket). Den egentlige moroa begynte på følgende måte: Vår kaptein var som før sagt, et utmerket menneske. Som vis var, når vi rodde ham iland, så ga han alltid drikkepenger; som regel var det to, og da fikk de en mark eller to. Så en dag to rodde ham iland og fikk sine drikkepenger, så ville de bruke dem. Det var ingen plass de kunne sitte og drikke, så de kjøpte to flasker øl og gikk ut. Nå kunne de gått i båten, men det tenkte de ikke på, men åpnet flasken midt på gaten og tok seg en slurk. Straks kom det to politimenn og spurte om de skulle få øl. Ja bevars, sjøfolk vil alltid være til venns med politiet, men de drakk ikke, derimot sendte de flaskene i gaten og lot dem forstå at de måtte være glade for så lempelig behandling. Vel, de rodde ombord igjen og fortalte hendelsen, og mente at politimennene burde få bank før vi forlot byen. Det var også alle kvinnene enige om og forklarte hvem av politimennene som burde få mest. Samtidig fortalte de iland hva som var drøftet ombord. Nå var det alt i alt bare åtte politimenn i hele byen, så vi var flere bare ombord hos oss, og det lå mange fartøyer som ville støtte oss om det knep aldri så lite. Nå var det ikke så hardt ment som det var sagt, men det satte likevel støkk i politimennene. En kveld var en flokk iland, jeg var vaktmann og var ikke med, samt folk fra andre fartøyer. Det var en liten park midt i byen, der begynte de å danse. Nå hadde kvinnene ikke lov til å være ute senere enn ni eller ti. Da kom politiet femseks mann sterk, men sjøfolkene tok og puttet alle kvinnene sammen i midten. Så slo de ring om dem med front ut mot politiet. De så at de intet kunne utrette, stod litt, og gikk så sin vei. Dansen fortsatte litt, men da de hadde kuet politiet så var det nok, og straks oppløstes laget og hver gikk til sitt.

General Consulate  
for  
Sweden and Norway,  
21, St. Mark Lane, Street,  
London.  
This is to certify that Lars  
Larsen according to a discharge  
produced to the Consulate  
General has served as able  
seaman onboard the Norwegian  
barque "Stanley", Captain  
H. H. H. during a time of  
four months and also that  
he has received good testimonials  
for behaviour & ability.  
The Consulate General  
for Sweden & Norway, London  
13<sup>th</sup> February 1892  
For the Cons. Gen.  
Eugene Berg

Grate

General Consulate for Sweden & Norway 1892.

Det var også på andre områder at det kom på tverke for politiet uten at vi visste om det. For eksempel når en stedets mann gikk inn på et vertshus eller skjenkested, tok de alltid hatten av. Men sjøfolk fant

dette for noe unødvendig myl og gikk inn og satte seg med hatt og lue på. Det vakte såpass oppsikt at politiet innfant seg, dog uten å si noe til oss. De kalte ut en tømmermann som de visste hadde vært ombord hos oss og arbeidet, og som den kveld var gjest. De spurte ham om det var Stanley-folk, hvortil han svarte ja, og dermed ble det. Tilslutt gikk alle sjøfolk som lå der under Stanley-navnet.

Siste søndag vi lå der (vi var ferdig lastet lørdag aften), var det en liten dansefest ombord, og vel over middag skulle alt iland og fortsette på en plankeplan utenfor byen. Vi var i alt 24 mann i båten. Vi brukte bare en åer, så det gikk ikke fort. Men tre danske skippere som også skulle i land i en liten båt med to mann til å ro, passet det så at de kom til kaien på samme tid. Da alle var kommet på kaien hvor det alt hadde samlet seg en hel del folk, sier den ene dansken, at nå må de spille, så skal vi (tilføyet en københavner) slå politimennene. Vel, de stilte seg opp med musikken i spissen, og med trommer og spill marsjerte man opp gjennom byen. Vi passerte selve politistasjonen hvor det sto noen politimenn utenfor, men de gjorde ingenting for å stoppe oss. Da alt hadde vi omtrent halve byen etter oss, men alt gikk så fint, ikke en full mann. Da de var trett av dansen gikk hver til sitt igjen. Og da vi kom til Helsingør fikk vi brevet som fortalte at politimennene hadde ikke vært så glilde på lenge som da Stanley hadde forlatt Kofga.

Ja, oppholdet i Kofga var behagelig nok, men vi fikk betale det i Nordsjøen med vesten stormer. Vi var to ganger bortunder England og ble drevet tilbake til svenskegrensen. Siste gang var vi kommet så langt at vi så Ferder fyr, og i lysningen var jeg selv oppe på forlappen og skulle sette opp flagget etter los, for vi var temmelig proviantlens. Men før jeg

fikk flagget opp, kom vinden som ut av en sekk fra nordøst, og så ble det til at vi skulle gjøre et forsøk til. Dessverre hadde vi i en av disse stormer et ulykkestilfelle. Vi mistet en mann, en ung svensk gutt som falt ned fra fokkråen. Hva den egentlige årsak var kunne ingen si. Det hendte i åttetiden om kvelden, mørkt som i en sekk. Vi var alle mann oppe og gjorde fast fokken, og var nettopp ferdige da det uhyggelige ord gikk langs råen, "mann overbord". Hvorledes alle kom på dekk, det vet jeg ikke, jeg viste etterpå lite hvorledes jeg selv kom ned. Men det gikk kun sekunder til alle var på dekk, men vi kunne intet gjøre, for han ga ikke en lyd fra seg. Stormen og sjøen og mørket gjorde resten umulig.

Denne gangen kom vi virkelig over til England to dager før jul. Vi fikk los og taubåt, og alt syntes å gå mot at vi skulle få jul i London. Men vi gjorde ikke regning med Londontåken. Før søndagen var gått, lå vi til ankers så innhyllet i tåke at vi kunne ikke se fra for til akter. Her lå vi da og hørte på all tutingen fra dampbåtene som syntes å ha det mer travelt og forsøkte å ta seg fram. Det gikk mer og mindre godt, for Londontåken er kjent. Denne gang skulle den vært mer enn alminnelig, for hvis jeg ikke husker riktig feil så var det 31 mann som hadde gått i dokkene i London. Folk i gaten kunne ikke finne igjen sine egne hus, eller rettere sagt sin egen gatedør. Men endelig, andre juledag kom vi opp og inn i Surry Dock, temmelig blankskrapt for mat, men med humøret desto mer på topp. Trommen og spill med tilbehør kom fram, og det spiltes og tromdes så politimennene sto bare og så til oss (vi lå nemlig i boier).

Vi skulle nå begynne å losse lasten i lektere, og vi måtte bringe den på skutesiden, først over rekken og lenger ned gjennom portene. Det var som sagt skralt med maten, og den første dagen fikk vi ikke noe

ekstra. Vi marsjerte da akter alle sammen, og en førte ordet og sa (ganske pent forresten), at vi kunne ikke arbeide på den kosten vi fikk. Skipperen stakkar, han kunne ikke holde tårene av øynene. "Jeg bestilte kjøtt igår, men slakteren har ikke brakt det ombord", og vi gikk nesten beskjemet forover igjen. Da vi endelig var utlosset, og vi skulle avmønstres, så kunne rederiet ikke skaffe penger. En plakat ble slått opp på stormasten. Skuten var beslaglagt. Vi gikk da i land, hver til sitt boarding house. Der hadde vi fritt opphold og dreiende måned, men herligheten varte bare tre dager og så ble vi avmønstret.

Konsulen hadde nok hørt noe om det livlige mannskap og spurte skipperen om han hadde noe å bemerke. Han bemerket at det var det beste mannskap han noensinne hadde seilt sammen med.

### Orion

Jeg tok inn på mitt forrige boarding house, Mrs Jones. Der var alt så godt og koselig, så jeg kunne ikke ønske det bedre, samtidig som det var orden. Det var naturligvis bearsjapp som i alle slike hus, men det var ikke tillatt for alle å komme inn, for eksempel gatens løse fugler fikk ikke komme over terskelen.

Jeg kan ikke forlate 28 West India Dock Road uten å skrive litt om "Marion" (uttales Merien), en ung pike, hun kalte gamla for aunt (tante). Nå må det ikke misforstås at det var noen forelskelse eller denslags, nei det var hennes korrekte og faste oppreden og den myndighet hun hadde, samtidig som hun var smilende og behandlet alle som en. Nå vil det alltid i en samling av en flokk unge folk av forskjellig gemytt gjerne bli litt uro også her. Det kunne hende at et par som hadde tatt for mye vått inn,

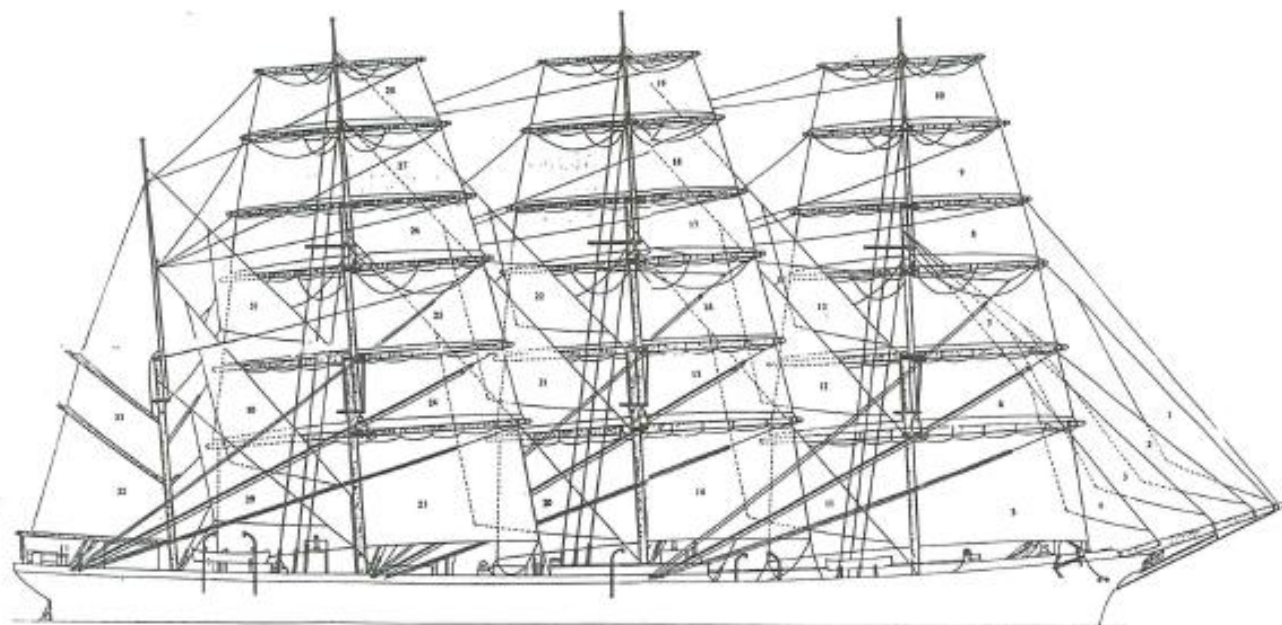
røk uklar, og ble det for mye og de ikke lot seg snakke til fornuft, så var det å sende bud etter Marion, og hun kom, og ved det minste stopp så hun fikk en liten sjanse, smatt hun i mellom og la en hånd på hver av dem og brukte gjerne dette uttrykket (oversatt): Hva er det som feiler dere, dumme gutter? Og jeg så ikke en eneste gang hun ikke greide jobben.

Etter å ha trasket i gatene og dokkene på jakt etter hyre, hyrte jeg meg med Skonnertbrigg Orion av Stavanger, reder Bermtsen, kaptein Halvorsen, en sjelden kjekk mann, styrmann M. Amundsen, nå havnebetjent i Stavanger, også en grei fyr. Vi lastet sement i tønner og gikk til Vestindia, og reisen gikk uten noe særs bemerkninger. Vi losset sementen i Kingstown, og gikk derfra til New Harbour og lastet tre, en finere sort, og derfra gikk vi til Liverpool uten noe særs å bemerke.

I Liverpool lå vi i en liten dokk ganske opp til gaten, jeg vet ikke hva dokken het, men vi måtte ikke røke ombord, ei heller måtte vi ha lampe i ruffen etter klokken 9 (21). Men selvfølgelig etterkom vi ingen av delene, det kostet oss bare noen slurker med øl til politimannen, så var den sak i orden, og han var til og med såpass til kar at han varslet da det kom en annen politimann at vi måtte ta oss i akt.

En episode må jeg nevne. Vår styrmann, som var en folkets mann, brukte ofte å, etter å ha skaffet, komme forut til ruffdøren og prate til det var tørt igjen. Nå var jeg personlig avholdsmann og drakk ikke annet enn limonade, så jeg arbeidet ikke i egen interesse, men som oftest bommet jeg styrmenn etter penger til øl til de andre, og mange ganger fikk jeg. Nå var det en kveld jeg hadde bommet og fikk til en liter, og så skulle jeg opp og hente det og, vel noen skritt på hjemveien møtte jeg politiet. Vel, det var ikke tale om annet enn at politimannen måtte få øl,





SEIL PÅ EN FIREMASTET BARK (HERZOGIN CECILIE)

1 Jager	7 Forre øvre mersseil	13 Store røylostagsseil	19 Store røyl	25 Kryss øvre mersseil	31 Mesan bramstagsseil
2 Ytre klyver	8 Forre undre bramseil	14 Storsseil	20 Kryss stengestagsseil	26 Kryss undre bramseil	32 Undre mesan
3 Indre klyver	9 Forre øvre bramseil	15 Store undre mersseil	21 Kryss bramstagsseil	27 Kryss øvre bramseil	33 Øvre mesan
4 Forre stengestagsseil	10 Forre røyl	16 Store øvre mersseil	22 Kryss røylostagsseil	28 Kryss røyl	34 Mesan toppseil
5 Fokk	11 Store stengestagsseil	17 Store undre bramseil	23 Bergine	29 Mesan stagsseil	
6 Forre undre mersseil	12 Store bramstagsseil	18 Store øvre bramseil	24 Kryss undre mersseil	30 Mesan stengestagsseil	

4-mastret bark.

Fra "Nautisk billedleksikon", Cappelen 1966.

og da jeg ikke kunne gå ombord med halve muggen, fikk han likeså godt hele stasen. Så måtte jeg opp igjen og fylle for egen regning, og bega meg på vei ombord igjen, men kommet til samme plass som forrige gang så møtte jeg politimann nummer to, og han måtte selvfølgelig også ha øl, og da han hadde tatt en god slurk sa han pssst!, og fram kom politimann nummer en. Så delte de den seg i mellom, og jeg måtte opp og fylle igjen før jeg endelig kom

ombord, hvor de andre fikk seg en god latter. Fra Liverpool gikk vi i ballast til Stavanger.

### Telefon

Etter å ha vært hjemme omtrent et par år, mønstret jeg med Bark Telefon til brødrene Berner, kaptein Vixø. Den lå i Fleetwood, England. Vi gikk over dit noen stykker. Der lastet vi kull for Buenos Aires, og jeg har ingen anmerkninger å gjøre til turen. Vi kom

til Buenos Aires og losset og lastet hvete igjen, og gikk til Falmouth for order og gikk derfra til Swansea og losset. Tiden var ikke omme ennå, men de fikk tilbud om å være fri de som ville, og det vakte en hel del oppsikt ombord da jeg sa at jeg ville mønstre av. Jeg hadde nemlig ikke nevnt et ord om det før. Vel, jeg mønstret av og tok til en boarding master i Fisher Street hvor jeg bodde i 14 dager.

Før jeg forlater Telefon må jeg nevne et trekk som fast vilje kan gjøre. Jeg hadde før jeg reiste hjemmefra bestemt meg for ikke å smake alkohol etter at jeg hadde forlatt Norge. Under samtalen ombord før vi forlot Fleetwood foreslo jeg for en av guttene at den første som smakte alkohol skulle mulkte til den andre en flaske whisky, og han gikk med på det og holdt det hele tiden mens jeg var ombord. Men kvelden etter at jeg var avmønstret var han overstadig beruset, og det var ikke for mulktens skyld, for den var ikke stor, men viljen. Han ville ikke gi tapt for meg, og hadde han visst at jeg hadde bestemt meg på forhånd, så hadde han antagelig ikke vært med på det. Vel, som nevnt gikk jeg her i 14 dager. Jeg kunne gjerne fått hyre før på en eller annen stimbåt, men jeg ville ha langtur med seilskip, og det fikk jeg etter to ukers tid med en engelsk fullrigger.

### **Agnès Lillian**

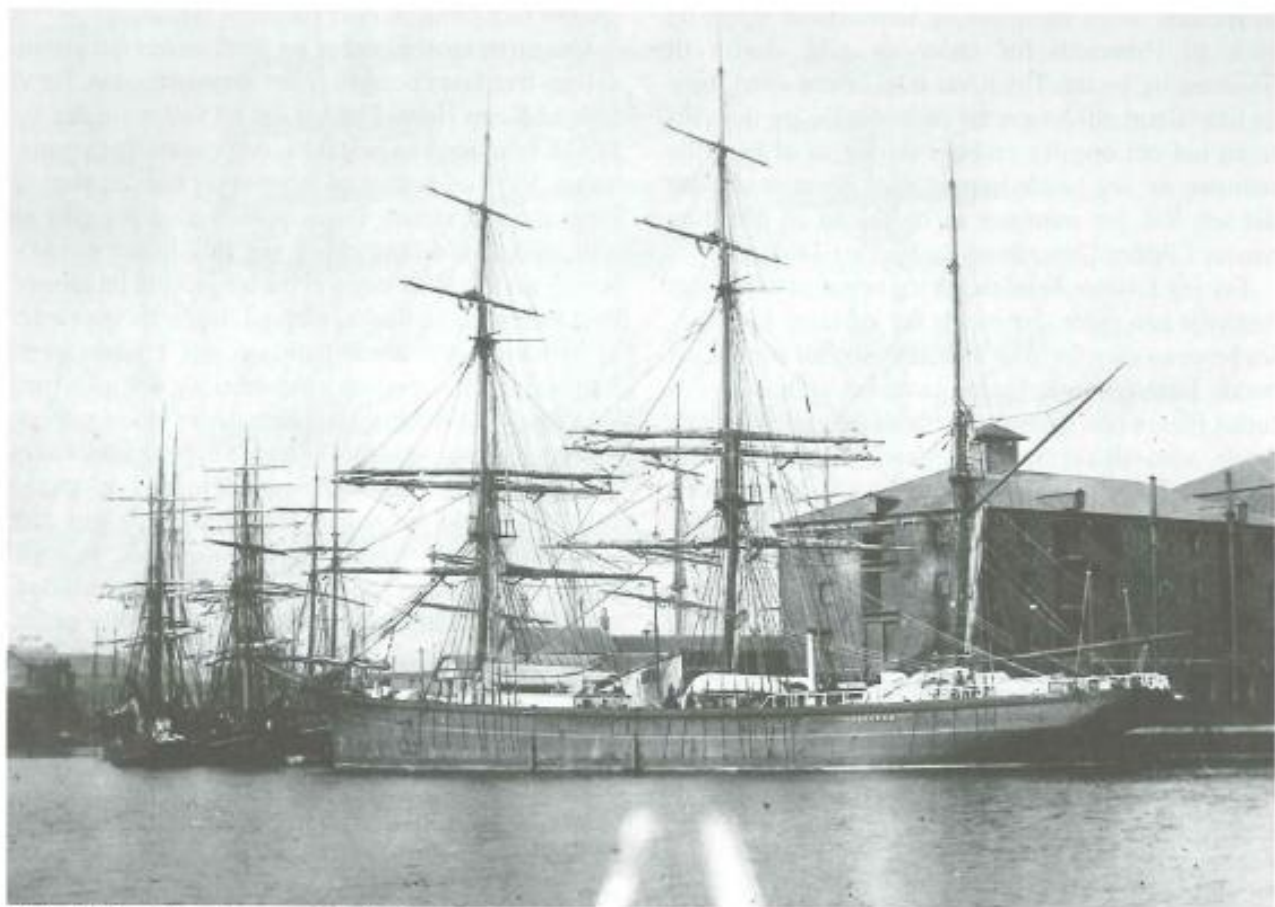
fra Swansea, 1133 reg. tonn, kaptein J. Walters, bestemmelsessted Chile, lastet med kull. Vi mønstret den 19/4-95, og gikk ut straks etter. Det var et eldre jernskip, men forresten tålig bra. Vi var et blandet mannskap av 4-5 nasjoner. Jeg ble spurt av styrmannen da jeg mønstret på om jeg kunne snakke engelsk? Ja litt, svarte jeg. Deretter smilte han litt og gikk, for av det lille jeg svarte forstod han at det

ganske riktig var litt eller nærmest ingenting.

Om turen utover husker jeg intet utover det alminnelige, hverken i nordøst- eller sørøstpassaten, før vi kom til Kapp Horn. Der var det nå vinterstid der, og vi fikk føle, jeg kan nesten si, den evinnelige vestavinden. Vi lå og bakset og krysset og kom til slutt så langt at vi så hornet. Da skipperen så at det gikk så trått, gikk han ned og drakk seg full, la skipet sørover og gikk selv til køys. Hvor lenge vi lå på samme baut kan jeg ikke huske, men på dagen tre uker etter at vi hadde sett hornet, fikk vi det i sikte igjen. Skipperen tok seg nå mer sammen, og det gikk med småbauter alt ettersom vinden dreiet noen streker, og endelig kom vi forbi. Vi hadde da gått i seks uker dag og natt hvor vi ikke kunne komme på dekk uten oljeklær, og de var naturligvis for lenge siden som vaskefiller, det var bare i navnet vi hadde dem på. Men allting har sin ende, så også denne vestavinden, og vi kom til Valparaiso hvor vi skulle til for ordre, og vi fikk ordre til å gå til en by lenger nord som heter Cokimbo. Der fikk vi en sjelden jobb å stå i kullrommet, en dag i rommet og skufle i kurvene, og den andre på dekk i vinsjen, men også det fikk en ende.

En opplevelse hadde vi også mens vi lå der. Vi våknet nemlig en natt av at skipet rystet, og det kjentes ganske godt ombord, mens de i land hadde ikke merket det aktende. Etter endt utlossing tok vi inn litt ballast og gikk sørover igjen til en by som heter Iquique (uttales Eikika), hvor vi lastet salpeter, en meget brannfarlig last, noe vi også fikk bevis for mens vi lå og lastet.

Det var en søndag formiddag. Vi satt inne i ruffen med hver vårt da vi hørte at det begynte å ringe med en skipsklokke, og vi fikk se et syn, ild og røyk sto høyt til værs, og hvordan mannskapet kom fra borde



*Barken "Telefon" var bygget av H. Chr. Knutsen på verftet i Strømsteinene, Stavanger 1878. Det gikk i fart på New York - England og Frankrike, Søramerika og Madagaskar. Det ble solgt til Fredrikstad i 1902 og senket av tysk ubåt i 1917. Foto: \* Stavanger Museum - Sjøfartsmuseet.*

kan jeg ikke forklare nå. Det var en stor tysk bark som var omtrent lastet og lå en 200-300 meter i fra oss, og omtrent ti minutter etter at det var begynt å brenne gikk riggen overbord idet heden under dekk

smeltet mastene så de sank ned, hvorpå riggen slakkedes og så overbord. Vi kunne merke på vårt skip sitringen av varmen og vannet som kokte rundt om sidene på den. Etter hva jeg erindrer hadde visst en

av mannskapet vært nede forut med bart lys., og det er mer enn nok, det er på et vis farligere en krutt, men unntagelse av at det eksploderer ikke og ikke tale om å slukke, og mange er de fartøyer som er sporløst forsvunnet med salpeterlast.

I Iquique hadde de den skikk at når et skip var lastet hadde de om kvelden en slags fest. Etter bevertning fikk de kanskje en dram alt etter som skipperen var. Festen bestod i at man ombord på nevnte skip heiste opp så mange lanterner av forskjellige farger som man kunne finne. Så begynte de å rope tre ganger hurra for de andre skipene; først de som lå nærmest og som man kjente av navn, og når det første var salutert, så svarte det med tre ganger hurra, og så var det neste osv. Og når de ikke kjente flere av navn, var det tre ganger hurra for alle skip på havnen, og var det en stille aften så kan det hende det ga gjenlyd da alle som hørte tok til å svare, det lå som regel fra 60-70-80 store langveisfarere.

Der lå også dengang verdens største seilskute, den tyske femmastrede Potosi. Den tilhørte et selskap som hadde en stor flåte som gikk i salpeterfarten, og skipperen fikk seks måneder til å gjøre rundturen på, fra England med kull, losse og laste der borte, og tilbake til Hamburg. Hvis de ikke klarte det på den tid, fikk skipperen ombordsendt et par sko til merke på at han kunne gå i land.

Jeg har også andre erindringer fra Iquique. Jeg hadde på utturen vært plaget av tannpine i en jeksel, og nå var jeg etter skipperen og ville ha penger for å komme i land til tannlege, men nei, ikke en øre fikk jeg, men derimot hentet han ombord en såkalt skipsdoktor. Jeg fikk da ordre om å komme akter, og doktoren skulle da se på tannen, men det var hull på den fra innsiden, og det kunne jo ikke han se, han hadde ikke noe slags instrumenter med. Om han hadde

tang i det hele tatt var vel tvilsomt. Han forklarte meg så meget belærende – etter hans egen mening i alle fall – at den tannen var det intet i veien med, og at den ville vare meg i mange år ennå. Etter å ha hørt på megen lærdom gikk jeg uten videre forover igjen, men straks etter var jeg etter "the old man" igjen og ville i land. Så en dag fikk jeg ordre om å komme akter igjen, og det første jeg møtte da jeg kom dit var skipperen og den såkalte doktoren som med det samme erklærte seg villig til å trekke ut tanna. I don't want you to practise on my teeth! (Jeg vil ikke ha deg til å praktisere på mine tenner) hvorpå jeg snudde rundt og gikk forover igjen, men den som måtte beholde både tanna og verken til vi kom til Queenstown, det var meg.

Vel, vi ble ferdige her også, og turen gikk visst temmelig etter programmet. Nå hadde vi vinden med oss rundt "hornet" (det er her omtrent til stadighet vestlig vind), og jeg husker ikke til noe ekstra. Jeg kan ikke unnlate å fortelle at jeg fikk lure "the old man" litt. Jeg hadde dårlige støvler, og mens vi lå og lastet ville jeg kjøpe et par av ham (De har alltid sånne ting som arbeidsklær o.l., dertil tobakk og stikker m.m., men mange ganger til den flerdobbelte pris). Vel, jeg skulle saktens få kjøpe støvler, men jeg kunne ikke få dem før vi var kommet ut i sjøen. "For", sa han, "hvis du rømmer så vil jeg ha både pengene og støvlene." Til dette var det intet å si. Etter at vi var kommet vel ut i sjøen fikk jeg tilbud om at jeg kunne få støvlene. Til dette svarte jeg takk for tilbudet, men at det var jeg som bestemte når jeg skulle kjøpe støvler, og nå passet det meg ikke, og "the old man" fikk beholde sine støvler.

Vel, etter en alminnelig reise kom vi omsider til Queenstown, hvor vi fikk order for London. Her i Queenstown fikk jeg endelig min tann ut, dog måtte

Mandifabets Fart.					Mandifabets Fart.					
Avmønstret, udgaaet i udenrigst Fart.					Avmønstret eller afgaaet.		Fartstid.		Betjentens Brevst.	Anmerking.
Dato		Hed. Stid.	Fra	Til	Dato.	Qvart.	Juden- rigt.	Uden- rigt.		
For aarsret.	Udenrigs- ret.									
1/9 89		Canada	Stuz	Cardiff	1/9 90	Harroby				
1/10 90		Canada		London	1/9 91	London				
1/3 92		Quinn	London	Jamaica	1/9 92	Stuz				
1/4 94		Telefon.	Stuz	Stutwood	1/4 95	Swansea				

Fra mannskapsboka til Lars Obrestad.

jeg først skrive under på at jeg skulle betale 10 shilling (kr. 9). En annen mann som hadde fått tannverk på hjemturen måtte dele samme skjebne. Det ble antagelig 10 shilling på hver, tannlege og skipper. Ja tiden ble ikke lang her. Om turen til London er det heller ikke noe i min erindring. Vi ankom antagelig

til London 1. mars, for jeg ser vi er blitt avmønstret den 2. mars -96.

Ved ankomsten til London denne gang var mitt gamle boarding house lukket. Mrs. Jones hadde gått hen og giftet seg med en politimann, men etter som jeg hørte så hadde hun ikke vært heldig i sitt valg.

Marion har jeg hverken sett eller hørt noe til siden. Vel, jeg kunne ikke bo på gaten, så jeg tok inn på "The Scandinavian Sailor Home". Jeg vet nettopp ikke noe særs å laste det for, men enda mindre å rose det for. Et lite eksempel: Jeg tok en ettermiddag en engelsk gutt, prentis, altså kamerat fra siste skute, med meg til te. For å granske litt i tingene spurte jeg etterpå om det kostet noe? "6 pence thank you". Det var det. Mens vi var ombord i "Concord" var vi oppe hos Mrs. Jones hver aften, og ved "supper time" var det ikke tale om annet enn at vi måtte være med. Vel, mitt opphold i London var ikke av lang varighet denne gang, for etter "Certificate of Discharge" ser jeg at jeg allerede den 6. mars har mønstret ombord i en firemastret bark.

### Drumcliff

av Liverpool, kaptein Douils, 2467 reg. tonn, lastet med stykk gods for Vancouver og mellomsteder. Vi var i alt 34 mann, men så hadde vi en steame donky som det ble trukket seks mann av for (skulle altså vært 40). Den ble aldri brukt, så på den tjente rederiet ca. 300 kr. måneden.

Mannskapet var også denne gang blandet vare, men hovedsaklig nordmenn og svensker. Styrmannen var en novaskotia-mann, og prøvde av og til å gjøre seg viktig eller rettere let off a hard case, men det gikk ikke og så måtte han gå tilbake i seg selv. Andre og tredje var engelskmenn og kjekke karer, det samme var kapteinen, en riktig gentleman både i liv og lære. Jeg var ombord der i et år så nær som fire dager, men jeg så ikke en eneste dag, hverken i sjø eller land, at den mannen gikk i de samme klær formiddag og ettermiddag. Vi kunne være i sjøen en 3-4 måneder i trekk, og så glinsende hvitt stivetøy hver dag, så det er visst ingen på Karl Johan

som har det hvitere. Men han var ikke bare gentleman, han var også sjømann.

På reisen fra London og nedover har jeg noe jeg minnes utenom det vanlige. Vi kom ned i passaten eller etter at det hadde begynt å varmes i været, og vi hadde begynt å vaske ned alt kullstøv på master og stenger. Da var det at en tysker falt fra mesan merset og slo seg bevisstløs. Han ble båret inn i donkyhuset hvor han lå 2-3 dager og døde uten å komme til bevissthet. Han ble begravet dagen etter. En begravelse til sjøs foregår (visstnok temmelig likt) på følgende måte: Liket blir sydd inn i seilduk med enten kull eller jern i den ene enden (med føttene), og lagt på en lem eller lignende. Så blir fartøyet brakt opp i vinden, og så blir det brast bak, dvs. på en bark for eksempel blir rærene på stormasten halt den motsatte veien av de andre slik at fartøyet mister det meste av farten. Så blir lemmen med liket på lagt med den ene enden på rekken, og med et stillas i den andre eller bare et par mann for å holde den oppe. Så leser skipperen ritualet for anledningen. Etter at alt er utført etter ritualet, fikk de som sto ved den indre ende av lemmen ordre eller vink om å løfte den indre ende, hvorpå liket glir ut i sjøen. Dette er den lovbevalte begravelse, men det er visst ikke noe til hinder for at det både kan synges og holdes taler når befall og mannskap er innstilt på det.

Senere gikk turen noenlunde etter programmet til vi kom til vår gamle kjenning "Kapp Horn". Det var der som før vestlig kuling eller storm med storm og kuling i mente, men denne gangen hadde vi en sjømann til skipper og ikke en flaskskipper. Her utnyttes hver diandlog. Var det endog vel mye vind så ble det også brukt til det ytterste hva seil og rigg tålte. Et eksempel: En natt det blåste kvast hadde styrmannen gjort fast det siste merseil, og hadde begynt å

Dis. I.

ISSUED BY  
THE BOARD OF TRADE

# CERTIFICATE OF DISCHARGE

FOR SEAMEN DISCHARGED BEFORE THE SUPERINTENDENT OF A MERCANTILE MARINE OFFICE IN THE UNITED KINGDOM, A BRITISH CONSUL, OR A SHIPPING OFFICER IN BRITISH POSSESSION ABROAD.

Name of Ship.	Offic. Number.	Port of Registry.	Reg. Tonnage.
<i>Drumcliff</i>	<i>93.713</i>	<i>Spool</i>	<i>2467</i>
Horse Power of Engines (if any).		Description of Voyage or Employment.	
—		<i>Vancouver</i>	

No. **133**

Name of Seaman.	Age.	Place of Birth.	No. of R. N. R. Certificate or Certs.	Capacity. (If Mate or Engineer, No. of Cert. if any)
<i>L. Larsen</i>	<i>1841</i>	<i>Norway</i>		<i>AB</i>
Date of Engagement.	Place of Engagement.	Date of Discharge.	Place of Discharge.	
<i>16.3.96</i>	<i>LONDON</i>	<i>6.5.97</i>	<i>LONDON</i>	

I certify that the above particulars are correct and that the above named Seaman was discharged accordingly,\* and that the character described hereon is a true copy of the Report concerning the said Seaman.

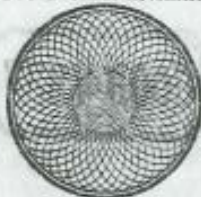
Dated this *8<sup>th</sup>* day of *May* 18 *97*

AUTHENTICATED BY

MASTER.

Signature of Superintendent, Consul, or Shipping Officer.

\* If the Seaman does not require a Certificate of his character, obliterate the following Words in lines two and three and score through the Dates.

**CHARACTER  
FOR CONDUCT.**

**CHARACTER  
FOR ABILITY**

 OFFICE  
SEAL  
OR  
OFFICIAL  
STAMP.

Note.—Any Person who forges or fraudulently alters any Certificate or Report, or who makes use of any Certificate, or Report, which is forged or altered or does not belong to him, shall for each such offence be deemed guilty of a misdemeanour and may be fined or imprisoned.

N.B.—Should this Certificate come into the possession of any person to whom it does not belong it should be handed to the Superintendent of the nearest Mercantile Marine Office, or be transmitted to the Registrar-General of Seamen, Customs House, London, E.C.

gjøre fast fokken, men da våknet "the old man" og kom på dekk. Han henvendte seg til styrmannen og spurte hva han mente med å gjøre fast fokken i en vind som ikke var så hard at en kunne kjenne hvor den kom fra? Så var det å sette ned fokken igjen, kaste loss store mersseil, og sette det likeens fore

mersseil og ytterligere jiggermersseil. Men da vi hadde fått det opp og holdt på å strekke det, kom han på at det var vel mye. Så vi måtte låre det og gjøre det fast igjen. Men jeg skal si det gikk gjennom sjøene. Det var ikke værende på dekk, alt løst tauverk ble kveilet på takene på husene eller på en

bro som gikk fra bakken til poppen to meter over dekket, og derfra ble det også skyllet vekk rett som det var.

Men en natt i et slikt vær kunne på et hengende hår blitt vår siste. Det var som vanlig også sjø og hardt press av seil og råk av sjøen, så det var ikke godt å se på avstand. Seilskip som bare fører sidelanterner viser heller ikke så langt, så med ett blir en var en rød lanterne på babord baug, og omtrent samtidig så man riggen av et seilskip også under hardt press og visst ikke mer enn et steinkast i fra oss. Men heldigvis må det ha vært liggende vind for oss begge, for ellers ville det nok blitt en katastrofe. En kollisjon i det vær og den fart ville etterlatt små sjanser for oss.

Resten av turen gikk etter programmet, og vi ankom Los Angeles (Long Beach) etter en noenlunde hurtig reise. Vi ble fortøyet til en lang pir, visstnok flere hundre meter lang. Vi var det største skipet som til da hadde vært der. En søndag vi lå der kom det ekstratog ned fra Los Angeles med nysgjerrige, så hele dekket vrimlet av folk. Jeg var vaktmann om natten og hadde fri om dagen. En dag tok jeg toget opp til Los Angeles. Det var ingen stor by den gang, ganske som en liten villaby. Men det var pent, med allslags trær og prydbusker over alt.

Mens vi lå der gikk flere av mannskapet i land, deriblant var en Bengtson fra Mandal eller Farsund. Styrmannen bad meg, da jeg gikk i land dagen etter, om å snakke med Bengtson og få ham til å komme ombord igjen, for det var en ekte sjømann. Jeg svarte at jeg skulle alltid forsøke. Men jeg hadde snakket med ham da han gikk iland, så jeg visste at det nyttet ikke. Jeg snakket også med han iland, men han ville naturligvis ikke komme. En danske var

også gått i land og bodde i en hytte der oppe (Det var forresten hytter alt de hadde her nede ved stranden). En kveld etterpå var noen iland, blant dem tredjestyrmannen. De traff dansken inne på en bar. Helst for moro skyld tok tredjestyrmannen dansken i trøyekraven og sa at nå fikk han vær så god gå med ombord. Men han hadde knapt uttalt ordene før 2-3 meksikanere stod med hver sin revolver rettet mot styrmannen, og han måtte gå fortere enn svint.

Her losset vi en del av lasten. Resten gikk vi lengger nord med, opp i Puget Sd B.C. Vi losset noe i en by som heter Victoria som ligger på en øy av samme navn. Resten gikk vi med til Vancouver. Den siste trip med taubåt. Her i Vancouver var jeg oppe på et av de veldige sagbruk og fikk se veldige sager og stokker som ble skåret her. Det var noe for meg som ikke hadde sett større trær enn mastene ombord på de skipene jeg hadde vært på. Etter endt utlossing ble vi tauet opp til Takona i noen uker og vente på å laste hvete – halve lasten bestod av hvete, resten bestod av preservert laks.

Her fikk jeg også se flere ting som var aldeles nytt for meg og mange med, for eksempel de elektriske sporvogner. Som kineseren uttrykte det: Ingen skudde, ingen drog, men de for avsted som galmann. Likeledes da vi lastet hveten. Det ble lagt opp på rekken som tilsynelatende var en alminnelig landgang, men med belte på. Sekkene ble bare lagt på beltet og opp gikk de. Det kan nå synes som en selvfølge, men ikke for 50 år siden.

Mens vi lå i Takona var været for det meste veldig likt det vi har her senhøstes, disigt og tungt, med litt skodderregn av og til. Vi lastet all hveten her og en del laks. Resten av laksen gikk vi tilbake til Victoria og lastet. Der fikk vi også nytt mannskap i stedet for de som var gått iland.





*Skonnerbriggen "Orion" av Stavanger 1866.  
Maleri. \* Stavanger Museum - Sjøfartsmuseet.*

Omsider var vi også ferdige her og gikk til sjøs en morgen, og alt så bra og pent ut. Men ingen kjenner dagen før solen går ned, eller rettere denne gang før natten kom. Jeg gikk til rors kl. 8 om kvelden. Frisk bris til liten kuling, men med alle seil satt. Den vanlige rortørn var to timer, men jeg ble ikke avløst før kl. 12. Da var det gjort fast alt unntatt de vanlige stormseil som den hadde mer enn nok med, og et par av det nye mannskapet hadde forslått seg og var til køys. Men også det fikk ende og alt gikk ubemerket til vi kom til Kapp Horn igjen, men på en annen måte enn sist. Hvis jeg ikke husker feil så passerte vi hornet selveste juledag, med en svak vestlig bris og så smul sjø som om det var i en dokk.

Videre gikk det uten noe særs å bemerke før vi kom til Linjen hvor det alltid er variabelt vær. Da foregikk det som følgende: 1. og 2. styrmann var blitt litt uenige om hvem som hadde kommandoen. 1. hadde i grunnen mest skyld idet han tok kommandoen fra 2. dagen før. Neste dag da det i grunnen var egen vakt, var han ikke tilstede da en frisk byge satt inn. 2. stod ganske rolig og lot den komme, skjønt han og alle andre så at det blåste hardt i den. Han lot det stå til uten å berge et eneste seil. Vel, bygen lot ikke vente på seg, den kom og la skipet over, minst eller ikke langt fra 45 grader. Da kom styrmannen gapende med munnen full av mat at vi skulle lære røiler og bramseil og jeg vet ikke hva. Jo, vi lot gå både det ene og det andre fall, men ikke et seil rørte seg. Den lå for mye over. Vinden holdt den, men til alt hell holdt vinden seg stadig så vi hadde fulle seil. Skulle den derimot svinget og slått bakk - ja da hadde i alle fall riggen gått, mer kan jeg ikke si. Men nå lå den der. Hvilken fart den gjorde vet jeg ikke. Det var grønne sjøen fra bakk til pop og 3-4 fot vann over rekkekanten. Om det varte i 10-20-30 minutter

kan jeg ikke si nå, men da bygen lettet rettet den seg opp. Vi gjorde fast våre faller som vi hadde latt gå, og skipet seilte videre.

Vi kom videre oppover uten vanskeligheter og til slutt opp i kanalen. Vårt bestemmelsessted var visstnok Falmouth F.O., men etter at vi hadde lagt Lisard bak oss kom en liten taubåt ut med ordre for London. Vel, skipet seilte videre og da vi vel hadde passert Edinstone, eller mellom den og Start Point, traff vi den første London "tug" som var ute og lette etter oss. Den forlangte 45 pund, etter den tids kurs noe over kr. 800, men vi hadde god vind og hadde ikke bruk for noen. Den holdt seg i vår nærhet for det meste. Da vi kom til Dover måtte skipperen ta den, og jeg tror ikke han slapp mye billigere fra det. Men da vi skulle opp Roveret, fikk vi sterk kuling av motvind så taubåten måtte ta en annen til hjelp. Så fortjenesten svant inn.

Da jeg denne gangen gikk i land, tok jeg inn på Villstreet Home, det engelske sjømannshjem. Der var som alminnelig, jeg vil hverken rose eller laste. Jeg ble avmønstret 6-5-97.

### **Oakdale**

Jeg var denne gangen to uker i London, for papirene viser at jeg mønstret den 19-5-97 med S/S Oakdale av London, hp 130, reg. tonn 835, kaptein Hertman. Vi gikk til New Foundland etter kobberkis, et lite sted som heter Tilt Cove. Der var det hverken havn eller aunen, bare en liten sprekke i fjellet, og vi måtte være klar til å gå derfra om det ble aldri så lite rusk. Vi gikk til Swansea og losset. I alt gjorde jeg fire turer med den. Det var forresten god nok båt og kjekke offiserer. Men båten på last var omtrent umulig å styre, og hvis en kunne holde den innen 3-4 streker så ble det ikke forlangt mer. Da det nå nær-

met seg høsten, sluttet jeg like så godt den farten. Mønstreret av den 20/9-97.

### **Surbiton**

Denne gang fikk jeg jobb med det samme og bodde ikke i land. Jeg mønstreret nemlig - den 22-9-97 - en såkalt weekly båt - det vil si man har betaling for uken og holder selv kosten. Vi gikk for det meste fra Bristolkanalen, spesielt Penarth og opp i Londonrovret, en plass som heter Dagenham (visstnok nå en industriby) og losset. Det var en gammel og avfeldig båt, men meget hjemlig og god i så måte. For det var nesten ikke forskjell på befal og menig. Den første skipper hadde navn av Cook, men så fikk han en ny båt og styrmann, og en svenske fikk båten.

Jeg skal her gi et lite bilde av hvordan vi hadde det. Som før nevnt hadde vi betaling for uken, og ble utbetalt hver gang vi kom til Bristolkanalen. Da omtrent alle var familieforsørgere, sendte de hjem det meste og hadde litt igjen til mat. Når maten var betalt, var de ikke så nøye med resten. Nå hendte det en gang at vi gikk til Shills og lastet, og der ble vi ikke betalt, og vi fikk ikke noe å kjøpe mat for. Ja, dette gjaldt helst styrmann og de to maskinistene. De ville ikke gå til kapteinen, men de hadde på følelsen at jeg hadde penger, og så kom de tre karene i fellesskap og lånte 10 shilling hver. Jeg fikk da 20 tilbake ved første avbetaling. Den tredje 2. maskinisten, med tilnavnet "tramp" på grunn av sin omflakkende tilværelse, men forresten en kjernekar, var noe drygere, men de kom de også. Siden lånte de tre karene noen shilling rett som det var. Men så en dag fikk jeg brev at mor var syk og at de ville at jeg skulle komme hjem. Jeg gikk da ifra der. Da fikk de et svare strev igjen for å få fatt i de få slantene som jeg skulle ha. Det var en æressak for dem å ordne opp før jeg gikk.

Jeg reiste med toget opp til London, og kom hjem med en Vilsonbåt via Kristiansand. Jeg var hjemme et par måneder, var med og slo litt og holdt bryllup, og reiste så over til London igjen. Jeg tok denne gang inn på The Scandinavian Home. Sendte et brev til båten i Swansea om det var plass ledig, og fikk beskjed om å innfinne meg i Dagenham en viss dag, og kom ombord igjen i den samme båt. Jeg må også fortelle at jeg fikk en tittel mens jeg var ombord. På grunn av at jeg lånte penger til de tre gossene fikk jeg navnet "the Bank of Surbiton". Denne gang ombord i Surbiton ble ikke lang. Mens vi lå og lastet i Dagenham, var det en stor lekter, som på grunn av sjø fra båter som gikk forbi, stanget hull i akterenden av gamle Surbiton. Vi visste ikke om det før vi kom til Swansea. Der ble "Board of Trade" oppmerksom på det. Det ble sendt en båt med et par mann med hammer og stempel. Et lite klapp med hammeren og der var hull langs hele siden. Den ble kondemnert, og så var dens dager talte.

Det var nok det beste at det gikk den vei, skjønt jeg savnet den for jeg har mange gode minner fra den. Den var så hjemlig. Det traff seg flere ganger at den fikk maskinskade hvis det så ut til av vi ville komme til å gå ut lørdag aften eller så. Morsomt var det også å se når vi f.eks. gikk ut lastet i pent vær, så kom den ene og den andre av prektige båter og gikk forbi oss. Men når vi var kommet forbi Seundi Island hvor ofte sørvesten hadde litt å si, sagget og gikk vi det samme, mens større båter sakk akterut. Well, good bye Surbiton! (Den var 494 reg. tonn).

### **Bivouad**

Min siste båt var også en engelsk, S/S Bivouad, 99 hp, 705 reg. tonn, fra Bristol. Vi gikk i en slags rute-fart fra Bristol - Swansea til Hd.Bedg.Trenfrige med

allslags last. Det var en gammel trosstransport-båt med hele tre dekk, og skarp i baugen som en ragekniv som tok beinveien gjennom sjøene. Den første jobben jeg hadde var rortørn ut fra Swansea. Vi var såvidt kommet ut fra pynten før den satte nasen nok så dypt. "Hva synes du om denne båt?", spurte skipperen uten videre. "Jeg synes det er en veldig fin undervannsbåt", svarte jeg like avmålt. Mer ble ikke sagt. Dette var også en weekly båt og bedre på mange vis, men ikke så koselig som forrige. Det meste var bristofolk, og de ville helst være seg selv nok. Dog ikke så at jeg hadde noe spesielt å klage over.

Jeg var ombord i noen måneder, og mønstret av den 3-10-99, og reiste hjem med hollenderbåten Ingrid via Newcastle til Stavanger, og dermed var mitt uteseilerliv slutt.

Ja, dette er i store trekk erindringer fra mitt sjømannsliv, som jeg tenkte kanskje kunne ha interesse for senere generasjoner, f.eks. mine barnebarn eller deres barnebarn. Men hva vil de forstå av faller, skjøter, braser, gitau, gardinger, bramseil, røil, og alt det andre?

#### Etterskrift

Redaksjonen har modernisert rettskrivningen i Lars Obrestads erindringer, dvs. rettet aa til å og lidt til litt. Vi har vurdert det slik at innholdet er viktigere enn den skriftlige formen.

**bakk** - halvdekk, helt forut.

**banjer** - et dekk nede i skipet.

**bras** - tau som brukes til å regulere råen og seilets vinkel i forhold til vinden (går akterover).

**brigg og skonnertribrigg** - seilskip med to master og ulik seilføring.

**dogge** - ligge stille.

**donkey-hus** - hus på dekk for en dampkjele til drive dampdrevne spill.

**fall** - tau som brukes til heise eller senke et seil.

**fat** - 0,314 m.

**garnering** - indre bordkledning i lasterommet.

**gitau** - tau til hale opp et råseils hjørner når seilet ikke skal brukes.

**gording** - tau til hale opp midtstykket på et råseil når seilet ikke skal brukes.

**gå baut** - vending under kryssing mot vinden, for å få vinden på motsatt side.

**hals** - tau som strekker et seil i stilling forover.

**jiggermast** - navn på akterste mast, eller fjerde mast på skip med flere enn fire master.

**kappe** - overbygning over trappenedgang.

**kobra** - last av knuste kokosnøtter.

**leseil** - ekstraseil festet på rå, ytterst på den vanlige råen.

**lære** - senke, fire.

**mers** - plattning til å stå på der undermasten og mersestangen skjøtes.

**nokk** - enden på rå.

**pop** - halvdekk, helt akterut.

**registertonn** - enhet for måling av skips volum = 2,8m<sup>3</sup>

**reve seil** - minske seilflater ved å surre seilets nederste del sammen ved hjelp av påsydde revseisinger - snorer til dette bruk.

**ruff** - sove- og oppholdsrom for mannskapet, forenfor stormasten på seilskip.

**rå** - rund stokk som råseil/skværseil henger fra, f.eks. merserå - råen som mersseilet henger fra.

**seile for babords/styrbords hals** - ha vinden inn fra babord/styrbord side.

**skjöt** - tau som strekker eit seil i stilling akterover.

**skylight** - overbygg med vindu på kahyttak eller dekk.

**stikke kjetting** - slakke ut kjetting.

**strek (på kompass)** - 11 1/4°.

**svalkelem** - luke med lem hengslet utover som slipper ut overvann fra dekket.

**tamp** - ende på tau.