



Spantene begynner å ta form.

Forord



Det begynte i svømmebassenget i Glen Ellen. Mellom svømmeturene ble det vår vane å komme opp og ligge i sanden og la hudens porer trekke inn den varme luften og suge til seg solstrålene. Roscoe var en seiler. Jeg hadde vært litt til sjøs. Det var uunn-gælig at vi kom til å snakke om båter. Vi snakket om småbåter og sjødyktigheten til småbåter. Vi tok som eksempel Kaptein Slocum og hans tre års tokt jorda rundt i «Spray».

Vi hevdet at vi ikke var redde for å dra på jordom-seiling i en liten båt som var la oss si førti fot lang. Vi hevdet videre at vi ville like å gjøre det. Endelig påstod vi at det var ikke noe annet i verden vi ville like bedre enn å få en sjanse til å gjøre det.

«La oss gjøre det», sa vi... for moro. Så spurte jeg Charmian på tomannshånd om hun virkelig ville like å gjøre det, og hun sa at det var for godt til å være sant.

Den neste gangen vi lot kroppene våre puste ut i sanden ved svømmebassenget, sa jeg til Roscoe: «La oss gjøre det». Jeg mente alvor, og det gjorde han også, for han sa: «Når skal vi legge avgårde?»

Jeg hadde et hus som skulle bygges på gården, og også en frukthage, en vinmark, og flere hekker som skulle plantes, og mange andre ting som skulle gjøres. Vi mente at vi fikk dra om fire eller fem år. Så begynte den besnærende tanken på eventyr å gripe

oss. Hvorfor ikke dra med én gang? Vi ville ikke bli yngre, noen av oss. La frukthagen, vinmarken og hekkene gro opp mens vi var borte! Når vi kom tilbake, ville de være klare til oss, og vi kunne bo i låven mens vi bygget huset. Så vi bestemte oss for reisen, og byggingen av *Snarken* begynte. Vi kalte henne *Snarken* fordi vi kunne ikke komme på noe annet navn — denne opplysningen blir gitt av hensyn til de som ellers ville tro at det er noe mystisk ved navnet.

Vennene våre kan ikke forstå hvorfor vi foretar denne reisen. De grøsser og stønner og slår ut med hendene. Ingen forklaringer kan få dem til å forstå at vi beveger oss langs «minste motstands vei»; at det er lettere for oss å legge til havs i en liten båt enn å forbli på det tørre land, akkurat som det er lettere for dem å forbli på det tørre land enn å legge til havs i en liten båt. Denne mentaliteten kommer av at egoet har fått en urimelig stor plass. De kan ikke komme vekk fra seg selv. De kan ikke komme ut av seg selv lenge nok til å se at deres «minste motstands vei» ikke nødvendigvis er alle andres minste motstands vei. Av sin egen samling av ønsker, sympatier og antipatier lager de seg en målestokk som de bruker til å måle alle skapningers ønsker, sympatier og antipatier. Dette er urettferdig. Og det sier jeg til dem. Men de kan ikke komme vekk fra sine egne ynkelige egoer lenge nok til å høre på meg. De tror jeg er gal.

I stedet er jeg forståelsesfull. Det er en sinnstilstand som jeg er kjent med. Vi er alle tilbøyelige til å tro at det er noe galt med de mentale prosesser til den personen som er uenig med oss.

De avgjørende ordene er «Jeg liker». Det er underliggende for filosofien og det snor seg rundt livshjer-

tet. Når filosofien har gjentatt vektig i en måned og fortalt individet hva han må gjøre, sier individet, i et øyeblikk «Jeg liker», og gjør noe annet og filosofien bare glimter i det fjerne. Det er «Jeg liker» som får drankeren til å drikke og martyren til å ha på seg en skjorte av hår, som gjør én mann til en rangler og en annen mann stødig som en klippe; som får én mann til å strebe etter berømmelse, en annen etter gull, en tredje etter kjærlighet og en fjerde etter Gud. Filosofi er svært ofte en manns måte å forklare sitt eget «Jeg liker».

Men for å komme tilbake til *Snarken*, og hvorfor jeg vil dra jorda rundt i henne. Tingene jeg liker utgjør mitt sett av verdier. Det jeg liker mest av alt er personlig oppnåelse — ikke oppnåelse for verdens applaus, men oppnåelse for min egen fornøyles skyld. Det er det gamle «Jeg klarte det! Jeg klarte det! Med mine egne hender klarte jeg det!» Men personlig oppnåelse, for meg, må være konkret. Jeg vil heller vinne i svømmebassenget eller bli sittende overskrevet en hest som prøver å komme seg vekk under meg, enn å skrive den store amerikanske romanen. Enhver har sin egen smak. En annen kan ville foretrekke å skrive den store amerikanske romanen fremfor å vinne i bassenget eller mestre hesten.

Det jeg antakelig er mest stolt over å ha oppnådd i livet mitt, mitt livs høydepunkt, hendte meg da jeg var sytten år. Jeg var ombord på en tremastet skonnert utenfor kysten av Japan. Vi kom inn i en tyfon. Alle mann hadde vært på dekk det meste av natten. Jeg ble tilkalt fra køya mi klokken syv om morgenen for å ta roret. Ikke et eneste seil var satt. Vi seilte bare på riggen; allikevel føk skonnerten avgårde.



Endelig ombord!

Vinden snappet etter de hvite skumtoppene, og fylte luften så tykk med drivende sjøsprøyt at det var umulig å se mer enn to bølger av gangen. Det var nesten umulig å manøvrere skonnerten; hun rullet rekka under til styrbord og til babord, skiftet retning og pendlet mellom sydøst og sydvest, og når de enorme sjøene løftet akterskipet opp, var det like før hun la seg helt over og tok inn vann. Hadde hun gjort det, ville vi gått under med mann og mus.

Jeg tok roret. Skipperen stod en stund og så på meg. Han var engstelig på grunn av min unge alder, fryktet at jeg manglet styrken og nervene. Men da han så at jeg manøvrerte skonnerten på en vellykket måte gjennom flere farlige sjøer, gikk han nedunder til frokost. Forut og akterut hadde alle mann gått ned til frokost. Hadde skuta lagt seg over, ville ikke én av dem ha rukket å komme seg på dekk. I førti minutter stod jeg der alene ved roret, med ansvaret for den ville skonnertens løp og livene til tjueto mann. En gang slo en sjø inn over akterdekket. Jeg så den komme, og halvdruknet, med tonnevis av vann som slo over meg, hindret jeg skonnertens ville ferd mot å legge seg på tvers. Ved slutten av vekten, var jeg svett og utslitt, men lettet. Jeg hadde klart det! Med mine egne hender hadde jeg utført mitt mesterstykke ved roret og ført hundre tonn tre og jern gjennom noen millioner tonn av vind og bølger.

Min glede bestod i at jeg hadde klart det, ikke i det faktum at tjueto menn visste at jeg hadde klart det. Innen et år hadde gått var over halvparten av dem døde og begravet, men min stolthet over det jeg hadde utrettet ble ikke redusert til det halve. Jeg er likevel villig til å bekjenne at jeg liker å få anerkjennelse.

Det behøver ikke være anerkjennelse fra så mange, men det må være fra noen som kjenner og elsker meg og som jeg elsker. Når jeg så oppnår en personlig prestasjon, har jeg en følelse av at jeg rettfærdiggjør deres kjærlighet til meg. Men dette er helt adskilt fra gleden over selve prestasjonen. Denne gleden er fullt og helt min egen og avhenger ikke av vitner. Når jeg har gjort noe slik, er jeg oppstemt. Jeg gløder over hele meg. Jeg er bevisst en stolthet i meg selv som er min, og min alene. Det er organisk. Hver fiber av meg er henrykt over det. Det er veldig naturlig. Det har med tilfredshet å gjøre, ved å tilpasse seg omgivelsene. Det er suksess.

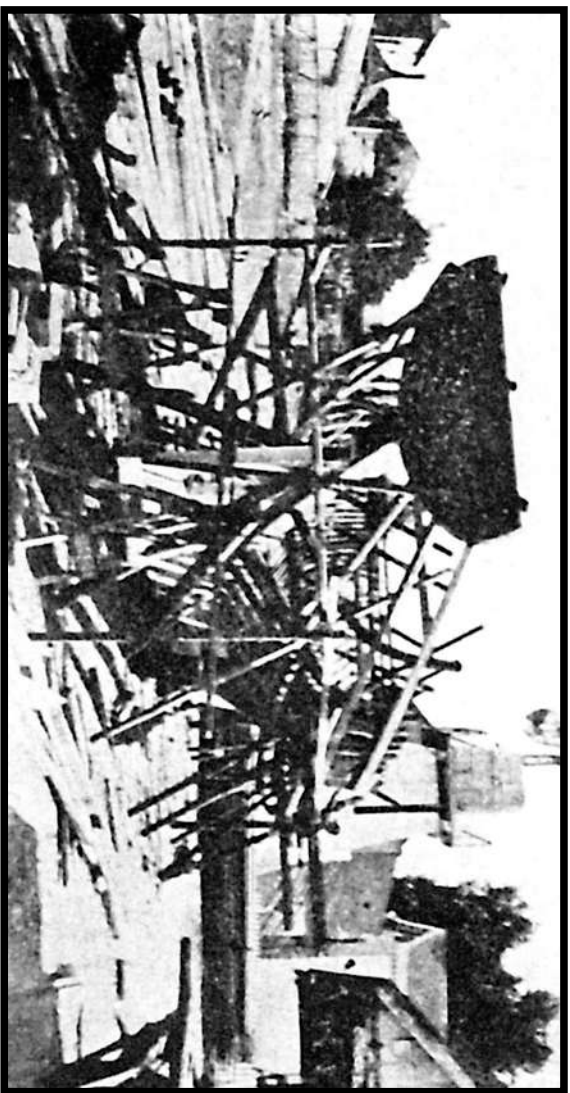
Liv som leves er et suksessfullt liv, og suksess er livets åndedrag. Å fullføre en vanskelig oppgave er suksessfull tilpassing til strengt krevende omgivelser. Jo vanskeligere prestasjon, desto større tilfredshet når den er fullført. Slik er det med mannen som hopper forover fra stupebrettet, ut over svømmebassenget, og med en baklengs halv omdreining med kroppen når vannet med hodet først. I det han forlot stupebrettet, ble omgivelsene øyeblikkelig farlige, og grusom ville straffen bli dersom han hadde mislyktes og nådde vannet med et mageplask. Selvfølgelig hadde ikke mannen behøvd å løpe risikoen for å få straff. Han kunne ha blitt igjen på sandbanken i varm og behagelig sommerluft, solskinn og likevekt. Det er bare det at han var ikke skapt på den måten. I det raske øyeblikket midt i luften levde han som om han aldri kunne ha levd på stranden.

Når det gjelder meg selv, ville jeg heller vært den mannen enn han som satt på stranden og betraktet ham. Det er derfor jeg bygger *Snarken*. Jeg er laget

på den måten. Jeg liker det, slik er det. Jordomseilingen betyr for meg store øyeblikk i livet.

Bær over med meg et øyeblikk og se på det. Her er jeg, et lite «dyr» kalt menneske — et stykke levende materie, ett hundre og sekstifem pund med kjøtt og blod, nerver, sener, ben og hjerne — alt sammen mykt og følsomt, sårbart, feilbarlig og skrøpelig. Hvis jeg slår et lett slag med håndbaken mot mulen til en uregjerlig hest, kan hånden min brette. Jeg holder hodet under vannet i fem minutter, og jeg drukner. Hvis jeg faller tyve fot gjennom luften, knuses jeg. Jeg er en skapning med temperatur. Noen få grader den ene veien, og mine fingre, ører og tær blir sorte og faller av. Noen få grader den andre veien, og huden min sprekker og skrelles av fra det rå, dirrende kjøttet. Noen få grader i tillegg den ene eller den andre vei, og livet og lyset i meg slukkes. En dråpe gift injisert i kroppen min fra en slange, og jeg slutter å bevege meg — for alltid slutter jeg å bevege meg. En splint av bly fra en rifle trenger inn i hodet mitt, og jeg hylles inn i evig mørke.

Feilbarlig og skrøpelig, en bit av pulserende géléaktig liv — det er alt jeg er. Rundt meg er de store naturkreftene — kolossale trusler, titaner av ødeleggelse, ufølsomme monstre som bryr seg mindre om meg enn sandkornet jeg trækker på. De kjenner meg ikke. De er bevisstløse, nådeløse og umoralske. De er sykloner og tornadoer, lynglimt og skybrudd, tidevannsbølgene, understrømmene og vannstrålene, store virvelstrømmer, dragsug, jordskjelv og vulkaner, brenninger som tordner mot klipper langs kysten og bølger som slår over de største fartøy som flyter, knuser mennesker sønder og sammen eller



Fra byggeplassen; her ser vi *Snarken* sakte men sikkert komme til syne.

skyller dem til sjøs for å dø — og disse ufølsomme monsterkreftene kjenner ikke den lille følsomme skapningen som kalles Jack London, full av nerver og svakhet, og som selv synes han er en grei kar og et svært så enestående menneske.

Av striden som oppstår i forvirringen og kaoset rundt disse enorme og dyptgående titaner, må jeg trå varsomt på min usikre vei. Den lille smule liv som jeg er, vil jeg juble over. Den smule liv som er meg, vil kjenne det som guddommelig hvis jeg lykkes i å trosse naturkreftene eller få dem til å lyde meg. Det er godt å ri stormen av og føle seg som en Gud.

Her er sjøen, vinden og bølgen. Her er sjøene, vindene og bølgene til hele verden. Her er ville omgivelser. Og her er vanskelig tilpassing, som når jeg oppnår den, er en stor glede for den lille, skjelvende forfengeligheten som er meg. Jeg liker. Slik er jeg skapt. Det er min egen spesielle form for stolthet, det er det hele.

Det er også en annen side ved reisen med *Snarken*. Siden jeg lever, ønsker jeg å se den store verden, for det finnes større steder å se enn den lille byen eller dalen. Vi har ikke gjort så mange utkast til reiserute. Bare én ting er fastlagt, og det er at den første havnen vi anløper vil være Honolulu. Utenom noen få generelle idéer, har vi ikke bestemt den neste havnen etter Hawaii. Vi skal bestemme oss når vi kommer nærmere. I store trekk vet vi at vi skal seile over Sydhavet, ta med Samoa, New Zealand, Tasmania, Australia, New Guinea, Borneo og Sumatra, og fortsette via Filippinene til Japan. Så kommer Korea, Kina, India, Rødehavet og Middelhavet. Etter det blir ruten for vag til å beskrives, selv om vi vet en

rekke ting vi helt sikkert skal gjøre, og vi antar at vi vil tilbringe fra én til flere måneder i hvert land i Europa.

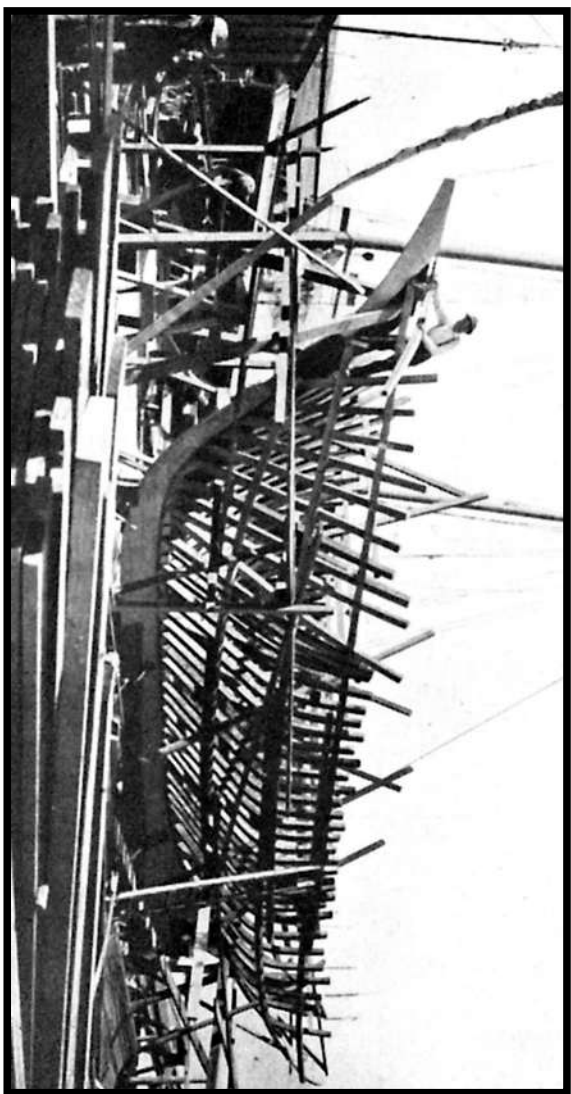
Snarken skal seiles. Det kommer til å være en bensinmotor ombord, men den vil bare bli brukt i nødstilfeller, slik som i opprørt hav mellom rev og sandbanker, hvor plutselig ro i en sterk strøm gjør en seilbåt hjelpeløs. *Snarken* skal rigges som en ketch, en mellomting mellom en yawl og en skonnert. De siste årene har yawl-riggen vist seg å være den beste på langfart. Ketchen har seileegenskapene til yawlen, og klarer i tillegg å inneha noen av egenskapene til skonnerten. Det forutgående må tas med en klype salt. Det er bare teorier i hodet mitt. Jeg har aldri seilt en ketch, ikke en gang sett en. Men jeg tror teorien har mye for seg. Vent til jeg kommer ut på havet; da vil jeg være i stand til å si mer om reise- og seilekvalitetene til ketchen.

Som opprinnelig planlagt, skulle *Snarken* være førti fot lang i vannlinjen. Men vi oppdaget at det ikke var plass til et baderom, og derfor økte vi lengden hennes til førtifem fot. Hun er femten fot på det bredeste. Hun har ikke dekkshus eller lasterom. Det er seks fot høyde under dekk, og dekket er sammenhengende, med unntak av to lugartrapper og en dekksluke foran. Det faktum at det ikke er noe hus som bryter dekkets styrke vil få oss til å føle oss tryggere i tilfelle store bølger fosser over dekk med sine tonnevis av vann. En stor og romslig cockpit, under dekk, selvlensende og med høy karm, vil gjøre våre værharde dager og netter mer komfortable.

Det kommer ikke til å være mannskap ombord. Eller rettere sagt: Charmian, Roscoe og jeg er mann-

skapet. Vi skal gjøre alt med våre egne hender. Med våre egne hender skal vi navigere rundt jordkloden. Seile henne eller senke henne, med våre egne hender skal vi gjøre det. Selvfølgelig har vi med en kokk og en kahyttsgutt. Hvorfor skulle vi koke mat, vaske opp og dekke bordet? Vi kunne ha blitt på land hvis vi ønsket å gjøre de tingene. Dessuten må vi gå vakter og manøvrere skipet. Og jeg må også jobbe med mitt håndverk — skrivingen, for å brødfø oss og for å få nye seil og holde *Snarken* i sjødyktig stand. Og så er det gården: jeg må passe på vingården, frukthagen og få hekkene til å gro. Da vi økte lengden på *Snarken* for å lage plass til et bad, fant vi ut at all plassen ikke var nødvendig til badet. På grunn av dette økte vi størrelsen på motoren. Sytti hestekrefter er motoren på, og siden vi forventer at den skal frakte oss med ni-knops hastighet, kjenner vi ikke navnet på noen elv som har stri nok strøm til å trosse oss. Vi er innstilt på å komme oss innover i landet også. Siden *Snarken* er nokså smal, vil dette være mulig. Når vi går inn i landet, tar vi ned seil og går for motor. Det er for eksempel kanalene i Kina, og Yang-tse-elva. Vi kommer til å tilbringe måneder på dem hvis vi får tillatelse fra regjeringen. Det vil være den eneste hindringen for våre innenlandsreiser — tillatelse fra regjeringen. Men hvis vi får den tillatelsen, finnes det knapt noen grense for all innlandsreisen vi kan gjøre.

Når vi kommer til Nilen, ja, så kan vi gå opp Nilen. Vi kan gå opp Donau til Wien, opp Themsen til London, og vi kan gå opp Seinen til Paris og fortøye rett overfor Latinerkvarteret med en fortrosse inn mot Notre Dame og en aktertrosse festet i La Morgue.



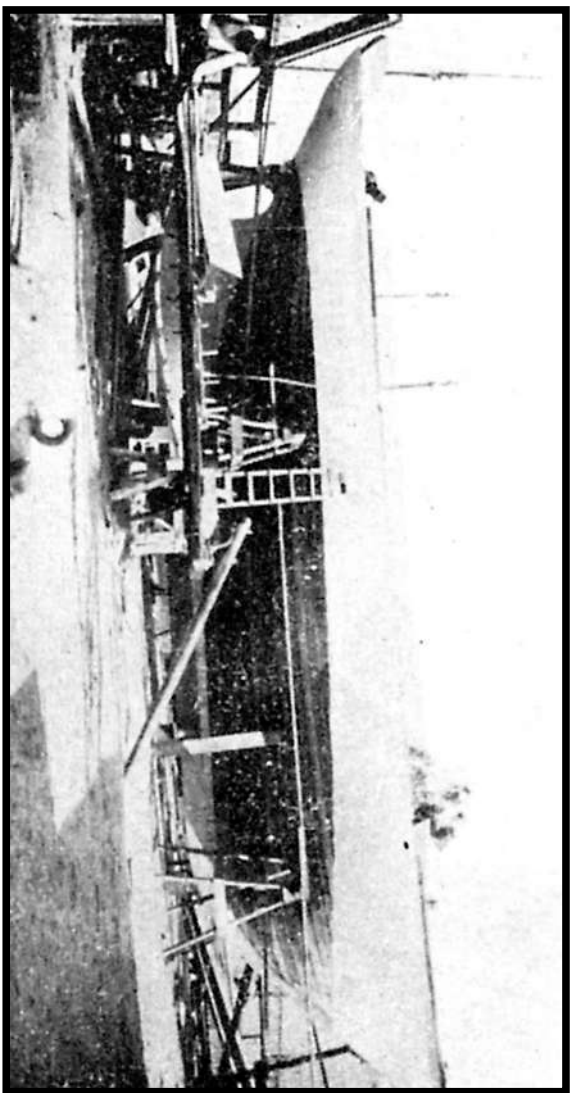
Vakre linjer. Vakker baug!

Vi kan forlate Middelhavet og gå opp Rhône til Lyon, og inn i Saône til Marne gjennom Bourgognekanalen, og fra Marne opp Seinen og stikke til sjøs ved Le Havre.

Etter å ha krysset Atlanteren til USA, kan vi gå opp Hudson-elva, passere gjennom Erie-kanalen, over de store sjøer, forlate innsjøen Michigan ved Chicago, nå frem til Mississippi ved å gå opp Illinois-elven og kanalforbindelsen, og ned til Mississippi og deretter ut i den mexicanske gulf. Og så har vi de store elvene i Syd-Amerika. Vi vil kunne litt om geografi når vi kommer tilbake til California.

Folk som bygger hus blir ofte forvirret. Men hvis de kan glede seg over anstrengelsen, vil jeg råde dem til å bygge en båt som *Snarken*. Bare overvei et øyeblikk anstrengelsene når det gjelder detaljer. Ta motoren. Hvilken motor skal man velge — den tosylindrede? Tre sylindre? Fire sylindre? Leppene mine er forvrengt av all slags merkelig sjargong, hjernen min er nesten ødelagt av enda merkelige idéer og er øm og sliten av å reise i nye og i steinete tankebaner. Tennesssystemet: skal det være kontaktbryter? Skal vi bruke tørrelementer eller akkumulatorer? En akkumulator høres bra ut, men krever en dynamo. Hvor kraftig dynamo? Og når vi har installert en dynamo og en akkumulator, er det simpelthen latterlig å ikke ha elektrisk belysning ombord. Så kommer diskusjonen om hvor mange lyspærer og hvor mange stearinlys. Det er en strålende idé. Men elektrisk lys vil kreve en sterkere akkumulator, som i sin tur krever en kraftigere dynamo.

Og nå som vi har gått inn for det, hvorfor ikke ha en lyskaster? Det ville være enormt nyttig. Men lys-



Skroget er endelig færdigt!

kasteren trenger så mye elektrisitet at det vil sette alt annet lys ut av funksjon. Igjen tar vi den slitsomme runden på leting etter mer kraft til akkumulatoren og dynamoen. Og så, når problemet endelig er løst, spør noen: «Hva om motoren bryter sammen?» Da gir vi opp.

Så er det sidelanterner, ankerlanterner og natthuslys. Livet vårt avhenger av dem. Så vi må utstyre båten over det hele med oljelamper også.

Men vi er fremdeles ikke ferdige med motoren. Motoren er kraftfull. Vi er to små menn og en liten kvinne. Det vil ødelegge hjerte og rygg og heve ankeret for hånd. La motoren gjøre det. Og så kommer problemet med hvordan man skal overføre kraft fra motoren til vinsjen. Og når alt dette er ordnet, må vi omorganisere fordelingen av plass mellom motorrommet, byssa, badet og lugarene og begynne helt på nytt igjen. Og når vi har flyttet motoren, sender jeg et telegram med sludder til fabrikantene i New York, som lyder omtrent slik: «*Kneledd oppgitt, bytt ut støtdempere tilsvarende avstanden fra forsiden av drivhjulene til forkant akterende på seksten fot og seks tommer.*»

Bare rusle rundt på leting etter de beste styregreiene, eller prøve å bestemme om du vil sette opp riggen med gammeldags taljereip eller med vanteskruer, hvis du vil ha de små detaljene. Skal kompasshuset være plassert rett foran rattet, eller skal det være plassert på én av sidene av det?

Her er det plass til et bibliotek av motstridende konfliktstoff! Så er det bensinproblemet, fem tusen syvhundre liter. Hvordan er det tryggest å plassere tanken og legge rørene? Og hva er den beste slukke-

metoden til en bensinbrann? Så til det lille problemet med livbåt og hvor den skal plasseres. Og når det er avgjort, kommer kokken og kahyttsgutten til å konfrontere oss med et mareritt: Det er en liten båt, og vi kommer til å leve tett pakket. Landkrabbers tjenestepikeproblem blekner til ingenting mot dette! Vi valgte en kahyttsgutt, og trodde våre problemer var omme, men så ble kahyttsgutten forelsket og trakk seg.

Og i mellomtiden: hvordan skal en kar finne tid til å studere navigasjon — når han dras mellom disse problemene og det å tjene pengene til å løse problemene? Verken Roscoe eller jeg vet noe om navigasjon, og sommeren har gått, og vi skal reise, og problemene er større enn noensinne, og pengekassa er full av ingenting. Nåja, i alle tilfeller tar det år å lære sjømannskap, og vi er i hvert fall begge sjømenn. Hvis vi ikke finner tid til det, får vi ta med oss bøkene og instrumentene og lære oss selv navigasjon på havet mellom San Francisco og Hawaii.

Det er en uheldig og forvirrende fase av reisen med *Snarken*. Roscoe, som skal være min mednavigator, går i fotsporene til en Cyrus R. Teed. Nå er det slik at Cyrus R. Teed har en annen oppfatning av læren om kosmos enn den som vanligvis er akseptert, og Roscoe deler hans syn. Derfor mener Roscoe at overflaten på jorden er konkav, og at vi lever på innsiden av en hul sfære. Derfor, selv om vi skal seile i den samme båten, vil Roscoe altså reise rundt verden på innsiden, mens jeg skal reise på utsiden! Men når det gjelder dette; mer senere. Vi kommer nok til å være enige før reisen er slutt. Jeg er sikker på at jeg skal omvende ham til å foreta reisen på utsiden, mens han er tilsvarende overbevist om at før vi er tilbake i San

Francisco, kommer jeg til å være på innsiden av jordkloden. Hvordan han skal få meg til å komme gjennom jordskorpa vet jeg ikke, men Roscoe er pokker til kar!

PS. — Den motoren! Når vi har den og dynamoen og akkumulatoren, hvorfor ikke ta med en ismaskin? Is i tropene! Det er mer nødvendig enn brød. Nå går vi for ismaskinen! Nå er jeg fordypet i kjemi, og leppene mine er såre, og jeg har vondt i hodet, og hvordan skal jeg noensinne finne tid til å lære navigasjon?





Vi har muntre dager også.