



Riss av PAGAN
under dekk.

Forberedelser



Båten min var i fin trim og kriblet etter å legge ut på den lange reisen, som skulle ende så uheldig. En tur fra Panama til Australia — 8 500 sjømil over havet — med rev og tropiske øyer — tvers over ekvator, gjennom det stille beltet og videre til det havområdet, hvor jeg måtte være forberedt på å komme opp i en orkan.

Og hele tiden skulle jeg seile alene. Det var ikke godt å vite hvordan det ville gå, men hva skulle jeg gjøre? Jeg var drevet til det av en serie med uheldige hendelser som jeg ikke kunne gjøre noe for.

Jeg var nødt til å dra. Det mente jeg iallfall. Og det måtte foregå på den vesle seilbåten jeg hadde kjøpt 14 dager før i Balboa i Panama. Hvis jeg ville over til Australia til kona mi, som jeg hadde giftet meg med i Sydney et år før, så var det ikke noen annen måte.

Det var i mai 1946, og krigen var nettopp slutt. Det var bare rot med alt som het skipsfart, og det var lenge mellom hver båt. Jeg var strandet der, og Mary var like hjelpeløs. Hun ventet i Sydney på en båt som aldri kom. Det var like håpløst for henne å få båtleilighet østover, og hun kunne gjerne risikere å måtte vente et år. Det var ganske enkelt for lite tonnasje.

Jeg hadde prøvd alt for å finne en båt som skulle til Australia, men alt hadde gått på tverke for meg. Etterat vi giftet oss, hadde jeg dratt halvveis rundt jorden, tvers over Statene, og til slutt hadde jeg hav-

net i Panama. Og da jeg ikke var noe heldigere der, så kjøpte jeg den vesle seilbåten.

Da jeg så den første gangen, lå den og snuste til en bøye ved Balboa Yacht Club i kanalsonen. Den het *Pagan* og var en vakker liten båt. Det lyste lang vei at det var en god seiler. Fra stevn til stevn målte hun litt under seksogtyve fot i vannlinjen. Over dekk var hun på niogtyve fot. Største bredde var ti fot, og dyptgående var tre fot og ti tommer. Hun lå der med litt av en mine, med baugen hovent i været, og den skråtstilte masten raget førti fot opp. Den lå lavt på vannet som en kajakk og fulgte med i hver liten dønning som nådde inn i havnen.

Hytta var omtrent åtte fot lang og fylte plassen mellom masten og cockpiten. Den stakk atten tommer opp over rekken, og ellers var dekket fritt for alt annet enn det som hørte riggen til. Til ikke å være mer enn niogtyve fot virket dekket ryddig og rommelig.

Båten hadde en klyverbom som stakk ut syv fot foran stevnen, og dette skapte balanse mot den høye masten som helte bakover, og den lange bommen som stakk ut over akterstevnen. Båten var en spissgatter med marconi-rigg, og selv en landkrabbe ville ikke kunnet unngå å se og føle at det var en god sjøbåt og seiler.

Jeg hadde bare vært ombord i én liten seilbåt før, og det var ikke stort jeg visste om seilas, men jeg likte båten. Jeg var villig til å betro meg til den og seile til Australia med den.

Jeg hadde arbeidet med den i to uker. Den var stuet med alt som trengtes for en lang tur. Riggen var i fin stand, og det var ingen grunn til å bli der lenger. Jeg hadde gått og kjedet meg en lang måned der i Panama og var oppsatt på å komme av gårde og stevne vest-

over over havet. Jo før jeg dro, jo før ville jeg nå fram til Mary, tenkte jeg.

Jeg hadde ikke stort greie på seiling, men jeg tenkte som så at alt det kommer etter hvert. Det som var viktig, var å komme av gårde, å få båten under seil ute på havet med stevnen mot sørvest og sjøen vaskende unna under kjølen, med kjølvannet som en skummende stripe akterut.

Jeg ville aldri tenkt på en sånn tur, om det ikke hadde vært for at jeg lengtet etter å se igjen kona mi. Men jeg må innrømme at ettersom det nærmet seg den dagen da jeg hadde bestemt å dra, ble jeg mer og mer fylt av reisefeber og forventning om det som lå foran. Eventyrlysten trakk meg som en magnet. I de tre årene jeg hadde vært ute med lastedampere og tankbåter fra handelsflåten, hadde jeg ikke merket stort til det romantiske ved sjølivet. Men nå ble jeg plutselig grepet av tanken på at jeg skulle seile min egen båt dit jeg selv ville over Stillehavet.

Jeg sto og stirret ut langs kanalen hvor jeg kunne se et lite gløtt av havet, som der innefra så stille og blankt ut. Jeg visste ikke noe om hva jeg skulle komme ut for og gjennomgå der ute i de neste seks månedene. Jeg visste ikke noe om hvordan jeg skulle bli drevet ut av kurs, og jeg var bare utålmodig etter å komme av gårde. Jeg tenkte bare på å korte av på avstanden mellom meg og kona mi, og når det ikke var noen annen utvei, så fikk *Pagan* greie det for meg.

Jeg valgte ganske enkelt den utveien som var lettest og ga meg selv mest glede, det er det hele. Om jeg ga opp tanken på seilturen, så ville jeg jo fortsette å være atskilt fra Mary på ubestemt tid.

Jeg har alltid lengtet etter å komme til fremmede land og steder som ligger langt borte, og da Amerika

kom med i krigen, håpet jeg å få anledning til å se meg om i verden som soldat i De forente staters væpnete styrker. Helst ville jeg inn i hærens flyvåpen. Men en trommehinne som det var stukket hull på, satte en stopper for det. Isteden ble jeg sjømann og arbeidet som matros i De forente staters handelsmarine.

Da jeg hadde seilt i to år og dratt to ganger rundt jorden med båter av forskjellig nasjonalitet, var jeg lei av den dårlige luften i de blendete lugarene og de hovne offiserene med gullsnorer og stas. Jeg stakk av fra en svensk båt i Sydney i januar 1944 og meldte meg til det australske luftvåpen: The Royal Australian Air Force eller RAAF. I det året som var igjen av krigen, lå jeg i Brisbane, Dubbo (i det indre av New South Wales), Sydney og Canberra. Det siste stedet møtte jeg Mary.

Det hendte da jeg hadde vært der i nesten to måneder. På en eller annen måte overtrådte jeg en av bestemmelsene i reglementet, og så måtte jeg jobbe i brakkene en uke. I løpet av denne uken fikk jeg en hel masse skittjobber, blant annet å gjøre rent i kontorene og slikt noe. Den offiseren som jeg fikk ordrene fra og som holdt oppsyn med meg, var en WAAAF. Hun var blåøyd og sjarmerende, og det var bare hyggelig å bli kommandert av henne.

Vi kunngjorde forlovelsen kort etter. En uke senere ble jeg overført til Sydney, og her ble jeg demobilisert i februar 1945 under demobiliseringen av det australske flyvåpen.

Krigsadministrasjonen for den amerikanske skipsfarten satte seg i forbindelse med meg og håpet at jeg ville melde meg til tjeneste som sjømann på amerikanske skip, hvor det var stor mangel på mannskap

den gangen. Det jeg i virkeligheten hadde lyst til, var å melde meg ved universitetet i Sydney og fortsette på utdannelsen min, som var blitt avbrutt av krigen tre år før, da jeg studerte ved Santa Barbara State College i California. Men mangelen på sjømenn var stor, og krigen var ikke slutt ennå.

Mary oppfordret meg til å ta en jobb i handelsflåten igjen, og hun som allerede hadde vært tre år i WAAAF, hadde tenkt å fortsette i tjenesten så lenge landet hadde bruk for henne.

Dagen etter at jeg var fri fra tjenesten i flyvåpenet, gikk jeg ombord på et amerikansk Libertyskip og fikk hyre der.

Den klumpete, rustne skuta med grå kamuflasjemaling gikk til Townsville i Nord-Australia. Så var den innom fire havner på Salomonøyene. Neste stedet var Ny Hebridene og de tre viktigste havnene på nordkysten av Ny Guinea, og så losset vi resten av lasten i Biak og Morotai. Deretter var vi innom Ny Guinea igjen og hentet australske soldater, som vi fraktet til Borneo. Der fikk vi ordre om å gå til Brisbane etter en ny ladning med soldater.

Da skuta gled inn på havnen i Brisbane, hadde jeg vært vekk fra Mary i nesten fire måneder. Det var mai måned. I Amerika er mai vårmåned, men i Australia er det midt på vinteren. Men det teller ikke for dem som er glad i hverandre.

Vi giftet oss i Sydney og tok fly til Brisbane for å feire våre stakkars tre hvetebrødsdager der, før båten dro av gårde med meg igjen en søndag kveld.

Skuta skulle til Borneo med flere tropper, og i løpet av seks uker skulle vi være tilbake igjen. Og slik var det meningen at vi skulle fortsette til krigen var over.

Avskjeden var ikke noe særlig beveget, for vi visste

jo ikke hva vi i virkeligheten gikk til. Vi kysset hverandre og trodde vi skulle sees igjen hver sjetten uke til krigen var slutt, og etter det skulle vi aldri være fra hverandre mer.

Det klumpete Libertyskipet vasket oppover gjennom det store barriererevet og rundt østspissen av Papua og begynte på det lange strekket mot Borneo. Et eller annet sted på høyde med Madang brygget det opp til uvær, og plutselig hadde vi en syklon over oss. Den overbefolkete skuta fikk ikke et øyeblikks pusterom, og hele natten kjempet den med uværet og den voldsomme sjøen. En god del av tiden seilte den sin egen sjø ute av styring, og litt før dag gry gikk den på land for full fart og kjørte forstevnen langt inn på land like vest for den vesle havnebyen Finschhafen. Det var ikke mer enn en uke etterat vi dro fra Brisbane.

Stevnen sto femti fot inne i New Guineajungelen, og det hang trær over oss så langt bak som til den andre lasteluka. Vi firte ned soldatene, forat de skulle kunne forsvare skuta, om vi var dumpet opp i et område som japanerne hadde besatt. De formet en ring rundt baugen.

Og så begynte slitet med å redde den medtatte skuta. Vi dumpet ankrene i jungelen og kastet lasten fra lasterommene i forskipet overbord. Så la vi ut kabler til slepebåtene, som vi hadde tilkalt. Alt det tunge utstyret vi kunne finne, samlet vi akterut for å presse ned akterskipet og på denne måten hjelpe til med å få baugen løs fra korallrevet. Vi hadde tre slepebåter gående i fem dager mens vi bakket det vi kunne med egen maskin, før skuta endelig gled fri. Og da vi løste den inn i Langemaak ved siden av Finschhafen, lå den i nesten til dekket. Her ble skaden

sett over og de gapende hullene foreløpig fylt med sement.

Og slik var skuta, da vi dro ut igjen med kurs for San Francisco.

Den tredje natten i sjøen fikk offiseren på broen øye på noe som han trodde var en strandlinje forut. Det var bare kjølvannet etter en patruljebåt. Han signaliserte full fart akterover, og den voldsomme vibrasjonen da motoren ble kjørt over i revers, fikk hele skroget til å skjelve som om vi skulle ha kjørt inn i noe. Sementen i stevnen sprakk og løsnnet og falt ut av bunnen. Og med nesen ned i sjøen la vi kursen om mot Manus på Admiralitetsøyene.

I tredve dager arbeidet flåtestasjonen med å lappe på vraket i tørrdokken. Men hvor mye de enn arbeidet og strevet med skuta, virket det som det skulle bli for vanskelig for henne å slite seg fram tvers over Stillehavet for å begraves på en skipskirkegård der.

Jeg mønstret av og tok jobb som sjauer i havnen i San Pedro. Det var slett ikke så dumt, for på den måten kunne jeg holde øye med alle båter som kom og gikk. Fjorten dager etter fikk jeg jobb som matros på en tankbåt som skulle til Melbourne, og natten etter var jeg på vei til Mary.

Det gikk to uker og det var blitt august. Det var nettopp slutt på krigen, og mannskapet sang og hygget seg ved tanken på at de skulle leve i en fredelig verden. For mange av oss var det meningen at dette skulle bli den siste turen. Vi passerte Samoaøyene og hadde ikke mer enn en uke igjen til Port Phillip, og når uken var gått, skulle jeg være hos Mary. Det var nesten ikke til å tro at vi om noen få dager skulle rusle sammen på Flinders Street i Melbourne igjen. Det var tre og en halv måned siden vi hadde sett hverandre.

Den samme natten som jeg lå og gledet meg til å se henne igjen, ble den digre tankbåten lagt om på ny kurs. Den hadde plutselig fått ordre om å gå til Manila med oljen.

Vi lå i Manila i to uker, og så dro vi videre med ordre om å gå gjennom Panama til Texas City. I Panama fikk vi isteden beskjed om å gå til Aruba i nederlandsk Vest India. Vi ankret opp ved Orangestadt, og der lå vi og suget i oss nesten 20 millioner liter med svart olje fra de rykende og stinkende raffinieriene. Så seilte vi til Honolulu og videre til Yokohama.

Først var vi der i to uker, og så lå vi en uke i Nagoya og åtte dager i Yokosuka, og så dro vi videre til Shanghai. I ni dager lå vi og pendlet etter fortøyningene i den strie Hwangpu elva og kikket på virvaret av sampaner og djunker, inntil vi satte kursen ut elveløpet og opp i den grumsete Yangtse Kiang og videre til det kinesiske hav. Åtteogtyve dager etter gled vi inn i Panama etter en tur på 10.000 sjømil.

Noen få dager etter dro den digre svarte tankbåten videre mot Curaçao, som ligger ved siden av Aruba. Og så krysset vi Atlanteren og seilte inn i Bristolkanalen og gikk i dokk ved Avonmouth i England.

To uker etter, i begynnelsen av april 1946, kom vi til New York. Det første jeg tenkte på etterat jeg hadde mønstret av, var å finne en skute som kunne ta meg tilbake til Mary. Jeg begynte med én gang å undersøke i havneområdet.

Skipsrederiene hadde ingenting de kunne tilby meg, hverken som passasjer eller mannskap. På Røde Korskontoret fortalte jeg hvordan tilfeldighetene hadde lekt ball med meg. De lovte å gjøre hva de kunne, men de greidde heller ikke å løse floken. Sjømannsforeningen satte seg i forbindelse med hvert eneste

befrakterkontor for å prøve å hjelpe meg, men det kom ikke noe ut av det. Det var ikke så lett, for det var bare noen ganske få båter som gikk på Australia, og de var alle sammen ute, og ingen av dem var ventet tilbake før om flere måneder. «Forsøk i San Francisco,» foreslo de.

Og så tok jeg landeveien vestover og «hiket» meg fram. På denne måten slapp jeg å betale billett på togene og bussene, og da ville det ikke bli så vanskelig å betale billetten fra vestkysten til Australia. Jeg hadde nesten i 600 dollars på meg, omtrent halvparten av den hyren jeg hadde lagt opp. Resten av pengene hadde jeg satt i banken.

Men i Frisco var det på samme måten som i New York med venting og dårlige utsikter.

Fire dager etter gikk jeg med vadsekken på ryggen nedover gjennom trafikken av fotgjengere i Canal Street i New Orléans. Det var den sjettede staten jeg kom til, og ennå en gang gikk jeg på jakt etter en skute som skulle til Australia. I to dager gikk jeg rundt i shippingkontorene og prøvde meg der og hos sjømannsunionen. Det eneste de kunne hjelpe meg med var en plass som passasjer på en bananbåt, som gikk til Panama om to måneder, men da måtte jeg først skaffe meg visum.

Til slutt fikk jeg jobb som oppvasker på et troppe-transportskip som gikk til Panama over Puerto Rico. I kanalsonen pakket jeg sakene mine, og så brukte jeg grålysningen til å snike meg forbi vaktene i dokkene. Meningen med å dra til Panama var å prøve å komme med en engelsk båt på vei til Australia. Jeg var forresten fornøyd med å komme til en eller annen plass i nærheten av Australia hvor jeg kunne komme videre til Sydney.

Men alt falt i fisk, for det gikk ikke noen båter den veien. Jeg spurte meg fram i skipsverftene og dokkene fra Cristobal til Balboa, men det var ikke noe som kunne gi meg håp. Til slutt ble jeg grepet som blindpassasjer på en hollandsk båt som skulle til Indonesia. Det var bare uflaks at jeg ble funnet. Båten dampet ut kanalløpet, da fløyten plutselig hang seg opp og maskinisten kom opp til skorsteinen for å rette på feilen. Og der dumpet han uventet rett på meg, der jeg krøp sammen inne i det høye mørke røret. Lyset fra lommelykten hans falt på brødet og vannflasken som jeg hadde under armen, og dermed var den sjansen ødelagt.

Jeg ble sendt fra borde sammen med losen og ført fram for innvandringsmyndighetene. De var ikke det minste interessert i tilfellet mitt, og hvordan det gikk med meg var dem fullstendig likegyldig. Jeg ble arrestert og fikk beskjed om at jeg ville bli mønstret på som mannskap på den første båten som ikke hadde fullt mannskap som passerte kanalsonen.

Og sånn lå det an, da jeg møtte George. Han var australier, og han var helt desperat, som mange blir når de kommer inn i en sånn bakevje. Det var ikke noe annet han tenkte på enn å komme hjem. I Skottland var det en australsk skute som var gått fra ham, og da han ikke tilfredstilte de fysiske krav som den engelske handelsflåten stiller, hadde han ingen mulighet for å arbeide seg hjem. Han hadde ikke noen penger heller, og derfor hadde han gjemt seg ombord på en engelsk trampbåt.

Han ble også oppdaget, og da båten kom til Panama, ble han overlevert til myndighetene og satt inn. Da jeg møtte ham, var det like før han skulle sendes tilbake til England for å stilles for retten.

George og jeg var villige til nesten hva som helst for å komme ut av knipen. Vi satt hele den første dagen og grublet for å finne en utvei til å unngå den skjebne vi var tiltenkt. Jeg ville jo bli satt ombord i den første båten som manglet en mann. Og sjansen for at den båten skulle til Australia eller et eller annet sted der i nærheten, den var ikke stor. Det håpet kunne jeg like godt gi opp. Jeg syntes allerede jeg så meg selv ombord i en eller annen rusten holk på vei til en eller annen avkrok av verden.

Da George foreslo at vi skulle se å få tak i en liten båt og seile over med den, så syntes jeg med én gang at det var en fin idé. Og så begynte vi å legge ville planer. Jeg visste om en liten båt som var til salgs i Balboa. Jeg hadde hørt om den ombord på Wind's Will, Kim Powell's yacht, som jeg hadde vært ombord på da jeg trålet langs bryggene. Kim Powell hadde virkelig greie på seiling og hadde seilt i det Karibiske hav i en lang rekke år, og han sa at han likte båten, og det var nok for meg. Jeg fortalte George om det, og vi ble enige om å kjøpe den.

Utpå kvelden klatret vi over gjerdet til leiren og fant eieren av båten. Den var til salgs for tusen dollars, men mannen hadde ikke videre lyst til å selge den til et så vanvittig foretagende. Jeg dyttet til George og fortalte at jeg hadde seilt til Honolulu med regatta-båter og hele veien opp og ned langs Californiakysten. Om George sa jeg at han hadde krysset det Tasmanske hav til New Zealand som navigatør og styrmann på en ketch. Vi satt og pratet til klokken to om natten, og da vi gikk, lyste vi av glede. Vi eide båten.

Neste morgen fortalte jeg myndighetene at jeg eide en båt, at den lå for anker i havnen til Balboa seilfor-ening, og at jeg måtte tilbake til båten. Når de ønsket

det, kunne jeg fremlegge papirer som bekreftet det og vise dem at jeg hadde tilstrekkelig kapital og god grunn til å dra ut med båten for å seile hjem til min kone. De var ikke enige til å begynne med, men da de oppdaget at jeg var fast bestemt på det, så gikk de med på å gi meg fri så snart jeg kunne skaffe skriftlig bekreftelse på at det jeg sa var riktig. I mellomtiden måtte jeg bli i leiren.

George og jeg ble enige om at jeg skulle dra ut og gjøre båten klar (vi hadde ikke sett den ennå), og så skulle han komme ombord like før vi skulle dra. Utpå kvelden klatret vi over gjerdet igjen for å se på båten.

Ute i seilforeningen pekte de ut for oss en liten skygge i mørket i nærheten av moloen. Der lå *Pagan*. Vi rodde ut og lyste med lommelykt over dekket, opp i riggen og ned i hytta. Jeg har aldri før syntes at 29 fot var så lite, og det virket som om George tenkte det samme. Da vi hadde vært ombord en stund og blitt mer vant med baten, gikk han over fra å snakke om båten til å snakke om rettssaken som ventet ham, når han kom til England.

Han håpet at straffen for blindpassasjerer ikke var for streng. Da vi ruslet tilbake den natten ville jeg ikke gjøre det vanskelig for ham ved å spørre om han ville bli med.

Dagen etter gikk innvandringsmyndighetene nølende med på å slippe meg fri. Men da skrev de allerede om meg i avisene. Folk sto på moloen og glodde når jeg arbeidet, og de ristet alltid på hodet når de diskuterte *Pagan*. Men det snudde jeg det døde øret til. Det interesserte meg ikke. Jeg eide en seilbåt. Den var min, og jeg hadde for mye å gjøre med å få den seilklar til at jeg hadde tid til å høre på sånt.

Jeg sa fra i havnen at jeg gjerne ville ha med en

mann til, særlig en som kunne navigere, for det kunne jeg ikke. Men på slutten var jeg glad til om jeg fikk en med meg. Det var tre som reflekterte på tilbudet.

Den første var Jim, som hadde vært i marinen. Han hadde også giftet seg i Australia og hadde ikke sett sin kone på 17 måneder. Hun hadde ingen mulighet for å komme over, og med ham var det på samme måten som med meg. Han hadde gitt opp å finne en båt. Han tenkte i fullt alvor på å utstyre en livbåt og prøve å seile over med den. Men så fikk han høre om meg.

Vi avtalte i telefonen å møtes i en bar i Balboa. Han hadde heller ikke hatt noe med seilbåter å gjøre før, men som han uttrykte det: «Det fins ikke noe som to amerikanere ikke greier. Det den ene ikke kan, kan den andre.»

Jim ville se *Pagan* med én gang, og jeg foreslo at vi skulle dra dit ut. Men det skulle jeg ikke gjort. Jeg skulle tidd stille og tatt ham ombord i samme øyeblikk vi skulle dra. Han trodde jeg spøkte da jeg pekte på *Pagan*. Han så på den femtifots båten som lå for anker ved siden av.

Da han ikke fant hverken kjøkken eller bad, bet han seg i leppen og så skuffet ut. Da han gikk sin vei den ettermiddagen, ventet jeg ikke å se ham igjen, og han viste seg heller ikke.

Den andre som meldte seg, vet jeg ikke engang hva het. Han ble der ikke så lenge. Han sa at han var på jakt etter «opplevelser og spenning», men det han ville ha, var den sorten han var vant til som offiser i handelsflåten. Hittil har jeg ikke opplevd å få se en tredjestyrmann som ikke har hatt minst like mye gullsnorer som kapteinen på *Queen Mary*. Denne var ingen unntagelse. Han strømmet over av begeistring for femtifoteren og spurte når vi skulle dra. Jeg for-

talte ham at båten min var den på niogtyve fot på den andre siden, og at vi kunne dra så fort han fikk sakene sine ombord.

Det han ikke kunne begripe, var at en båt på niogtyve fot ikke pleier å være bredere på midten enn det dobbelte av en alminnelig seng, og ikke lenger enn omtrent fire sengelengder. Det er ikke stor plass for «opplevelser».

De tredje som meldte seg, var tvillinger, og de ønsket å mønstre på uten arbeidsplikt. De ville bare dra seg og nyte turen over Stillehavet. Jeg mønstret dem på med én gang, og jeg kunne ikke fått et bedre mannskap. Det var to kattunger som var kastet ut fra et mekanisk verksted i nabolaget. De hadde en måte å ta livet på som gjorde alle skuffelser lettere å bære. De var bedre enn et mannskap.

Jeg håpet at artiklene i Panamaavisene skulle sette meg i forbindelse med en erfaren seiler eller iallfall en uten erfaring. Jeg var fornøyd om jeg slapp å seile alene. Det var det samme om han var svart eller hvit, rød eller grønn. Men i det siste tilfelle måtte han ikke være så grønn, at han ville snu den første dagen på sjøen. Da det gikk fjorten dager etterat jeg hadde kjøpt båten uten at det meldte seg noen, bar jeg ombord og stuet vekk det siste av provianten og gjorde dekket klart og studerte været for å prøve om det var tegn til noen værforandring. Tiden gikk, og det var allerede blitt den fireogtyvende mai. Ute over Stillehavet var det bare pent vær, og slik ville det fortsette til oktober, men da kom orkanene. Jeg hadde fire måneder å gjøre det på. Det gjaldt å seile om kapp med tiden, så jeg nådde til Australia for orkan-sesongen. Det skulle være rikelig tid, om jeg bare kom meg av gårde litt fort.

Jeg sa adjø til dem jeg var blitt kjent med. Og nå da jeg skulle dra, kom folk med stabler med bøker og magasiner, mat, kjøkkenredskap og steintøy og la fram for meg på moloen og ønsket meg god tur.

Det blåste en frisk bris fra sør og himmelen var klar, da jeg gikk ned i hytta for å køye tidlig på kvelden.





«Pagan» gjøres sjøklar.