

Farley Mowat

Båten som ikke ville flyte



OVERSATT AV NINA KRISTIN NILSEN

Flyt Forlag



flyt'

Ideen



Jeg har en inngrodd frykt for auksjoner som stammer fra mitt tredje leveår. Det året gikk min far på auksjon for å slå i hjel litt tid en ellers stillestående ettermiddag, og han gikk derfra som den forvillede eieren av tretti bikuber og alt pikkpakket som hører bier til. Han klarte ikke å kvitte seg med nyanskaffelsen og ble birøkter av ren og skjær nødvendighet, mens jeg levde de neste to årene på en diett som nesten utelukkende besto av kjeks og honning. Så en dag smilte gudene til oss; alle biene døde av såkalt yngelrâte, og vi kunne omsider gå tilbake til noe som liknet mer på et normalt liv.

Underbevisstheten min forbinder fortsatt auksjoner med dyptpløyende katastrofer. Til vanlig unngår jeg de som pesten, men en aprildag for noen år siden ble også jeg offer for lokkesangen. Det hendte ved Ontariosjøen, i en søvnig liten by som tidligere hadde vært en travel havn for den store flåten av kornlastede skonnerter, slike som forsvant for godt like etter århundreskiftet. I denne vesle byen bodde en skipshandler som nektet å innse at damp hadde tatt over for seil, og han holdt sin skipshandel og sitt vareutvalg intakt et halvt århundre i påvente av den dagen en seiler nok en gang ville banke på hans dør. Ingen kom. Han døde, og arvingene hans bestemte seg for å auksjonere bort den gamle mannens skrot slik at de kunne gjøre bygningen om til en biljardhall.

Jeg passerte tilfeldigvis gjennom denne byen på selve auksjonsdagen sammen med en ung dame som jeg hadde utviklet en viss lidenskap for. *Hennes* lidenskap, derimot, var fortrinnsvis forbeholdt auksjoner, og da hun så auksjonsplakaten insisterte hun på at vi måtte stoppe. Jeg stålsatte meg mot å kjøpe noe som helst, men da jeg sto i den dunkle og forgangne butikken som fortsatt oste av tjære, oljehyrer og støvete seilduk, skjedde det noe med meg.

Blant holdningene jeg har arvet fra min far er en romantisk og Conrads skjønnhet for hav og skip. Som ham fant også jeg avbrudd fra min selvforskyldte elendighet ved å flykte mellom permene på bøker som beskrev seilaser i små båter til bortgjemte steder på store hav. Ti år før denne auksjonsdagen hadde jeg fortøyd til en sandete åkerlapp midt i provinsen Ontario, om lag så langt fra havet som det er mulig å komme. Der hadde jeg slitt for å få gress, busker, grønnsaker og meg selv til å slå rot. Alt strev hadde vært forgjeves. Tørke tok livet av gresset. Bladveps og kaniner åt opp buskene. Smellerlarver spiste opp grønnsakene. Og langt fra å knytte meg til den Gode Jord, tente ti års slit over gjerrig mark et opprør i meg av et kaliber jeg ikke kjente rekkevidden av før jeg sto i den gamle skipshandelen, fysisk omgitt av en verden jeg tidligere bare hadde forestilt meg.

Jeg kjøpte. Jeg kjøpte, og jeg kjøpte, og jeg kjøpte. Jeg kjøpte nok nautisk utstyr fra en svunnen tid til å fylle opp et uthus på mitt lille småbruk. Jeg er min fars sønn, og dermed måtte historien om biene gjenta seg med uunngåelig endelikt.

Det har seg slik at jeg har en venn som er forlegger og som har mange av de samme følelsene for bok-

bransjen som jeg har for jordbruk. Jack McClelland er en romantiker til tross for at han rødmende og innstendig forneker det. Under andre verdenskrig tjenestegjorde han som skipper på MTB-er (motor-torpedobåter) og andre slike små, snertne fartøyer, og selv om han etter krigen gikk tilbake til arbeidslivets trøstesløshet, ble sjela hans igjen på broa til en MTB som skjærer gjennom den grå og endeløse Atlanteren med geværer stilt inn mot uklare spøkelser av tyske Schnell-båter som hjelpeløst forsøker å unngå sin skjebne. Jack har ei hytte ved Muskokasjøen hvor han har en gammeldags spissgattet mahognijolle som i måneskinnsnetter forvandles til en MTB, til ubehag for tilfeldige elskere i kanoer som driver over stille vann.

En kveld, noen uker etter at jeg kjøpte den avdøde skipshandlerens varebeholdning, lå Jack McClelland og jeg fortøyd til en bar i Toronto. Det var en dyster dag i en dyster by så vi lå inntil baren i flere timer. Jeg tok ingen notater av hva som ble sagt og kan heller ikke huske klart hva som skjedde. Jeg vet bare at vi, før kvelden var omme, hadde forpliktet oss til å anskaffe et havgående fartøy for å streife omkring på verdens hav.

Vi bestemte oss for å gjøre tingene på den gode gamle måten (vi lider begge av et Drake- og Nelson-kompleks), og dette betydde å kjøpe en gammeldags båt, av den typen trebåt som en gang ble seilt av menn av stål.

Det eneste stedet vi tenkte en slik båt kunne oppdrives var på den øde og tåkelagte øya Newfoundland. Som en følge av dette fløy jeg en tidlig maimorgen til øyas gamle hovedstad, St. John's, hvor

jeg hadde avtalt å møte en rødskjeggete, isblåøyd ikonoklast kalt Harold Horwood som ifølge ryktene kjente mer til Newfoundlands små og avsidesliggende fiskevær enn noen annen levende sjel. Til tross for at jeg var fra fastlandet, og Harold avskyr fastlandsfolk, hadde han gått med på å hjelpe meg med min søken. Jeg er ikke sikker på hvorfor han gjorde det, men gjengivelsen av denne historien vil kanskje gi svar.

Harold tok meg med til flerfoldige små utvær som klorte seg fast som kald sirup til de værharde klippepene på denne mektige øya. Han viste meg båter som varierte fra fjortenfots joller til den råtnende størheten av en femhundretonns tremastet skonnert. Fartøyene som ennå var sjødyktige nok til å legge fra kai var dessverre ikke til salgs, mens de som var innenfor min prisklasse (Jack hadde satt en streng øvre grense på tusen dollar) enten var så gamle og slitne at pisseblomster (det lokale navnet på løvetann) spirte på dekk, eller de tok en velfortjent rast på havnebunnen med kun den øvre riggen over vann.

Tiden gikk, men vi kom ikke videre. Harold's røde skjegg fikk en stadig mer krakilsk form, de isende øyne fikk et stikkende skjær og humøret hans sank og sank. Han var ikke vant til å bli motarbeidet, og likte det ikke. Til slutt fikk han satt en notis inn i lokalavisen for å kunngjøre ankomsten av en rik fastlandsmann som var ute etter en lokal skonnert.

To dager senere fortalte han meg at han hadde funnet det perfekte fartøy. Det var, sa han, en liten tomastet seilbåt kjent som en sneseiler og, mer spesifikt, en fiskeskonnert. Betegnelsene gjorde meg alt annet enn begeistret, men letingen trakk ut, og jeg

begynte å bli så desperat at jeg gikk med på å ta en titt.

Båten sto trukket på land i Muddy Hole, et lite fiskevær på østkysten av Avalonhalvøya — en kyst som uforståelig nok kalles Sørkysten, kanskje fordi den ligger sør for St. John's, og St. John's er, i alle fall i egne øyne, universets sentrum.

Turistkart viser at Muddy Hole har veiforbindelse med St. John's. Dette er en typisk newfoundlandsk «mørsomhet». Det er ingen veiforbindelse mellom Muddy Hole og St. John's i det hele tatt, foruten en spinkel sti, som man antar ble tråkket opp noen århundrer tilbake av et veldig gammelt reinsdyr som ikke bare var blindt, men også led av svimmelhet.

Det tok oss i alle fall seks timer å følge hvor reinen hadde gått. Dette var en vanlig vårdag på østkysten av øya. En stiv kuling sto inn fra sjøsiden og drev hamrende regn sidelengs mot bilen. Tåka fra Grand Banks, som alltid ligger på lur like utenfor kysten, hadde drevet inn over høylandet og visket ut alle konturer. Ledet av urinnvånske instinkter nedarvet fra sjøfarende forfedre holdt Harold stø kurs og like før klokka ti om kvelden, i stummende mørke, proklamerte han at vi var ankommet Muddy Hole.

Jeg var nødt til å stole på det han sa. De to lyskjeglene fra frontlysene avslørte ingenting annet enn tåke og regn. Harold trakk meg vekk fra bilen og hamret i neste øyeblikk på en usynlig dør. Døra åpnet seg og lot oss tre inn i et lite, strålende opplyst og dampende hett kjøkken hvor jeg ble presentert for brødrene Mike og Paddy Hallohan. Kledd i tykke hjemmestrikkede gensere, romslige gummistøvler og

svarte vadmelsbukser liknet de på karakterer fra en av Robert Louis Stevensons smuglerromaner. Harold introduserte meg ved å forklare at jeg var fastlandsfyren som var kommet for å se på båten.

Brødrene gikk straks til aksjon. De utstyrte meg med oljehyre og sydvest og drev meg ut i stormen.

Det øsende regnet var så stridt at det nesten kamuflerte drønnet fra brenningene som syntes å være rett under meg, og skremmende nære.

«Ei fin fin natt førr vrak!» skrålte Paddy lystig.

Det var også en fin natt for å falle utenfor en klippe og knekke nakken; en mer umiddelbar bekymring for meg der jeg fotfulgte Paddy nedover en bratt sti som var så glatt at selv en middels fjellgeit ville ha betenkt seg. Paddys stormlykt, som av økonomiske grunner brant på tung tranolje, ga bare fra seg et symbolsk lysglimt gjennom en tett sky av ram røyk. Det var like fullt en nyttig røyk. Den gjorde at jeg kunne følge losen bare ved hjelp av nesen.

Tjue minutter senere ramlet jeg hardt inn i Paddy og ble selv hardt rammet av Mike, som fulgte like bak. Paddy svingte lampa utover og jeg fikk et manisk glimt av det gnomske fjeset hans, strimete av regn og nesten kutta i to av et gigantisk grin.

«Der har du ho, skipper! Finaste lille skonnert'n på heile Sørkysten av Newfoundland!»

Jeg kunne ikke se noe som helst. Jeg strakk ut hånda og kjente kanten av noe som var buet og vått. Paddy skjøv lanternen framover og blottla fra den mest frastøtende nyansen av grønt jeg noen gang har sett. Fargen minte meg om den nakne magen til en for lengst død tysk soldat som jeg en gang delte skyttergrav med på Sicilia. Jeg rev hånda mi vekk.

Mike brølte inn i øret mitt. «No som du har sedd ho, min gode majnn, trækk vi oss te'bakes te' huset og får oss en liten tår.» Hvorpå Mike og Paddy stakk av gårde med meg nervøst snublende i etterkant.

Trygt tilbake på kjøkkenet oppdaget jeg at Harold aldri hadde forlatt ovnsvarmen. Han forklarte senere at han følte det ville være påtrengende om han var tilstede når jeg skulle treffe min utkårede for første gang. Harold er slik en omtenkso mann.

Jeg var nå gjennomvåt, deprimert og gjennomkald, men Hallohanbrødrene og den urgamle mora deres, som nå krøp fram fra et bakrom, begynte å bearbeide meg. Først ga de meg en enorm porsjon saltkjøtt og kålrabi som kokt sammen med klippfisk framkalte en monumental tørst. Og så tok brødrene fram en kagge screech.

Screech er en særegen newfoundlandsk drikk. I tidligere tider ble det laget av at man helte kokende vann i tomme romtønner for å løse ut eventuelle romholdige rester som gjemte seg der. Den resulterende svarte væsken ble tilsatt melasse og gjær, og man lot blandingen stå og gjære passelig lenge før den ble destillert. Iblant ble den lagret i et par dager i en krukke proppet igjen med et stykke skråtobakk.

Nåvel. Gamle metoder har veket for nye, og screech er i dag av et annet kaliber. Det er den verst tenkelige varianten av karibisk rom, tappet av Newfoundlands autoriteter, påklistret en screech-etikett, og solgt til stakkars jævlere som ikke har noe særlig ønske om et langt eller godt liv. Det er ikke så sterkt som det en gang var, men det er mulig, og vanlig, å oppveie denne defekten med å tilsette mengder konsentrert sitron-

saft. Screech serveres vanligvis med kokende vann, og da det følgelig er nær kokepunktet tas alkoholen umiddelbart opp i blodet. Svært lite sløses vekk i for-døysessystemet.

Dette var min første erfaring med screech, og ingen hadde advart meg. Harold satt tilbakelent med et djevlesk glimt i øyet og så tilfreds på at jeg forsøkte å slukke tørsten. Jeg *tror* i alle fall han gjorde det. Minnene om kveldens forløp er noe diffuse.

På et mye senere tidspunkt kom Jack til å beskyldde meg for å ha kjøpt båten vår i fylla, eller å ha kjøpt henne usett, eller begge deler. Den siste delen av anklagen er definitivt usann. Mens jeg satt i den overveldende kjøkkenvarmen, som en trykkoker nær ved å eksplodere, trakk Hallohanbrødrene inn sitt taskenspillende irske opphav og malte fram et bilde av den vesle skonnerten med slik innlevelse at jeg så henne like tydelig som om hun hadde vært i samme rom. Til slutt kastet jeg meg om halsen på Paddy og stakk en bunke sedler i den haiskinns harde neven hans og visste med oppglødd sikkerhet at jeg hadde funnet den perfekte skuta.

Da vi kjørte tilbake til St. John's neste morgen rapsodierte Harold over de godhjerta, ærlige og gudfryktige irske fiskerne fra Sørkysten.

«De ville ha gitt deg skjorta si uten å kny,» sa han. «Sjenerøs? Herrejessus, det er ingen i hele vide verden som dem! Det var jammen flaks at de tok deg til seg.»

På en måte har nok Harold rett. Fordi jeg, om Hallohanene ikke hadde tatt meg til seg, sannsynligvis hadde blitt værende i Ontario hvor jeg muligens kunne ha blitt en holden mann. Jeg bærer ikke nag til brødrene Hallohan, men jeg håper jeg aldri mer

blir «tatt» på den måten jeg ble tatt imot den minnerike natten i Muddy Hole.

To dager senere dro jeg tilbake til Muddy Hole for å gå over båten og få tatt min første edruelege (i betydning rolig, vurderende) titt. Sett fra avstand var hun så visst en pen liten tingest, til tross for den kvalmende fargen. Et ekte skønnertskrog i miniatyr; hun målte trettien fot langs dekk, hadde ni fots bredde og fire fots dybde. Men hun var grovskåren. Etter nærmere ettersyn så hun ut som om hun var rasket i hop av noen av våre paleolittiske forfedre — antakelig dyktige håndverkere, men kun utstyrt med steinøkser.

Inventar og utrustning ga rom for forbedring. Hun hadde flush-dekk og tre små sittebrønner hvor det så vidt var plass til å stå og jukse etter torsk, hver med to tilhørende rom hvor gjenferdene etter en million for lengst døde torsk hardnakket gikk igjen. Midt på var en kahytt, to fot høy, tre fot bred og tre fot lang, hvor en veldig liten mann kunne presse seg inn om han ikke hadde noe imot å innta fosterstilling. Det fantes også et motorrom; et mørkt hull hvor en enorm fallos av en ensylindret bensinmotor lå og lurte.

Riggen kunne også bli bedre. De to mastene så ut til å være forvridde stammer av vrihassel. De var staget med biter av telefonwire og fiskesnøre. Seilene var fargerike lappverk fra en forgangen tid. Baugsprydet var knapt mer enn et kosteskaft surret fast med bøtetråd. Det forekom meg at Hallohanene ikke kunne ha seilt båten særlig ofte. Jeg fikk senere høre at de *aldri* hadde seilt henne, og at de, som alle andre i Muddy Hole, var av den oppfatning at å forsøke noe slikt høyst sannsynlig ville få fatale følger.

Hun var ingen ren båt. Når sant skal sies stinket hun. Kjølsvinet hadde ikke blitt rengjort siden den dagen hun ble bygd, og var innsatt med et flere tommer tykt lag av klebrig fiske slim, fiskeblod og fiskegørr. Dette var ikke på grunn av slurv, men gjort med fullt overlegg, noe folka i Muddy Hole gjorde meg oppmerksom på *etter* at jeg hadde brukt en hel uke på fåfengt rengjøring.

«Du skjønne' det, skipper,» forklarte en av dem, «de her båtan her, dæm e' bygd av råved, og når det tørke, sprækk det opp. Du kan smøre båtan, mæn dæm trutne' sæ sjøl, kan du si, me' gørr og blod, og det e' det som gjør dæm tætt.»

Jeg har siden aldri betvilt hans ord.

Siden den summen Hallohanbrødrene krevde for båten merkverdig nok var eksakt samme sum jeg hadde å rutte med, og siden denne navnløse båten (Hallohanene hadde aldri brydd seg med å døpe båten, kun brukt betegnelser som «Ho», eller iblant «Den Merr») ikke var klar for seilasen til Samoa via Kapp Horn riktig ennå, var jeg nødt til å ta en alvorlig avgjørelse.

Spørsmålet handlet egentlig om hvorvidt jeg skulle snu ryggen til skuta for godt og fortelle Jack McClelland en passende løgn om å ha blitt overfalt av landeveisrøvere i St. John's, eller forsøke å glatte over det hele og på ett eller annet vis gjøre en skrap-haug om til en skute. Siden jeg innerst inne er en feiging, og Jack uansett ser tvers gjennom løgnene mine, valgte jeg sistnevnte kurs.

Jeg spurte Hallohanene hvor det fantes en båt-bygger jeg kunne hyre for å få utført nødvendige

ombygginger, og de henviste meg til Enarchos Coffin — samme mann som hadde bygd båten fire år tidligere. Enos, som han ble kalt, var en lang og mager, hengslete strek av en mann. I sine yngre år hadde han vært skipsbyggmester i Fortunebukta og levert båter til fiskeriet på Grand Banks, men da den store fiskeflåten svant hen ble han hensatt til å bygge småbåter for lokale fiskere. Båtene hans var av nydelig design, men en kombinasjon av armod blant kundene, mangel på godt treverk, sviktende syn og framskreden alder, forringet håndverket. Hallohanbåten var den siste han hadde bygd, og skulle vise seg å bli den siste han noensinne bygde.

Utrustet med en gangbar flaske rom dro jeg på besøk til det gedigne, falleferdige huset hvor han bodde sammen med sine sju ugifte døtre. Enos viste seg å være en elskverdig og snakkesalig mann. Sørkystdialekten er nesten uforståelig for folk utenfra, og når den fremføres med et maskingeværs hastighet blir det komplett ubegripelig.

I løpet av de første par timene av vårt bekjentskap forsto jeg absolutt ingenting av det han sa. Etter at den første ordstrømmen hadde rast fra seg senket han farta noe, og jeg ble i stand til å oppfatte en hel del.

Han sa at han var glad for å høre at jeg hadde kjøpt båten, men da han hørte hva jeg hadde betalt, kom han seg kun gjennom et apoplektisk anfall ved å helle i seg halve romflaska, i ett.

«Herre jemini!» skrek han da han fikk pusten tilbake. «Og æ som bygde ho førr de derre piratan førr to hujnner dollar!»

Hvorpå jeg rev til meg flaska og helte i meg resten.

Da vi hadde fått summet oss spurte jeg om han ville påta seg reparasjoner, modifikasjoner og en generell oppgradering av skuta. Han samtykket gladelig. Vi ble enige om at han skulle henge på en kjøle og ytre ballast, lage et overbygg over sittebrønnene, køyer, bord, luker, skap og andre indre nødvendigheter, fikse salingshorn og rigg, samt gjøre hundre andre mindre, men essensielle småjobber. Enos mente det kom til å ta om lag to måneder å fullføre arbeidet.

Jeg returnerte til St. John's og deretter til Ontario i moderat oppløftet stemning. Jeg bekymret meg heller lite for hvorvidt båten ville bli ferdig til avtalt tid, siden vi uansett ikke planla å seile før på midtsommeren. Innimellom skrev jeg til Enos (han kunne verken lese eller skrive selv) og en eller annen av de ferme døtrene hans skriblet et postkort til svar, som gjerne lød slik:

Kjære Mister Mote
Far sir at båten blir bra mye fisk
denne månen Gert har fådd beibi

Nellie Coffin

Under ventetiden drømte Jack og jeg mang en drøm og la mange planer. Vi ble enige om at jeg skulle dra til Newfoundland før ham, nær slutten av juni, i en jeep fullastet med verktøy og utstyr, og at jeg skulle fullføre den siste finpussen slik at båten var klar til å seiles når Jack kom i midten av juli. Deretter, vel, vi fikk se. Bermuda, Azorene, Rio de Janeiro — verden ventet!

Passion Flower setter seil



Jack McClelland var ikke den eneste som eide et surrogatskip hvor han kunne utfolde sitt overmot når livet ble uutholdelig. Hans lille landingsfartøy/motortorpedeobåt på Muskokasjøen hadde sitt motstykke i en farkost jeg hadde hatt i mitt eie i ti lange år. For uinnvidde ville hun kanskje likne en ganske utslitt jeep stasjonsvogn, men hun var i realiteten den siste fullriggeren i handelsfart mellom London og Ceylon.

For å understreke sin påtatte karakter hadde hun oljefyrte lanterner på hver side av styrhuset, grønt til styrbord, rødt til babord. I baugen var det en vinsj med førti favners ankertau. Hun manglet en gallionsfigur, men både foran og bak sto navn, hjemmehavn og motto:

PASSION FLOWER

4. KONSESJON AV ALBION HERRED

SEILE ELLER DØ

Jeg har ofte seilt henne under full seilføring ned herredsgrensa til riksvei 50, så sørover til jeg plukket opp passatvindene, og videre mot havnekneipene i Toronto. Hun hadde derimot aldri foretatt en lengre reise enn den jeg la ut på denne junimorgenen med kurs for Newfoundland.

Jeg hadde gjort det jeg kunne for å forberede henne til denne episke reisen. I det rommelige lasterommet

lå to stokkankere (et på 75 kg og et på 45 kg). Der var også tre bokser skipskjeks pakket i 1893. Og diverse taulengder; ruller med seilduk; livbøyer av kork; en slepelogg; et kompass med en tretti centimeter stor gradskive og, som en auksjonarius gjerne ville ha sagt, «andre gjenstander for tallrike til å nevnes» — som faktisk er nettopp hva auksjonariusen sa den dagen i april da jeg ble hans beste kunde.

Passion Flower kasta loss fra sandjordene ved soloppgang. Et lett duskreign strøk over Albionhøydene og en frisk bris fulgte på fra vest. Det var en strålende dag for å starte en storslagen reise.

Til tross for at hun var et aldrende fartøy tilbakela hun en imponerende distanse den første dagen. Ved hjelp av god medvind kom hun seg 566 nautiske mil østover, og den natten fortøyde jeg i en grønn eng langs St. Lawrenceelvas bredd, like øst for storbyen Quebec.

Dagen etter våknet jeg til lukten av stekt bacon. Sola hadde allerede stått opp, sammen med hestene som holdt til i enga hvor jeg hadde slått leir. På nord-siden rant den store sølvfarga elva mot det fortsatt fjerne havet, og mot sør sto hestene i en lydløs halv-sirkel omkring *Passion Flower*, meg og en ukjent fremmed.

Han var en liten kar med rynkefjes og lurvete skjeggvekst, av en udefinerbar alder og kledd i utslitte vadmelbukser, en tynnslitt skjorte og lerretsjakke. Jeg satte meg opp i soveposen og stirret på ham med forbauselse, for han var travelt opptatt med å lage frokost på *mitt* stormkjøkken, med *min* stekepanne, *mine* egg, *mitt* bacon og *min* kaffe. Han merket at jeg hadde våknet og tittet bort.

«Go'morn der,» sa han høflig. «Koss'n like du æggan dine?»

Jeg hadde tydeligvis ervervet et nytt mannskapsmedlem i løpet av natten. Jeg hadde derimot ikke den fjerneste anelse av hvordan det hadde skjedd, og om forstanden min faktisk var i ferd med å glippe, var jeg ikke rede til å innrømme det.

«God morgen,» svarte jeg varlig. «Hel plomme og lett stekt. Kaffen svart.»

«Jepp, jepp. Ska' bli.»

Mysteriet løste seg mens vi spiste.

Min nye følgesvenn, som het Wilbur, forklarte at han var en sjømann fra Newfoundland som hadde vært underveis østover mot St. John's da han møtte på *Passion Flower*. Etter et raskt blick gjennom gluggene ble han overbevist om at dette var et skip forkledd som en jeep, og drevet av kameraderiet som forener alle verdens seilere, kløv han ombord.

Wilbur var et litt av et funn. Han hadde vært til sjøs i nesten førti år — sa han i alle fall. Der vi drev østover langs den mektige elva pekte han ut mange passerende skip og fortalte røverhistorier om mannskapene der; historier som, hadde jeg våget å skrive de ned, ville fått Henry Miller til å likne en hoffleverandør av vuggesanger.

Som den fødte historiefortelleren han var, holdt Wilbur det gående til vi hadde passert New Brunswick og kom til Nova Scotia. Jeg hadde nå sittet bak rattet i ti timer, og var sliten. Da Wilbur tilbød seg å overta, mens han forsikret meg om at det skip ikke var bygd som han ikke kunne styre, lot jeg ham gladelig ta over.

Jeg lukket takknemlig øynene og falt i søvn. Ti minutter senere kom *Passion Flower* til fullt stopp

med et brak som om himmelen holdt på å ramle ned. Wilbur hadde ført oss rakt inn i sida til en gedigen lastebil nedlessa med tømmer.

Ingen av fartøyene ble særlig skadet, takket være at *Passion Flowers* kraftige baugvinsj hadde truffet et enormt traktorhjul som hang som en fender på lastebilens babord side. Det sto mindre bra til med min psyke, Wilburs stolthet og temperamentet til den store, kraftige lastebileieren, men dette var Nova Scotia, så vi visste råd. Vi satte oss ned, alle tre, i grøftekanten, og delte en flaske rom som fikk oss til å skilles som gode venner. Både lastebilsjåføren og jeg var villige til å akseptere Wilburs forklaring på hva som hadde skjedd. Sørgmodig erkjente han at, til tross for at han kunne styre enhver farkost under seil, hadde han egentlig aldri lært å håndtere et motorisert fartøy.

Jeg overtok styringa. *Passion Flower* beveget seg på en heller snodig måte, sidelengs som en krabbe. Verken Wilbur eller jeg hadde særlig mekanisk innsikt, så vi skjønnte ikke at dette var fordi roret (landkrabber hadde kanskje sagt strekkstanga eller noe tilsvarende esoterisk) var slått skjevt. Etter en time eller to var jeg blitt vant til den nye kjørestilen, men bilene som kom mot oss var det ikke. De syntes å være i villrede om hvor vi skulle, og flere av dem skar ut i gruskanten for å slippe oss forbi.

I skumringen oppdaget vi at de elektriske frontlysene var ødelagt av kollisjonen, men siden de oljefyrte lanternene var trimmet og fylt, tente vi dem og fortsatte, om enn i redusert fart.

Og her må jeg få bemerke at det virker som om Nova Scotianere, som en gang var et stolt sjøfarts-

folk, har mistet noe av sin edle arv. Knappt noen av farkostene vi møtte etter mørkets frambrudd så ut til å forstå sjøveisreglene. Vi kom kjørende med babord lanterne tent i rødt, og styrbord i grønt, og de skvatt til side som om de hadde møtt på *Den Flygende Hollender*. Noen av dem var så verbalt forvillet at jeg fant det best å ankre opp for natten, og det gjorde vi i den lille landsbyen Pugwash.

Pugwash, som før kun var et hummerfiskevær, er nå kjent for sin Tenkerkonferanse hvor smarte hjerner fra hele verdens tas imot av Cyrus Eaton, en amerikansk kapitalist. Jeg hadde hørt om denne mannen, så jeg svingte *Passion Flower* inn oppkjørselen til herregården hans. Herr Eaton var ikke til stede, og til tross for noen ganske direkte hint fra min side, ville ikke funksjonæren hans tilby oss å nyte stedets gjestfrihet. Jeg antar avvisningen kom av at jeg ikke er kapitalist. Det var tydeligvis ikke nok å bare være en tenker.

Vi la omsider til for natten på gårdsplassen til en hummerfisker kalt Angus Mackay, en sjarmerende mann med et hint av gælisk i språket, som bød oss inn i huset hvor kona serverte overdådige mengder stekt makrell. Angus reparerte frontlysene for oss, men roret var utenfor hans domene.

Neste dags ferd var uten større begivenheter. Før middag kom vi til Port Hawkesbury på Cape Bretonøya hvor vi oppsøkte en gammel havgående venn av meg, Harry Langley. Fra ham ervervet vi ikke bare femti favner ankerkjetting (som da det kom ombord tynget *Passion Flower* så mye at akterdekket bare var noen få tommer over veien), men også en eske saltvannssåpe.

Denne såpa hadde kommet over havet i 1887 ombord på H.M.S. *Centurion*. *Centurion* er nå et

råtnende skrog på bunnen av Sidney havn, men såpa hennes er mer varig enn engelsk eik og svensk jern. Harry forsikret meg om at jeg ikke kom til å finne en mer holdbar såpe noe annet sted, og han hadde rett. Ti år etter at jeg kjøpte esken er jeg fortsatt på første såpestykke, og det går gjerne et tiår til før det bløtes opp tilstrekkelig til å produsere såpeskum.

Utpå kvelden kom vi fram til Nord-Sidney på den nordøstlige enden av Cape Breton. Derfra går en bilferge over Cabotsundet til Newfoundland, som ligger 78 nautiske mil unna, på den andre siden av et av verdens mest værharde strekk.

Her må jeg få avbryte loggen over *Passion Flowers* ferd for å smette inn noen ord om denne veldige øya som kom til å spille en så stor rolle i mitt liv i månedene og årene som fulgte. Jeg vil ikke forsøke meg på en ny beskrivelse, for det finnes allerede en som jeg tviler på kan overgås. Jeg plagierer derfor uten å rødme. Det er fra en bok kalt «*This Rock Within the Sea*» av John de Visser og Farley Mowat.

Newfoundland kommer fra havet. Som en mektig granittpropp ligger den ranke øya ved St. Lawrence-elvas traktformede utløp, den snur ryggen til det store kontinentet, og barrikaderer seg... til det største kontinentet, og barrikaderer seg bak en nesten fem hundre kilometer lang fjellkjede som danner øyas ugjestmilde vestkyst. De andre kystene er alle vendt mot det åpne havet, og er så opprevne og forvridd av bukter, viker, elveløp og fjorder, at de til sammen har åtte tusen kilometer kystlinje som smyger seg langsmed Atlanterhavet. Overalt skjuler det seg

grunner og skjær (de kalles, med gruelig likeframhet, for «synkere») som bare venter på å få rive opp skroget til uaktsomme skuter. Likevel er disse kystene som skapt for sjømannslivet, for det finnes utallige trygge havner og innsmett der.

Inntil for få generasjoner siden var det bare kystområdene på øya som gjaldt. Det høye, bølgende innlandsplatået, med mørke barskoger mot nord og barmark i sør, var stort sett et ukjent bakland. Newfoundland var da, som nå, en ekte havsprovins, muligens beslektet med den andre fortapte havsprovinsen Atlantis, men istedenfor å synke ned i det store dypet, drev Newfoundland med vinden inntil den rak i land ved Canadas kyster, for der å bli liggende i ufrivillig eksil med en evig draging mot øst. Dette er ikke bare ren fantasi, for Newfoundland er det østligste landet i Nord-Amerika, og stikker så langt ut i Atlanterhavet at provinshovedstaden St. John's ligger nesten tusen kilometer øst for Halifax, og om lag to tusen kilometer øst for New York.

Mowats prosa er kanskje en smule oppblåst, men den er i bunn og grunn sannferdig.

Ferden over Cabotsundet var *Passion Flowers* første møte med saltvann. Like før midnatt kjørte jeg henne ombord på et enormt, betongplatekledd, sjøudyktig monster kalt *William Carson*, som kanadiske myndigheter har bygd for å krysse sundet og slik forbinde Newfoundland med resten av landet. Denne tingen (som ærlig talt ikke kan kalles et skip) er like vennligsinnet som en gammel geit med såre jur, og omtrent like fager. I sin oppblåste vom kan hun ta flere hundre biler og lastebiler, og denne

kvelden var hun fylt til randen. Hvert kjøretøy var sikret til fortøyningsringer sveist fast i dekket, men «sikret» er kanskje ikke det mest dekkende ordet.

Vi la fra kai ved midnatt. Klokka 0200 rulla *Carson* tungt i tversgående bølger og forsøkte iherdig å stå imot vindtrykket fra en nordvestlig sterk kuling. Den menneskelige lasten holdt seg fast i hva de enn kunne finne, eller rulla rundt i køyene, mens de jamra i takt med den hylende vinden. Nede på bildekket brøt helvete løs.

Den såkalte sjømannen som hadde festet *Passion Flower* til fergedekket må ha vært en gårdsdreng fra Saskatoon, Saskatchewan. Ellers ville han ha skjønt at fire lengder 60 mm ståltråd kanskje kan være tilstrekkelig for det spinkle skroget som omgir en ordinær nordamerikansk bil, men at det blir som å bruke hyssing for å fortøye en to-tonns jeep, nedlastet med om lag tre tonn diverse jernvare.

Passion Flower slet seg løs. Bilene var stuet så tett sammen at hun til å begynne med hadde lite spillerom. Etter en halvtime hadde hun derimot klart å rydde seg et lite område. Hver gang *Carson* begrov den tunge snuten sin i en bølgedal, hev min *Flower* seg fram og dulta inn i akterenden til en Pontiac eid av en amerikansk luftforsvarskaptein stasjonert på Stephenville, Newfoundland. Og hver gang *Carson* løfta baugen og seg tungt ned på sin feite bakpart, angrep *Passion Flower* akterover, og dunka slepekroken inn i grillen til en Cadillac som tilhørte en industriherre som nylig hadde kastet sine sultne øyne på Newfoundland etter invitasjon fra premierminister Joey Smallwood.

Etter å ha forkortet disse to bilene noe, fikk *Passion Flower* nok handlingsrom til å kutte *deres* fester, og

sammen begynte de å ramme foran og bak, alle tre. Kjedereaksjonen dette medførte gjorde det nedre bildekket om til en slagmark man kanskje ikke har sett maken til siden Claudius Tiberius arrangerte kamp mellom tre hundre elefanter og førti nubiske løver i Colosseum.

Avlessingsprosessen ved ankomst, i Port aux Basques, var livlig og interessant. Kommentarene fra sjåførene da de kom ned på dekk for å gjøre krav på sine skamferte kjøretøyer, og ordne med kranbiler, var robuste og helhjertede.

Selv om det så ut som om hun hadde vært i tjeneste som isbryter i flere måneder, kjørte *Passion Flower* av ferga for egen maskin. Hun hadde tydeligvis ikke lidt alvorlig indre skade. Hun var, som Wilbur påpekte med stor ærefrykt, «forsatt go' som gull!»

Det nesten fem hundre nautiske mil lange strekket tvers over Newfoundland var en forlenget øvelse i masochisme. På denne tiden var den transkanadiske hovedveien fortsatt en drøm kun drømt av politikere i Ottawa og St. John's. Virkeligheten var så elendig at intet mindre enn en jeep eller en stridsvogn — eller en dromedar — kunne håndtere den. Svært få reisende var dumdristige nok til å legge utpå. De fleste valgte å frakte bilene sine med tog fra Port aux Basque til St. John's. Jeg hadde kanskje gjort det samme, hadde ikke Wilbur forsikret meg om at han hadde kjørt den veien «milljoner av ganga,» og at det var lett som ingenting.

Han hadde rett. Det var *lett som ingenting* — det fantes ingenting som kunne kalles en vei. Det tok oss fem dager å komme til St. John's, og da sang *Passion Flower* på sitt aller siste vers. Hun hadde punktert

sju dekk; hadde mistet sine siste springfjærer (støttemperne hadde manglet i mange år); eksospotta; eksosrøret og all selvtillit. Hun sjangla inn til St. John's som et eldet og skrantende skip, men Gud skal vite at hun kom seg dit ved egen hjelp.

Wilbur forlot meg i St. John's. Jeg spurte ham hvor han ville bli satt i land, og han ledet meg til en grå bygningsmasse i utkanten av byen. Stedet så ubeskrivelig dystert og frastøtende ut.

«Er du sikker,» spurte jeg, «er det hit du vil?»

«Klabbert, kompis,» svarte Wilbur med et smil. «Det e' 'sykiatrisken. Det e' dær æ høre te'!»

Det stemte. Wilbur ble møtt i døra, og det var stor gjensynsglede fra begge hold. En av dem, en ansatt, antar jeg, fortalte meg hvordan alt hang sammen.

Han sa Wilbur hadde vært en beboer på St. John's psykiatriske sykehus i nesten tjue år. Han bød aldri på problemer, men iblant hendte det at han stakk av for å dra til «sjøss». I egne øyne var han en sjømann som seilte over de sju hav, men etter noen måneder på tur følte han seg alene, og da dro han hjem igjen.

Wilbur tok meg hjertelig i hånda og takket meg vennlig.

«Sku' du trænge en styrmann, ka tid som helst, ska' du bare sende bud ætte' mæ, skipper!» var hans avskjedsord.

Og kanskje gjør jeg det, for jeg har seilt sammen med mange menn jeg har hatt mye mindre sansen for enn ham.