

195/2007

UDGÅET AF
BIBLIOTEKETS
SAMLING

*En måned ombord på
inspektionsskibet Triton*

af Pierre Auzias

Oversættelse: Lotte Rodel Berg



Kregme, den 29. maj 1994.

Kregme; meget tidlig morgenmad med familien. Afrejsen er blevet en realitet, og der er ingen vej udenom. Lille Maren skal være alene med sin mor i seks lange uger. Det er første gang, vi skal være væk fra hinanden i længere tid, og det bliver sikkert meget svært. Da morgenmaden er overstået tager Maren sin jakke på ovenpå pyjamassen, mens Signe, hendes mor, griber fotografiapparatet og snyder sig til et billede af mig, stående på terrassen i fuldt "ekspeditionsdress". Den store, helt nye, rygsæk er systematisk pakket; al den tid jeg har tilbragt på havet har lært mig at vælge fra og kun tage det nødvendige med: nederst et polar-sæt, en trøje et par strømper i syntetisk materiale; en træningstrøje med hætte; malerkassen med blyanter, fjerpenne, blæk og akvarel-æske. Ovenpå: skiftebukser i kraftigt lærred, undertøj, strømper, en ulden trøje og en sribet sømandstrøje i bomuld; et par Docksides til at gå rundt på skibet med og dermed slut. Jeg tager afsted i tynde bukser, bomuldsskjorte, stor uldsweater, min "Gorex"-jakke (den "unikke, lette, vindtætte og lune ..."), kasket, vanter, halstørklæde og med et par "tecnica trekking"-sko på fødderne for at gå dem lidt til (en flot fødselsdagsgave fra Signe). Så mangler der bare staffeliet med alle dets gouaches og smukke pensler, og fotografen får sit billede af den store opdagelsesrejsende.

Vi skynder os ned mod det lille lokaltog "Grisen" for at nå 8.20. Maren bliver trukket på Signes gamle cykel, men så falder Babar ud af samlingen af tøjdyr, som Maren holder i favnen, og ned på banelegemet. Samtidig går klokkerne og blinklyset ved den automatiske jernbaneoverskæring i gang. Babar bliver reddet og er tilbage i den grædende Marens arme. Vi når lige at tage os sammen til at omfavne hinanden, og snart er mine to kæreste blot et punkt, der hopper op og ned på perronen...

Himlen lover regn, og jeg ønsker af hele mit hjerte, at de får en god dag ...

Mindet om det lille fredfyldte træhus i Kregme står i skarp kontrast til tanken om det ukendte, der venter mig, og jeg bliver helt beklemt; jeg får den ubestemmelige følelse af bitterhed og ensomhed, som for mig altid følger med nye eventyr.

Det lysegrønne landskab udenfor togvinduet glider gradvis over i det smaragdgrønne, for at gå over i blålige toner, som bliver mørkere og mørkere efterhånden som vi nærmer os Frederikshavn.

Der går hul på de tunge skyer; de åbner sig på en besynderlig måde lige over gravhøjene, som ligger spredt ud over det nordjyske landskab, og jeg ankommer i silende regn til inspektionsskibet Triton. Det ligger som en grå mur foran mig.

Der er kun ti mand om bord, og Tony, som har vagt ved landgangen, tager venligt imod mig. Derefter ledsager vagthavende officer mig til min kahyt, hvor air-condition-anlægget snorker. De lette, lyse træmøbler virker betryggende, og jeg konstaterer med glæde, at der er et godt arbejdsbord.

Mandag den 30. maj 1994.

Nordvestlig vind, vindstyrke 5.

Første begivenhedsløse nat i en kahyt uden køjer. Kim, sergentmesse-gasten, er om bord selv om han har landlov, og han spørger mig, om jeg vil med over for at få morgenmad i cafeteriaet, som ligger på land. Vi snakker lidt sammen, og jeg får mere at vide om, hvordan alting fungerer om bord. Han mumler løs på et meget utydeligt dansk, som jeg har utrolig svært ved at forstå. Jeg må anstrenge mig til det yderste for at få en idé om, hvad han fortæller mig. Han har store mørke rande under øjnene, og det giver ham et lidt trist ansigtsudtryk.

Kort og solbeskinnet morgentur i byen for at finde postkort til Maren, Signe og min mor... Tilbage til flådestationen, hvor jeg bruger eftermiddagen på at lave skitser af mine flydende omgivelser... Kl. 17: Jeg bliver hentet af næstkommanderende, som meddeler mig, at man hver dag på dette tidspunkt samles om et glas i officersmessen. Det lugter allerede af ritual, men invitationen er venlig. Man samles i messen, hvor man taler om dagens og de kommende dages gøremål. Jeg hilser på chefen Peter Hesselballe, en elegant og værdig herre, som jeg lige fik et glimt af, da jeg var ombord på Triton ved Langelinie-kajen i København den 12. maj. De store rejsers kaj - tradition?...

17.30: Middagen består af stegt rødspætte med hvide kartofler, og desserten af jordbær, præsenteret i store skåle, og med piskefløde i litervis. Hver mand i officersmessen afventer klokken 17.30 præcis, stående bag sin stol. Som den eneste ombordværende civilperson med ret til at spise i officersmessen føles det lidt mærkeligt for mig at vente på at Arne, næstkommanderende - han er for mig først og fremmest Arne, men altså også næstkommanderende - med en til lejligheden passende højtidelig alvor og med blikket fæstet på urets store viser (officererne har blikket rettet mod uret eller mod ham) - bryder tavsheden med et "nu" i det nioghalvtredsindstyvende sekund af det niogtyvende minut efter kl. 17. Næsten samtidig lyder der en skramlen af stole iblandet klirren af bestik og muntre eller spydige kommentarer til maden. Én eller anden giver sig til at udsørge lægen Anette om piskeflødens gode egenskaber, mens to velnærede officerer skeler lidt til hinanden, bryder ud i latter og klapper sig på maven.

18.15: Jeg skynder mig hen for at ringe og sige godnat til min familie.

18.30: Hele besætningen er ombord.

18.50: Landgangen bjærges.

18.55: Fortøjningerne kastes; Triton lægger fra land i et brøl af motorlarm; nogle orlogsgaster følger hende langs med kajen i et stadig hastigere tempo. Matroserne er i rejsestemning og laver lidt sjov henne på dækket. Nogle af besætningens hustruer må have fået tilladelse til at komme med ind på flådestationen; hér viftes med et lommeterklæde, dér med det danske flag... Vi er kommet forbi molen, hvor to sure lystfiskere må trække deres liner ind, og med en skinger fløjten fra turbinerne sætter skibet farten op. Snart er Frederikshavn ikke andet end en grå streg med havnens kraner og siloer stikkende op her og der. En stor del af besætningen befandt sig for lidt siden på Tritons helikopterplatform, men nu er der øde. Kun lægen Anette står der og snakker med en matros. Ved naturreservatet Hirsholmene sætter Triton pludselig farten ned, og i to lange timer sejler hun i ring, mens man forsøger at indstille et navigationsinstrument, som viser 180° forkert.

Chefen, vagtchefen, udkiksmændene og "plotterne" sejler skibet så langt ind under kysten og så tæt på senderen som muligt, hvor navigationsmesteren og hans to assistenter igen prøver at indstille instrumentet, som endelig erklæres for defekt. Navigationsmesteren råder chefen til at få et nyt instrument på Færøerne.

22.20: Efter omkring en times sejlads observeres pludselig en rød nødraket i pejlingen 025° nord, til styrbord for stævnen. Det sker, mens vi sejler igennem en flåde af fiskekuttere fra Skagen, som ser ud til helt at ignorere nødsignalet. Chefen tager signalet alvorligt og tøver ikke med både at kalde alle bådene indenfor synsvidde på kanal 16, og Kattegats Marinedistrikt.

Vi falder lidt af mod bagbord, for Chefen har hurtigt regnet ud, at en båd i nød på åbent hav på Tritons styrbords side sikkert vil sætte stævnen mod kysten, som befinder sig på vor bagbords side, og måske nå at tilbagelægge et vist stykke. Fagmandens intuition viser sig at være korrekt eftersom vi kl. 22.40 ser en enorm lyserød nødraket eksplodere ret foran stævnen på Triton; nødraketten afslører to fastspændte personer i en 32-fods båd. Mellem to bølger ses ind i mellem kølbordet på båden, som næsten ligger stille mod vinden. Sejlene er taget ned og foldet klodset sammen i stedet for at udnytte vindstyrken på 6 Beaufort. Kl. 22.50: Den store gummibåd tager på rekognoscering med fire mand og flyver bogstavelig talt fra bølgetop til bølgetop. De fortæller os meget snart over VHF, at sejl båden mangler brændstof. Chefen er en gentleman og giver uden at blinke ordre om at give den nødstedte sejl båd noget brændstof. Derefter sikrer han sig, at de udmattede og formodentlige panikslagne sejlere, som er blevet overrasket af natten og vinden 20 sømil fra kysten, får hjælp. Et redningsskib fra Skagen låner sejl båden en frisk styrmand og ledsager i fin stemning og uden nogen form for formaliteter sejl båden, som fortsætter ved egen kraft. Kl. 23.20: vores gummibåd er igen om bord, og Triton får skum om boven. Jeg går imponeret til køjs og møder John, som jeg deler kahyt med.

Tirsdag den 31. maj 1994.

Nordvestlig vind, vindstyrke 6. Bøvs. Lige så snart jeg har fået morgenmaden indenbords, må den ud igen til fiskene. Jeg går ned til lægen og får sat et frimærke bag øret, og derefter op på broen for at male. Farverne og stregerne vidner om min søsyge, og det er det eneste, som gør den værd at nævne. Og selvom læseren ikke skulle synes om farverne, hører de altså med til rejsebilledet!

Der er ikke andet at gøre end at gå til køjs. Godnat pensler! Eller sagt på en anden måde: det begynder sandelig godt.

Billedtekst: Gouache lavet i et kraftigt anfald af søsyge - sikken et minde!

13.40: Helikopteren (en "Lynx") letter og flyver mod boreplatformen "Tyra" i en højde af 130 m og med en hastighed på 125 knob. Piloten er på øvelsesflyvning. Han lander 60 sømil fra os kl. 14.15 og er tilbage på Triton kl. 17. Jeg overværer starten, som ser ud til at gå helt efter bogen.

En helikopterpilot:

700 timers flyvning, heraf

130 ved Færøerne og på Grønland.

Vores har Saint-Exupéry's

øjne og Mermoz' humor.

Der er høje dønninger, og det er ret imponerende. Det påvirker ikke besætningen, som ser ud til at have blysåler på. Helikopteren er allerede langt væk. Kl. 18.20 sejler vi forbi Tyra, "min" første boreplatform. Jeg var lige ved at sige at det er et flot syn, men nu skal man jo heller ikke overdrive... Om aftenen går jeg ned i lasten for at køre på motionscykel og vænne mig til søen. Den 1. juni går det bedre, jeg fusker lidt, får lavet nogle croquis'er, som ikke ligner model-lerne og, hvad værre er, ind i mellem slet ikke ligner noget som helst. Sydlig vind (og gerne mere af den), vindstyrke 3.

Færøerne: Lille Dímun → Martinique: HMS Diamond Rock. De ligner oven i købet hinanden; der var lidt den samme salte brise, bortset fra, at denne her er noget køligere.

Torsdag den 2. juni 1994.

Sydvestlig vind, vindstyrke 2. Smukt vejr.

Kl. 8, efter morgenmaden, tager jeg mig selv i at råbe "Land" til en kammerat. Han griner, og jeg tør vædde på, at det ikke er første gang, han er på disse kanter. Vi sejler sydøst for Akraberg ved Suduroy. Jeg er betaget, har i mange år drømt om at se dette.

Hen på eftermiddagen nærmer vi os Tórshavn og tømmer ballasttankene for at stikke mindre dybt i havnen. "Frem 4", siger Chefen; skruen går ned i omdrejninger og farten mindskes, men fra kommandobroens højde ser det stadig ud som om vi med fuld fart er på vej ind i de små skrøbelige træhuse, som ligger helt ned til vandet. Vi lægger til med stil, bagbords side mod kajen, og ved hjælp af nogle talangivelser: "040" siger Chefen. "040" gentager rorgængerens Peter; på platformen virrer helikopterens propelvinger som et insekt på en blomst; maskinerne vibrerer en sidste gang, for så at gå i stå og blive tavse. Jeg får øje på en "ottemandenfar" til kaproning. Den glider hen over vandet, og de otte matrosers bevægelser ved årerne er smukt synkroniserede: skøn harmoni mellem en jolle og det omkringliggende landskab, og jeg skynder mig hen for at se på de andre af den slags både i havnen. Jeg tillader mig den luksus at ringe hjem, men det går op for mig, at jeg skulle have stillet mit ur en time frem dagen før. Maren sover allerede, men det gør godt at høre Signes stemme. Jeg skynder mig derefter ind i byen og får gang i maleriet; fuld af begejstring går jeg i gang med at tegne, og det er en fornøjelse.

I min vandring på havnekajerne i Tórshavn på jagt efter de traditionelle robåde undrede det mig egentlig ikke så meget at jeg, med to undtagelser, kun fandt "installeringer" (det kalder man de moderne både udstyret med motor) og et par "plastikbåde". Sidstnævnte så ud, som om de var lavede efter den 150 år gamle fyramannafar (firemandsbåd) fra Hvalvik, som befinder sig på museet i Tórshavn. Jeg vendte derfor næsen mod museet for at beundre de mange smukke traditionelle færøske både (museet er åbent fra 15 til 17 i sæsonen). De er udstillet i en stor hal, og deres majestætiske, perfekte udformning kan helt tage mælet fra én. Det er en nydelse at betragte dem.

På murene i hallen er udstillet originale fiskerdragter samt det fiskeudstyr og værktøj, man tog med i båden, og det fortæller historien om fiskeriets udvikling på Færøerne. Der er også nøjagtige håndudskårne træmodeller. Man får endvidere et indblik i tiden, hvor man brugte "smakker" (1872 til 1950), store ketch'er (Brixham Trawlers) indkøbt på østkysten af England. Indførelsen af dampskibe gjorde en brat ende på brugen af disse skibe, og de blev efterladt på kysterne.

Den færøske båd:

Den får mig uvægerligt til at tænke på vikingernes både.

I en artikel om de færøske både beskriver Joan Pauli Joensen, museets konservator med blot fire ord kvaliteterne ved disse både, som i meget høj grad er tilpasset deres miljø: "Lette, sunde, tørre og sødygtige". (Nr. 1. Del 2. i Den færøske Revue).

I gamle dage var de steder, man lagde til, ofte meget stejle og farlige, og det uanset vejrforholdene. Ingen sandstrande, men klippefyldte bugter. Med så farligt et hav måtte søsætningen være præcis og hurtig, og det samme gjaldt, når bådene skulle på land. Det er ikke ualmindeligt at finde gamle fotografier af Fýramannafar'er hængende lodret langs klippevæggen i et reb fastgjort i bådens "barðhol", et hul gennem kølstykket i forstævnen. Det kan man kalde en helstøbt konstruktion. Båden er ikke alene let, men også smidig, og når man købte en båd, var det skik at afprøve den ved at ryste forstævnen for at få agterstavnen til at sprælle som halen på en fisk! Så kunne man godt betale båden. De tynde fyrretræsplanker, spanterne og rotofterne vidner om en byggestil uden nogen overflødige samlinger. "Enkelt bygget til at kunne skyde fart". Det er altså ikke så mærkeligt, at det traditionelle skibsbyggeri i dag fortrinsvis finder anvendelse indenfor kaproning. De flotteste er timannafar'ene til konkurrencebrug, som i sommertiden ses, når der er fest i de færøske byer.

Sejlene er af sekundær betydning; den færøske båd gør hovedsagelig brug af årer. I gamle dage var de traditionelle sejl på størrelse med en ligebenet trapez, i stil med vikingeskibenes sejl. I dag kaldes det for lugger-rigning. Rigningen skal ikke have specielle mål, men varierer alt efter skibets størrelse. På de store både kan man finde en lille mesanmast til sprydsejl (spritsegl). Det store sejl (batssegl) ses på alle både.

Sejlet anvendes for at komme hurtigere frem eller for at aflaste roerne ved moderat vind. Eftersom båden ikke har nogen køl, har den tendens til at drive sidelæns, når man krydser, men ved samtidig at bruge årerne gik det hurtigere fremad, og kursen blev mere stabil. Det må dog trods alt siges, at sejlet på denne type båd er til for at aflaste roerne.

Åreerne er nummererede parvis, så man kan se hvor i båden og i hvilken side (styrbord, bagbord), de hører til. Årenes størrelse varierer ret meget, alt efter om de skal bruges i midten eller i bådens yderender. Nybegyndere eller ældre roere blev placeret ved agterstavnen (harbekkur), og (i hvertfald de unge) blev kaldt "lærhvølpur" ("agterhvalpene").

De vinkelrette indhug i de to træstykker, som udgør "ararskeyti" (4), sættes fast i "halsen" på åretolden (tollur) og støtter på beskyttelsesstykket (borðskeyti), de to sidstnævnte er af egetræ. Derefter lukkes hamlebåndet ("homluband") (som i gamle dage var skåret ud af luffen fra en grindehval) ned over "ararskeyti". Systemet er kendt for sin sikkerhed og stabilitet i forhold til almindelige årer, som har tendens til at hoppe ud af åretolden, når man lægger kræfterne i mod strømmen.

1. *Midteråre (bagbords)*
2. *Agteråre (styrbords)*
3. *Ararlummur*
4. *Ararskeyti*

5. *Ararkálvi*
6. *Ararblað*
7. *Ararmáli*
8. *Ararleggur*

Navne på og nummerering af en færøbåds forskellige dele i monteringsrækkefølge.

Længde i fod på de mest brugte bådtypeper samt antal mand (også nævnt i det gamle længdemål alen hvor 1 alen = 0,628 m)

Billedtekst forrige side: Rekonstruktion af søsætningen af en Tristur

Fiskeriet i forrige århundrede.

I forrige århundredes færøske samfund var det den rige selvejerbonde, som udstyrede sine egne både til fiskeri for at supplere indtægterne fra jordbruget. En lov af 1813 gav dem eneret på at hverve mandskab til deres både. Mændene fik en kontrakt for seks af årets måneder. (Denne lov blev ophævet i 1865 og de stigende fiskepriser fik de tidligere ufri folk til at forsøge at skaffe sig deres egne både).

Afgangssignalet blev givet af formanden, som bonden havde udpeget, hvorefter mændene afsluttede det arbejde, de var i færd med, og begav sig ned mod båden. Datidens overtro sagde, at det bragte uheld at møde en rødhåret kvinde på vejen, eller endnu værre, en kvinde, som smed aske ud... Den slags varslede ilde for turen. På samme måde som man i Frankrig spytter over skulderen, hvis en sort kat krydser éns vej, var det, hvis uheldet nu var ude og man mødte en sådan kvinde, bedre at gå lige mod hende med faste og beslutsomme skridt, så hun måtte vige, end at jamre sig eller træde til side for hende! Så blev fangsten alligevel god, hvis man havde heldet med sig! Nede ved båden fordelte den ansvarlige pladserne mellem mændene efter et strengt overholdt hierarki. Formandens eneste navigeringsudstyr bestod af et kompas, som han bar rundt om halsen.

Håndlinerne til fangst af helleflyndere (omkring 60 favne eller ca. 100 m) lå sammenrullede på "súla"en; som sænk brugte man en sten. For enden af håndlinerne var der en uldfletning på omkring en favns længde, omvundet med et stykke oksehud for at beskytte mod fiskenes bid. Krogene, taklede fast på huden, var oftest primitive jernkroge, som fiskerne selv havde fremstillet.

Om bord havde man en slags peberbøsse, hvis top indeholdt et duftstof fra bæveren. Den sænkede man ned i vandet med en snor, hvis hvalerne i farvandet skulle komme for tæt på båden. Duftstoffet skulle så få dem til at fjerne sig.

Det var tid at vende stævnen mod land, når bølgerne nåede op til spidsen af tommelfingeren, når man stak den ud over rælingen. Når den fulde båd var trukket på land, måtte man endelig ikke sætte stivere under båden, før fisken var landet - ellers betød det uheld!

A: Mændenes placering under sejladsen.

B: samme, men mens der fiskes.

Fredag den 3. juni 1994: øsregn, skiftende østlig vind.

Dagens højdepunkt var latteranfaldene i officersmessen, hvor man viste filmen "Martha" af Erik Balling. Den var smaddergod - jeg var vild med den! Historien om en gammel damper, og om hvordan disciplinen ombord slækkes, når Middelhavets milde klima får mageligheden til at vinde indpas om bord... Men så kommer den fine skibsreder ombord, med pressefolderne og principperne i orden, for at give en lektion i god opførsel og kvikke sin blaserte datter op med lidt ferie!. "Martha" er en slags ritual indenfor marinen - og giver anledning til en meget subtil sammenligning mellem marinens besætninger og damperens. Filmen vises hver 14. dag, og besætningen kender skuespillernes replikker på forhånd, efterligner dem bedre end i filmen, synger med på sangene, og når det er slut, græder man af grin.

Jeg møder Ingigerð á Trøðni, leder af turistinformationen i Tórshavn. Hun fortæller mig venligt om sit land, om de færøske bønders liv, og om hvorfor fiskeriet ikke blev udviklet før efter 1857.

16.00: Vi afgår præcis kl. 16 og sætter kurs mod positionen 60° 50' nordlig bredde og 4° 40' vestlig længde for at inspicere 15 russiske trawlere.

Lørdag den 4. juni 1994.

Vest-nordvestlig vind, vindstyrke 2.

Første inspektionsdag forløber i meget fin stemning - både ombord på Triton og på de inspicerede skibe. Fiskeriofficeren Mikael og hans mænd slider i det som bæster og tilbringer gennemsnitlig 2½ time ombord på hver trawler: de kravler op ad fem 12-15 meter høje skibssider (regnet fra vandlinjen) i rum sø, udfører kontrollen og ordner diverse formaliteter, kravler ned igen, tilbage til Triton, og så på den igen, mens Triton venter. Skibe kontrolleret: I. "Maksin Sharostin" MA.1814, II. "Porechye" KA.0915 (ældre end det første, længere og smallere); skibene er ca. 102 m lange; vægt 4000 tons; last 2000 tons. Trawllets åbning er 90 m højt og 270 m bredt; længden varierer alt efter skibets maskinkraft, men er på ca. 1 km). III. "Pomor" AA.1836. IV. "Zastrovye" KA.6133. V. "Nerey" KB.7519. Aftenen før havde Chefen meddelt mig, at han havde reserveret en plads til mig ombord på gummibåden, så jeg selv kunne danne mig et indtryk af skibenes størrelse, og hvad der foregår ombord.

Til turen blev jeg udstyret med en vandtæt overlevelsedragt, forede støvler og en selvoppustelig redningsvest - meget praktisk, for den fylder ikke ret meget. I gummibåden, hængende over havet, som passerer under os i fuld fart, bliver jeg spændt fast, hvorefter kranen sænker os hurtigt ned, mens en matros med et ordentlig ryk starter de to motorer på hver 40 hk; så snart de rører vandet, kobler han ud. Løftkæden frigøres og vi sætter fuld kraft på for at komme fri af Triton; gummibåden stejler og hopper på bølgerne, men det varer kun nogle sekunder.

Gummibådsføreren holder os så vidt muligt i bølgedalene mellem de dønninger, vi krydser og holder samtidig direkte kurs mod trawlerens stævn. "Og dér skal vi op"? Vi nærmer os skibet fra styrbord og holder os på siden af hende, mens vi sejler frem mod lodslejderen. Oppe fra den grå stål mur, mindst 12 meter oppe, betragter to udtryksløse matrosansigter os. Forhalergasten Tony griber stigen i luften, og fiskeriofficeren Michael klatrer som den første behændigt op ad den. Det gælder først og fremmest om ikke at glide, og om at holde godt fast.

Samtidig sejler vi afsted med en hastighed på fem knob, eftersom skibet har trawlet ude. Hvad nu hvis jeg falder? Jeg kigger efter, mens Carsten klatrer op, så er det min tur. Tony holder min ene fod fast kanten af gummibåden, mens jeg får fat i rebstigen; så sætter han hurtigt min anden fod på det første trin, og så gør bølgegangen resten.

Det hele skal gå hurtigt for at undgå, at bølgerne når op til én, og for ikke at blive fanget mellem gummibåden og det stålgrå uhyre, hvis man bliver skyllet ned af en bølge. Opstigningen er lang. De to mænd, som kom op før mig, tager imod, og oppe på skibet slår det mig, hvor stort det egentligt er. Det brede dæk, hvor der arbejdes; sliken, som går ned i havet, og langt borte de to wirer fra trawlet i skibets kølvand. Kort før vi ankom blev der landet 70 tons hvilling, også kaldet "Blauer Willing". Der er ca. fem kubikmeter fisk tilbage, og de ligger og spræller, mens to mænd er i færd med at skovle dem hen mod en luge, hvor de falder ned med en ubehagelig klaskende lyd. Disse mænd har ikke olietøj på og er gennemblødte af væden fra fiskene; de ser ud, som om de skummer af sved på trods af, hvor koldt det er, og de ænses os knapt. Fiskeriasistenten Martin går i gang med arbejdet, måler og undersøger nettets masker og længde og inspicerer broen. Derefter går vi nedenunder til "fabrikken", hvor fisken bliver bearbejdet. Det er en stor, lav hal på mellemdækket, fyldt op med maskiner. Her er der et langt transportbånd, hvor der arbejder omkring tyve mænd. Larmen er øredøvende, og her hersker en fugtig varme. Havvandet plasker ned på gulvet, og vi går oppe på en lille metalbro for at følge kredsløbet: ét sted sorteres der, et andet sted skæres der fiskehoveder af og renses fisk. Alle rester samles, både hoveder, haler og indvolde, og presses sammen i blokke på 30 kg, som i 3,7 sekunder fryses ved -120° , før de sendes ned i kølerummene aller-nederst i lasten.

Billedtekst: Let tåget morgenudsigt over havnen i Tórshavn, (fiskeribygningerne, skibsværftet) set fra børnehavens legeplads.

Billedtekst: Den russiske trawler "Pomor", inspiceret den 4. juni 1994 på $60^{\circ} 48'$ nordlig bredde og $04^{\circ} 36'$ vestlig længde.

Billedtekst: Den russiske trawler KB.7518 "Vasiliv Grechisnikov" sender lodslejderen ud over bagbords ræling for at tage imod fiskeri-inspektionen fra Triton. De må gentage manøvreren adskillige gange uden held, da søen er ret høj her om morgenen den 6. juni 1994. På anmodning fra Tritons chef drejer trawleren sig en kvart omgang mod bagbord for at skabe læ for gummibåden.

Martin noterer mærkerne på nogle af maskinerne samt deres ydeevne. I lastrummene så jeg, fordelt på 3 etager på et område på hver 3 meters højde, 15 meters bredde og 10 meters dybde, næsten en million konservesdåser, dels med ovennævnte type fisk, dels med makrel. (På båden produceres 10.000 dåser om dagen; 1000 dåser = 606 kg fisk, som steriliseres 10 minutter ved 120°). Jeg kunne ikke holde ud at være ret længe i kølerummet (-40°), hvor Martin og Carsten forsvandt ind for at undersøge, hvor mange tons der var på lager.

Vi var også inde i rummet, hvor man opbevarede sækkene med fiskemel - frem-stillet ved centrifugering og ovntørring af fiskeresterne - som i kikseform anvendes til dyrefoder. Den type torskefisk, som blev fisket, giver ingen olie, men det gør makrellen derimod, og under centrifugeringen af fiskeresterne fly-der olien op til overfladen, hvor den indsamles og anvendes til fremstilling af margarine.

For at fiskeriinspektionen skal kunne give tilladelse til fortsat fiskeri skal det inspicerede skib overholde følgende krav: 1) det skal daglig meddele fiskeri-inspektionen i Tórshavn, hvor det vil befinde sig fra kl. 00 til kl. 24 den efterfølgende dag. Denne position skal være 30 sømil fra de færøske territorialgrænser. 2) fangsten af "Blauer Willing" må indeholde bifangster på 15% makrel og 5% sild.

Den russiske fiskeflåde har fået lov til at fange maksimalt 210.000 tons fisk om året.

Da vi skulle forlade "Pomor", hvor alt var i orden, og var ved at tage afsked med kaptajnen, gav han os hver en lille suppeske, dekoreret i traditionel russisk stil, men malet og lakeret i England!

Søndag den 5. juni 1994.

Nord-nordvestlig vind, vindstyrke 3. Oprørt hav og kraftige døninger fra nordvest.

En dag lidt som i går, bortset fra, at det er noget koldere, og at forholdene er vanskeligere for fiskeriinspektionsholdet. Gummibåden har svært ved at komme tæt ind på trawlerne på grund af den hårde sø. Jeg ser på og maler en af manøvrerne. Det er svært at gengive skibenes værdige bevægelser; stævnen synker i lige til fordækket, for derefter at løfte sig op mod skyerne som for at få luft og blæse tonsvis af havskum ud af alle klys. Og sådan vugger det op og ned hele dagen, indtil mine øjne begynder at falde i, og jeg får kvalme. Jeg kan ikke blive træt af at beundre disse skibe, hvis mindste detaljer efterhånden som dagene går bliver mig velkendte. Jeg forestiller mig alle de ombordværende, vagtmandskabet og besætningen, som sejler skibet, men som man aldrig ser. Med de ti trawlere, vi kan se omkring os, giver det omkring tusind mand, som man ikke ser - prøv lige at se Tritons 66 mand for dig, siger jeg til mig selv. Det ville faktisk være svært at finde dem.

Skibe inspiceret i dag:

"Leonid Yelkun" MB.0008.

"Mikael Boronin" MB.0011.

"Amiral Shabialin" MA.1807.

"Leonid Galchenko" MA.1821.

Kl. 23.30: "Agos Previa", US, identificeret takket være Jane's (fortegnelse over samtlige marineskibe i verden).

Efter telefonsamtale med Færøernes Kommando sender Chefen følgende besked til Agos Previa:

1) Vi har ingen oplysninger, som bekræfter at Agos Previa har anmodet om eller fået tilladelse til at befinde sig på Færøernes kontinentalsokkel;

2) Vi udbeder os alle oplysninger vedrørende Deres aktiviteter i dette område, hvor De ikke har indhentet tilladelse til at sejle (og derfor ikke har noget at gøre). Vi meddeler Dem ydermere dette områdes positioner:

° 10'N 4° 06'W

61° 10'N 4° 58'W

60° 25'N 4° 58'W

60° 25'N 6° 40'W

Vi får ikke noget svar, men det amerikanske skib blev i området en rum tid...

Tirsdag den 7. juni 1994.

Med sorte rande under øjnene og kaffekopper overalt på kommandobroen er man i fuld gang med en øvelse med et "Royal Navy" kampfly til bekæmpelse af undervandsbåde. Forskellige kamp- og havariberedskaber iscenesættes ombord såsom maskinskader eller brande under dæk. Helikopteren udfører forskellige flyvemanøvrer på stedet: op- og nedhejsning af pumper med spil, af en bære, af lægen; på samme måde "losses" og "lastes" fire mand, og ved den lejlighed får løjtnanten Michael ufrivilligt dyppet støvlerne, før han bliver hejset op i helikopteren, der går lidt højere op.

Piloterne forsøger sig derefter med forskellige improviserede manøvrer og i fin stil: lodret opadstigende flyvning, styrtdykning og simulerede angreb på Triton, hvor de stryger lavt hen over os ... De mange decibel er nok piloternes måde at fortælle os, at man vel kun har det sjov man selv laver!

Vi henter post i Torshavn, før vi sejler mod Skalafjærdur, hvor vi ankrer op i en køn lille bugt - Runavik.

En lille tur på land med lægen og John, min kahytsskammerat, hvor vi kravler som geder op ad skråningerne mod landsbyen.

Dagens bedste oplevelse: "Marinettes" stemme i telefonen: "Far, kommer du hjem til min fødselsdag, kommer du snart hjem?" Stemmerne bliver blandet sammen, og vi plaprer tre på en gang, men det er helt fint alligevel!.... Jeg kommer til at sove godt i nat.

Billedtekst: Brandmanden er konstant på sin post, når helikopteren lander og letter.

Billedtekst: Den russiske trawler "Zakhar Sorokin" MA.1816 på fiskeri efter solnedgang den 6. juni 1994, midtvejs mellem Færøerne og Shetlandsøerne.

Onsdag den 8. juni 1994.

Regn.

Tidligt op for at male akvareller i havnen, mens marineeleverne øver sig med den kraftige gummibåd. Med sit forstærkede skrog og sine to 40 hk motorer er den meget mere end en almindelig gummibåd. Jeg lader dem om at drille torskene, men kokken er rasende - han nåede ikke at komme med, fordi han ikke kunne finde sit fiskehjul. Jeg installerer mig bag fiskeriforeningens kølehus, hvor jeg kan betragte mit motiv fra en bunke gammelt jern, som ligger og rustet i landskabet. Akvarellen vil selvfølgelig ikke tørre, og så snart papiret suger farven til sig, begynder det at regne. Det giver en fin række UFO'er i mit himmelbillede. Det går kun langsomt fremad, og efter to timer er papiret forsvundet, og jeg sidder tilbage med en ynkelig karklud af et kunstværk. Men man skal ikke græde over spildt mælk, og med "kluden" under armen (jeg skulle måske have brugt den til at tørre op med) vender jeg tilbage til skibet med gummibåden, hvor jeg bliver dyngvåd; matrosen koncentrerer sig om at styre.

Som for at trøste os beslutter chefen at sejle et smut ind i bunden af fjorden; det er en smuk tur, og besætningen er fascineret, d.v.s. i hvert fald de af dem, som ikke har pligter, og som derfor kan være med på kommandobroen. Kikkerter på stribe sonderer kystens detaljer; der tegnes (jeg er

ikke helt alene om det), snakkes og hygges i en meget lidt militær stemning; det minder snarere om søspejdere for ikke at sige turister ombord på en luksusyacht!

Kl. 16.00: Kursen sættes mod Sundene, hvor vi ankrer op i Við Áir for at hente 12.000 småtorsk (hvad vi skal med dem fortæller jeg senere).

Vi stævner ud af Sundene Fjord ved 23-tiden, lastet med ni fiskebassiner, som alle ombordværende er meget interesserede i. Jeg føler mig meget opløftet og bliver siddende længe på udkiksmændens plads; der er ikke meget at holde udkik med, og han er gået hen for at "rode med" computerne.

Dagens allerførste time, den 9. juni ...

Lysset er fantastisk. Selvom det er midt om natten er sejlløbet ved Tórshavn hyllet i et let slør af lysende rødviolette farver. Triton glider hen over et askeblåt hav med tavse maskiner og luftudsugningsanlægget høres knapt. Løjtnant Frank Thorsens har været på vagt i lang tid og passer styrehusets tusind knapper. Stemningen er afdæmpet og en matros har, uden at nogen har bedt ham om det, skruet ned for musikken for at kunne nyde disse magiske øjeblikke. Fartmåleren viser 15 knob, og det føles, som om vi ligger stille.

Chefen, som sidder på sin høje stol i styrbord side, har lagt telefaxerne fra sig og ser ud til at være langt væk. Franks lidt spidse stemme får os tilbage til virkeligheden: "Skal vi skifte til 7, chef?". "Bliv på 6", svarer Hesselballe, og jeg går til ro, og i aften behøver jeg ikke at holde fast i trappegelænderet.

Billedtekst:

Flåden med containere der indeholder torskeyngel er klar til at blive lastet ombord på Triton.

Við Áir.

Det biologiske forsøgscenter ved siden af den gamle hvalfangerstation.

Billedtekst:

1,5 sømil nordvest for Hósvík. Vanddybden ved kajen er 5 meter.

Hvalfangerstationen på Við Áir er bygget i 1935 og er én af Færøernes to stationer; den anden befinder sig i Lopra på Suduroy. Jagten på finhvaler ophørte i 1981.

Ingvard Fjallstein, direktør på fiskeavlscetret på Við Áir, fortæller hvordan han er endt her:

"Torskeopdræt er noget helt nyt på Færøerne, hvorimod det har været kendt i Norge de sidste 100 år. Torskene udklækkes og lever i damme hele deres liv eller bliver solgt videre.

På Færøerne oprettede man "ørredfarme" til opdræt af regnbueørreder i 1966. Æggene kom fra Danmark, og efter et år kunne de unge fisk slippes ud enten i søer eller i havet. De kunne sælges, så snart de nåede en vægt på 3 kg. I 1973 forsøgte vi os med færøsk laks, men det mislykkedes. Det var på det tidspunkt, jeg kom til Við Áir, hvor jeg startede med norsk laks. I 1991 blev jeg kontaktet af direktøren for det færøske fiskelaboratorium, Hjalti i Jákupstova, angående et fiskeavlsforsøg med henblik på at genoprette fiskebestanden på Færø Banke. På denne banke, hvor man gennem 30 år havde kunne hente 2.000 tons torsk om året, havde man de sidste par år kun

fisket 200 tons årligt. Udover denne banke, hvor bestanden var faldet kraftigt, ville man undersøge alle de færøske fiskeområder for at se, hvor stor bestanden af unge torsk var. Man har desværre siden 1992 konstateret, at der ikke er nogen torsk på under 40 cm.

Der er forskellige grunde til den svigtende fiskebestand på Færø Banke: selve banken, hvor havet er ca. 100 meter dybt, kan beskrives som toppen af en meget stor cylinder, afgrænset af en selvstændig havstrøm, som kredser omkring Færø Banke i retning modsat uret; det tager f.eks. en redningskrans én måned at foretage turen rundt. På bunden af dette område lever torskene. Vi forestiller os, at forhold som klimaforandringer, Golfstrømmens aftagende styrke og opvarmning af vandet på grund af varmere vintre har forstyrret eller forandret dette område og mener, at æggene og fiskeyngelen på op til 10 cm længde, som opholder sig på omkring 50 meters dybde, ikke længere er i stand til at søge ned i dybderne og derfor dør. Her er hverken tale om rovfiskeri eller drivhuseffekt. Hvis vi prøver at genoprette bestanden på banken ved udsætning af étårige torsk, som er blevet mærkede, kan vi følge deres udvikling her eller andre steder, hvis alle fiskere hjælper os ved at informere os om deres fangster. (Fortsættes side 14).

Genopretningen af fiskebestanden på Færø Banke.

Frisk havvand pumpes ind i bassinet. Ilt. Termometer (max. 12 °). Remme og surrekroge.

Mini-plastharpun med mærket; fiskene bedøves ved, at man hælder bedøvelsesmidlet Hypnodil i bassinet!

Billedtekst:

Akvarel malet under lastningen af ni containere med i alt 12.000 étårige torsk, som skal ud og opdage Færøbanken, hvor de vil blive sat ud. Vi ankrer derfor op den 9. juni kl. 00.35 ... i Kvalvig-bugten mellem Streymoy og Eysturoy i "Sundene" (GTM + 2 timer). Kl. 23.15 gik solen ned bag Rossafjeld (452 m).

På mærket står hver fisks nummer og forkortelsen "Fish. Lab. Faroes". Fiskeren, som fanger torsken, skal så notere dens vægt, dens køn samt fangstdato og -position.

Opdrættet foregår i tre etaper efter opsamling af torskeæggene på banken (de flyder i klumper på ca. én meter med en vægt på omkring 10 kg og overføres til et bassin på ca. 500 liter. Det foregår over to uger i perioden marts-april.

Efter udklækningen overføres fiskeyngelen (som er ca. 3 mm) til et bassin på 4.500 m³, hvor de fodres med plankton i tre måneder, indtil de når op på en størrelse på 5 cm. Det foregår i maj, juni og juli måned.

Endelig er der et tredje bassin (og vi er nu i august, september, oktober), hvor torskeyngelen fodres med fiskefoder fremstillet på basis af fiskemel.

Triton foretog en første udsætning af 10.000 unge torsk i januar 1994; dagens udsætning består af 12.000 étårige torsk (længde 30 cm), og yderligere to udsætninger er planlagt til næste år. De fisk, som sættes i havet i år, må fiskes fra januar/februar 1995, og næste års udsætning må fiskes fra 1997.

Jeg håber virkelig, at foretagendet vil lykkes (indsatsen, tålmodigheden og den udmattende

søvnløse nat ombord på Triton for Ingvard, Poul, Hanus og Oluva taget i betragtning), for hvis det mislykkes, er der vel ikke meget håb for fiskeriet på Færøbanken.

Billedtekst:

Her lagde inspektionsskibene til for at fylde brændstof på indtil for 10 år siden.

Skali værft: her betaler russerne eventuelle reparationer på deres trawlere med fisk!

Lægen Anette siger, at de kønne huse på bakkensiden ligner en perlekæde.

Kommandøren tager os på en lille sejltur i Skálafjörður.

Billedtekst:

Triton ligger for anker i den lille bugt Runavik.

Torsdag den 9 juni 1994 (fortsat fra side 13). Frisk vestlig vind og smukt vejr, hård nordvestlig sø.

Lige efter morgenmaden bliver de små torsk sat i havet. Tømningen af den første container ud over rælingen var temmelig halsbrækkende, og der skulle gode kræfter til hos Lars og Toni for at holde den svingende 5-tonns container, da kranen løftede den op for at tømme den ud over rælingen.

Den første tømning var ikke uden fare, og folk må have haft hjertet helt oppe i halsen. Men der var ikke én af officererne eller mændene som råbte; alt foregik i ro, mens hver enkelt sørgede for at afpasse sine bevægelser efter sidemandens. Triton havde for lidt fart på, og skibet rullede, så de små torsk fik deres livs lussing inden i bassinet, som til slut svingede ud i luften og ramte skibssiden med et brag. Bevægelsen havde nær sendt de to modige mænd, som holdt fast i den ene line, i vandet. To af kranens fire gribekroge løsnede sig og fiskene kom lidt hurtigt ned i vandet.

Det var et forsøg, og Triton satte farten op; ved de følgende udsætninger krydsede vi med en hastighed på 8-10 knob, hvorved vi undgik at skibet hældede. Alt gik fint med de otte efterfølgende udsætninger. Så kunne Ingvard, Poul, Hanus og Oluva (opdrætterne) endelig gå hen og lægge sig efter at have været oppe hele natten for at holde øje med fiskene (temperatur, ilt, m.m.).

Så blev den engelske trawler "Glenrose" desværre observeret 1½ sømil indenfor den færøske sømilegegrænse (21 sømil fra Færøerne). Det blev 12 hårde timer for de tre inspektører, som blev sendt om bord på Glenrose for at finde årsagen til dens tilstedeværelse. Skibets kaptajn forsvarede sig med at have modtaget tilladelse fra sin hjemstedshavn. Så vi venter og venter; timerne er lange, og der sker ikke noget. Der sendes telexer til Færøerne, til Danmark, klokken 23 opringning til Bruxelles, men nej. Ingen tilladelse. Vi har sejlet frem og tilbage i 12 timer. Fiskeriofficeren Michael bekendtgør, at de har det koldt ovre på Glenrose. Endelig, hen mod kl. 01.30 om morgenen den 10. juni, kommer der en afgørelse fra den færøske fiskeri-inspektør. "Gentlemen! Vi bærer hermed over med, at han fejlagtigt har overskredet sømilegegrænsen med 1½ mil, selvom han udmærket kunne have fået dispensation, hvis han havde bedt om den!". Vi sejler videre efter at have fået vores kolde og sultne mænd om bord igen. Glenrose går straks i gang med fiskeriet

igen, men uden for sømilegrænsen.

Mens vi lå 30 sømil vest for Færøerne og ventede på afgørelsen omkring Glenrose, måtte helikopteren lette i hast kl. 18.50 for at tage afsted for at lede efter to mænd, som var kængret i en jolle i nærheden af Torshavn. Helikopteren vendte nedslået tilbage kl. 23.00 uden at have fundet den ene mand, mens jollen og den anden mand var fundet.

Fredag, den 10. juni 1994. Min datter Marens tre-års fødselsdag.

Chefen beslutter at sejle til ulykkesstedet for at finkæmme det, men strømmen varierer mellem 2,8 og 6 knob i styrke, og her 16 timer efter ulykken kunne man, så vidt jeg kan se, faktisk ligeså godt være stødt på liget af den omkomne ud for Mykines.

Billedtekst: Den engelske trawler "Glenrose" på 554 tons.

(Lørdag den 11. juni: museumsdag i Sundene)

Søndag den 12. juni 1994.

Regn, tåge, vest-sydvestlig vind 20 m/sek.

Kirkjubøur. Ordet "malerisk" rækker ikke - min forundring og begejstring er mere end blot en turistmæssig fornøjelse - det er en slags indre jubel! Landskabet taler! Det er lige så meget en fryd for øret som for øjet. Vinden blæser en keltisk sang, himlen er som en guddommelig liturgi efterladt af de irske munke, der landede her for 1000 år siden. Den ekkoes af en mat og svampet rytme fra det ilanddrevne træ, som ligger på kysten, hvor jeg til min begejstring finder en flot "tribekkur", den korteste af de færøske både, som siden jeg flyttede til Skandinavien har været min "drømmejolle" (den er 5 m lang, eller 8 alen, og har to rotofter). I dette marinebillede indgår yderligere de tusinder af strandskaders skrigekoncert; de spankulerer rundt på markerne, på stranden og på klipperne på en helt vanvittig måde, og som for at fuldende billedet af deres absurde renderi frem og tilbage, går de og hugger med deres knaldrøde næb i jordhøjde, klar til at slå til, hvis de skulle finde en strandet musling. Fuglen træder flot frem på baggrund af det nye græs' på én gang både sarte og kraftige farve.

Mit blik vender konstant tilbage til Tribekkur'ens flotte linier, og jeg aner ikke, hvad det er for en besynderlig tankeassociation, der får mig til at tænke på de irske skindbåde (currags). De ville egentlig passe fint denne strand. Her er noget af Irland, af Shetlandsøerne, af Bretagne og af Cornwall. Diskrete bånd til Europa gennem tiderne. Lande forbundet af havet, som forlænger deres ældgamle veje. Man kommer hen til dette historiens midtpunkt ad en lille vej langs med de nye, men traditionelt byggede huse.

Her er tre bygninger, hvis beliggenhed og stil er så interessant, at man kan blive ved med at gå rundt og se på dem. Den aldrig færdigbyggede katedral fra 1300-tallet afgiver en mystisk duft fra sine fire grå stenmure med spidsbuede åbninger, og murene står i kontrast til den hvidkalkede kirke fra 1400-tallet, som står halvtreds skridt herfra.

En anden sammenblanding: de opfyldte rester af bispegården i Kirkjubøur (fra 1269 til 1308), hvorpå er bygget en gård i norsk stil; den sidder på resterne af bispegården med sine tunge mure

lavet af enorme træpiller. Den har i århundreder været beboet af færøske bønder. Gården har nogle iøjnefaldende detaljer: En kort, tyk blåmalet søjle, hvorom snor sig en rød drage, og en dør med søjler på hver side, i stil med dem på Markuspladsen i Venedig. Dekorationernes kardinalrøde farve på kobalt-violet bund træder kraftigt frem mod den elfenbenssorte bygning og skaber en uimodståelig relief-agtig visuel effekt.

Jeg må modstridende forlade dette hjørne af Færøerne - ved foden af fjeldet Kirkjubøreyn tæt på Kirkjubønes i den sydlige del af øen Streymoy. Fodturen tilbage til Torshavn (14 km) går rundt om fjeldets skrånende sider og er meget øde. Den sydvestlige vind skubber mig ligesom de uldtotter, der flyver i luften omkring mig; de kommer fra de mange får, der færdes i landskabet.

Billedtekst:

Ét af de steder i verden, jeg kunne tænke mig at "enebo". Der er så meget at male - ja faktisk det hele. Et stærkt og autentisk sted, hvor tiden står stille. Landsbyen, kirken og ruinerne af katedralen i Kirkjubour. Søndag den 12. juni 1994.

Billedtekst: "Tribekkur" og "Fýramannafar" i Kirkjubour.

Jeg holder en pause på halvvejen, og et sort lam, interesseret i mine madder, nærmer sig, men ombestemmer sig igen og går hen for med kraftige hovedstød at få adgang til moderens yver og forsvinder ud af syne under hendes tykke pels. Vandringen akkompagneres af lyden af tusinder af kilder, som danner små pytter i det kortnavede græs.

Selv her længere inde på land går strandskaderne; to gamle måger svæver i luften som ørne og lurer på at uforsigtige forældre skal forlade rederne. En stokandrik og hans mage med skinnende, perfekte fjerdragter er mindre krigeriske; de kissemisses i et vandhul 200 meter over havets overflade, mens en hel hærskare af upåvirkede gule snegle suger sig fast på plantestænglerne for øjnene af dem.

Billedtekst 1 & 2: Detaljer og udsmykninger på stuehuset til gården i Kirkjubour.

Det skorter ikke på tilbud om at komme tilbage til byen på den lette måde: mange biler standser for at tilbyde mig et lift; det går op for mig, at det regner, og at jeg føler mig meget lykkelig. Jeg går og smiler for mig selv; det forhindrer mig ikke i at forbitres over, at jo skønnere naturen er, jo mere synes bilerne altid at stinke og larme. En mountainbike ville uden tvivl virke mindre skæmmende på småhusenes idyl og ville samtidig på flere måder være godt for helbredet i dette samfund i krise. Men man cykler ikke på Færøerne. Det ville også være godt for dyre- og plantelivet, og der ville blive mindre behov for at spolere naturen med anlægning af nye veje. Kan en ingeniør virkelig beregne følgerne og problemerne forbundet med øget erosion i et terræn, som allerede uden vejbyggeriet eroderes, forvitres og styrter i havet, fordi det består af en butterdejslignende blanding af basalt og tufsten. Den side af øen, jeg befandt mig på, mindede mig om William Heinesens ord: "Sådan er Færøerne i dag - ikke dystre og forglemt afkrog af verden, men en dramatisk og kontrastfyldt lille verden, en kogende gryde af gammelt og nyt under uophørligt skiftende himle."

William Heinesen (1900-1991) i en artikel fra 1954.

Mandag den 13. juni 1994.

Sydvestlig vind, 20 meter i sekundet.

Kl. 20.30: Triton modtager en telex fra Færøernes Kommando: Den russiske trawler "Kurshskaya Kosa" (KA.0911) har brug for hjælp: en matros har fået et hjerteanfald.

Kl. 21.20: Helikopteren letter med lægen Anette ombord iført alt sit førstehjælpsudstyr. Det er den anden hjælpeaktion udenfor Triton på to dage. Der er 80 sømil til trawleren, som befinder sig øst for os. Det kommer til at knibe med brændstof til både at nå frem og tilbage, og vi sejler med en hastighed på over 21 knob i retning mod trawleren for eventuelt at kunne være mellemlandingssted for helikopteren på tilbagevejen.

Kl. 22.00: Helikopteren holder sig svævende over Kurshskaya Kosa's fordæk, vinkelret på sin bådens akse med styrbords side af helikopteren mod styrmanden (den side af helikopteren, hvor piloten og hejseplanet befinder sig). I 25 meters højde sætter Anette sig på gulvet, og mekanikeren spænder hende fast og slår på krogen til spillet. Efter at have kontrolleret at førstehjælpstaskerne er ordentlig lukkede, lader Anette benene hænge ud i det tomme rum, mens hun venter på signalet.

Rolig og koncentreret ... Havet under hende er oprørt og farer hastigt afsted. Trawleren holder sin fart for ikke at rulle. Dens stævn hugger ned i vandet for derefter at strække sig opefter som et enormt havuhyre, der med skum strømmende ud af gabet forsøger at æde Anette. "Go"! og hun glider forsigtigt ned og hænger nu i luften på vej ned mod fordækket, hvor en stor flok mænd, kvinder og børn er samlet. Der er oven i købet hunde og katte! Enfoldige, urolige, skarpt markerede, opadvendte ansigter, der på grund af den kraftige blæst er indsnørede i mærkelige gammeldags huer, som går helt ned over skuldrene. Deres tøj er af lærred, og mange har store tøfler på, lavet af uldfilt. Tre høje bølger og hun sættes ned på dækket; folk stirrer og smiler så til den frelsende engel, som måske kan redde deres kammerat. I en alder af 28 år har han formodentlig måttet give op overfor det hårde arbejde på en trawler.

Der bliver en del ophidselse, og øjnene lyser af forbavselse, da Anette tager hjelmen af... Helikopteren fjerner sig majestætisk, og fra det øjeblik véd Anette, at hun har 20 minutter og ikke mere til at stille sin diagnose og gøre patienten klar til afgang. Hun finder ham siddende i en smal gang. Den ombordværende unge læge taler kun russisk og må gøre sig forståelig med mimik og tegnsprog! Anette tager pulsen, måler blodtrykket og lytter til hjertet, og det ser ud til, at patienten godt kan klare at blive evakueret til hospitalet i Torshavn. Skibets telegrafist kalder helikopteren tilbage og informerer om, at patienten er klar til tiden. Både folkemængden og den russiske skibslæge ser lettede ud. Stemningen er febrilsk, og alle farer rundt og strækker armene i vejret for at sige farvel til deres kammerat og Anette.

I et hjørne af cockpittet sidder Anette med Alexander; han ser fuldstændig lammet ud og har sine udstående øjne stift fæstet på sin redningsmand, og hun slipper ikke hans hånd. Piloterne foretager ingen unødige manøvrer, og lader sig dirigere af kontrolløret på Triton, der ligesom piloterne véd, at der kun er brændstof tilbage til ti minutter - lige nok til at nå tilbage til Triton, som nu sejler for fuld kraft mod det sorte relief, som er land.

Kl. 23.50: Helikopteren lander i Torshavn, og den bestilte ambulance er der; i hallen overtager en

læge og to sygeplejersker straks Alexander, mens Anette rapporterer om situationen og patientens tilstand.

Tilbage er kun formaliteterne med politiet og en kontaktagent, som skal informere den russiske flåde og sørge for kommunikationen med Alexanders skib.

For helikopteren og dens besætning er det en mission som alle andre, der nu er overstået, og de lander på Triton kl. 01.30 om morgenen, den 14. juni. Jeg har fulgt forløbet nøje og er dybt imponeret over professionalismen hos disse mennesker, hvis job det er at afhjælpe ulykker på havet ved hjælp af moderne teknik. Deres eneste belønning er vel oftest deres egen oplevelse, som fordøjes i stilhed og i al ydmyghed over en kop kaffe i officersmessen.

En hyldest til Anette, som er i besiddelse af en aldrig svigtende positiv indstilling og koncentrationsevne. Det handler mere om kærlighed til mennesker og til havet og om eventyrlyst, end om en eller anden form for mod. De udfordringer, hun uden tøven kaster sig ud i, ville få mange mænd til at gå i panik. Der følger mange "adrenalinpust" i kølvandet på hende.

Billedtekst:

Men det virkelige tegn på, at vi var kommet til Tromsø, var harpunen i stævnen på en lille hvalfangerbåd på 36 fod... Den blev ikke liggende meget mere end en time ved kajen; en improviseret "demonstration" mod dens utilbørlige tilstedeværelse fik dens kaptajn til at stikke af, rystende i bukserne af skræk!

Onsdag den 15. juni 1994 i Nordatlanten.

Vestlig vind 8-13 m/sek.

Kraftig sø tværs om bagbord. Efter en nat, hvor det var umuligt at sove (vejret var ideelt til at vende pandekager i luften), følte jeg mig halvsloj hele dagen. Kl. 20.30 passerede vi polarcirklen ved 66°33'N. Der var tre novicer ombord; de blev døbt, d.v.s. gennemblødt som druknede mus på broen - i fuld uniform. De tog det med godt humør. Jeg blev fritaget for behandlingen mod at udarbejde vedlagte "Polardiplom", hvilket slet ikke var så let, eftersom min stol gled fra den ene ende af kahytten til den anden og derefter tilbage til skrivebordet, hvor jeg forsøgte at redde blækhuset. Polarcirklen passeres med tudende fløjte for at kalde på Neptun, og så snart han dukker op, hilses han med to øredøvende skud fra 40 mm kanoner.

Den 16. juni 1994.

Nordatlanten. Nord-nordvestlig vind, 4 m/sek. Kl. 12.00 lokal tid er vores position 68° 08' N - 11° 21' Ø.

Efter morgenmaden (kl. 7.30) skynder jeg mig op på dækket i håb om at få et glimt af Lofoten. Der er et lille stykke blå himmel mellem skyerne i nord. Hen mod kl. 10 kan jeg skimte Lofotens klippefulde, høje og sneklædte kyster 30 sømil om bagbord... og ikke ret meget andet. Et u-formet brud på kystlinien i nordlig retning lader ane indsejlingen til en tågedækket fjord. Jeg tilbringer dagen med at dagdrømme, slikke solskin i smug, og nyde havet, som synes at blive roligere, jo højere vi kommer mod nord. Om eftermiddagen er der land over det hele, det er helt hypnotiserende med alle de fjelde og alt det hav, de hundreder af sømil med fjelde og vand og vand og fjelde, og jeg kan slet ikke løsrive blikket fra dette bånd af fjeld og hav.

Fredag den 17. juni 1994. Smukt solskin, i læ af fjeldene.

Fredag den 17. juni 1994. Ingen vind, men solskin!

Udpudding kl. 6 om morgenen, smuk sejlads, sten og fjeld, grønne dale; kontraster!

Kl. 9. Vi lægger til. Vi når dårligt nok at fortøje, før Chefens fløjte lyder. Alle flag til tops.

Så gør jeg mig i stand og er klar til at tage i byen.

Besøg på baren "Hack". Pokkers også! der er lukket! Men en åben bar betyder fulde matroser....

Jeg sniger mig væk for at se på stedet og slipper for at drikke mig fuld.

Festlighederne fortsætter hele eftermiddagen. Triton holder en reception for lokale gæster, og efter den skynder jeg mig til koncert sammen med lægen for at høre Thorstein Aagaard Nielsens kantate med tekst af Rolf Jakobsen. Det var smukt som fjeldene.

Lørdag den 18. juni 1994.

Triton ligger på ærespladsen ved Dampskibskajen. Oppe fra kommandobroen ser man ned på hustagene i havnen og mindes de store ekspeditioner til ishavet og polarområderne. Jeg får øje på en smuk Nordlanbåd, der ligger side om side med en gammel hvalfangerbåd med de typiske mærsringe. Jeg skynder mig derhen; kajen er lavet af planker ligesom promenaden i den mondæne franske ferieby Deauville! Der er fiskerbåde, et helt batteri af harpuncanoner, og en smuk bygning fra 1830, som huser Polarmuseet. Inden døre: det varme træ, et trægulv med brede planker, som må være blevet ferniseret mindst 200 gange; glasskabe, modeller, kajaker, lugt af fedt og støv fra udstoppede dyr; tjærelugt; under ens fødder lyder havets diskrete kluk, når et skib sejler forbi. Denne gamle toldbygning (indtil 1970) kan næsten ikke rumme mere, og for hvert skridt man tager, knirker og knager huset, så man næsten kan høre det fortælle om sine minder! Barents, Amundsen, jægeren Henry Rudi, Nansen Ekspeditioner og lange jagtture - uanset hvad formålet med rejsen egentlig var, bidrog de til at fremme udviklingen på øen "Troms" for 200 år siden, og byen Tromsø er nu Nordnorges stolte "hovedstad".

I 1596 opdagede Willem Barents i sin søgen efter en nordøstlig søvej til Kina de kolde (sval) kyster (bard) af Spitzbergen. Således navngav besætningen på Barents' båd øen, men på norsk hed den Svalbard og var allerede nævnt i islandske håndskrifter fra 1194.

Barents byggede så en redningslejr i Novaya Zemlya, hvor han senere døde.

Resten af hans besætning blev reddet i løbet af sommeren 1597 Tre århundreder senere fandt nordmanden Ellin Carlsen resterne af lejren i Novaya Zembyla og bragte forskellige ting med sig tilbage: nogle ruller stof, som Barents formodentlig havde til hensigt at sælge i Kina, tøj, hammerhoveder, krudt, olielamper og en meget flot hat, som nok havde tilhørt Barents....

... De mange hvaler og hvalrosser, som blev observeret i forbindelse med Barents' ekspedition blev årsag til, at man fra 1610 indledte en intensiv jagt. Danskere, nordmænd, hollændere og englændere udnyttede fangstområderne i fællesskab (men ikke altid under helt fredelige forhold)

i hen mod et halvt århundrede, indtil man i begyndelsen af 1700-tallet måtte indstille fangsten, dels på grund af klimaændringer, dels på grund af nedgangen i bestanden af de jagede pattedyr.

Russerne kom til i begyndelsen af det 18. århundrede for at jage bjørne og ræve for pelsens skyld, hvalros for dens tænder og dens spæk, og edderfugl for dens fjerdun. Arkæologer opdagede i 1955 en russisk station fra 1720, oprettet af et kloster fra fastlandet ved Hvidehavets kyster.

Denne station, som lå på en mindre, russisk ø vest for Spitzbergen, blev drevet fra 1750 til 1790. Mange af tingene herfra er udstillede på Polarmuseet, såsom diverse redskaber og udstyr, stykker af slædemeder, rævefælder, skibstømrerværktøj, knive m.m.

Epos om sælfangsten!

Før i tiden anvendtes sælskind til fremstilling af tovværk (f.eks. de to enorme rakker på Fregatten Jylland fra 1860) og til sko og tøj. Fedtet fra sælerne anvendtes i raffineret form til lampeolie. Lige siden stenalderen har man jaget sæler langs med de norske kyster (d.v.s. 10.000 år før vor tidsalder). Sven Foyn blev den første nordmand, som i 1846 startede sælfangst i større omfang på Grønland. Han forbedrede jagten ved at udstyre sine både med maskiner, og det fik hurtigt andre bådejere til at følge trop. Disse både havde en besætning på 60 mand, hvoraf 10 var udstyret med Krag-Jørgensen-geværer. Matrosernes udstyr bestod af uldtøj, undertøj, bukser, tykke trøjer; hertil et par lange læderstøvler, en lærredsjakke og et sæt olietøj. Man fik kraftig kost ombord: renkød, havfugle og kød fra de fangede sæler. Bådenes fødevarer bestod af saltet kød og røget flæsk, tørret fisk, mel, brød, tørrede ærter, sukker og kaffe.

Det var ikke ufarligt at sejle i ishavet. Mange både forsvandt eller blev sænket under første verdenskrig, mens andre sad fast i isen...

Fangst- og fiskestederne i 1850:

April til juni	-->	Hvidehavet (sælfangst)
Maj til september	-->	Novaya Zemlya (sæl- og hvalros-fangst)
Efterår	-->	Spitzbergen, Bjørneøen (sæl, beluga, grønlandshval, torskefiskeri)

Fangsten mellem de to verdenskrige:

Østlige Ishav, Hvidehavet (nye områder):	sælfangst
Nordlige Ishav (Spitzbergen):	sælfangst
Vestlige Ishav (Jan Mayen):	sælfangst
Danmarksstrædet mellem Grønland og Island:	sælfangst

Takket være den teknologiske udvikling på skibsområdet (dybdelodning og radiotelegrafi), kunne man efter første Verdenskrig nå op på tre fangstture årligt, men efter 1945 hørte driften næsten op, idet dyrebestandene var faldet.

Efter 1970:

De strenge restriktioner indført af den norske regering fik antallet af aktive både til at falde fra 34 til de nuværende 4 - Rieber-gruppen, som har eksisteret siden 1879, er den sidste til at holde sælfangertraditionen i live i Tromsø.

Billedtekst:

Bådtype, som medbragtes på ishavsskuderne. Nogle ishavsskuder havde flere af disse både ombord.

Bemandingen var på tre mand; fangeren sad forrest klar til at skyde, bagest sad roeren, som havde det vanskelige hverv at nærme sig byttet uden støj og uden at blive set. Altså nærmest glide hen mod det. I midten sad manden, som skulle sørge for at holde fast i isflagen, når de lagde til, for derefter at springe over på isen og med ét slag af sin "Hakapik" dræbe babysælen. Hver af de tre funktioner er præcist beskrevet ved sit navn og i den rette orden: "Skuta", "Blind Kaggers", "Hamlemannen".

Lille hvalfangerbåd til fangst af unge eller små hvaler med harpun eller med harpungevær.

Søndag den 19. juni 1994 - flot vejr.

En velorganiseret tur!

Vi mødte Einer Stenersen og hans kone Gerd ved receptionen ombord på Triton den aften, vi ankom til Tromsø. Jeg var så heldig at blive præsenteret for dem af vores skibslæge, mens de diskuterede fjeldvandring. Han inviterede os derefter med på en skitur i fjeldene omkring Tromsø Fjord. Der skulle ikke megen overtalelse til fra min side, og her til morgen kl. 10 præcis blev vi hentet i hans store BMW og kørt hen til hans hus for at foretage en "justering". Der stod en nydelig række ski og støvler, nok til at udstyre et helt kompagni. Einar var en gæstfri mand med en udpræget sans for detaljer, og mens vi prøvede udstyr, forberedte han os psykisk på turen ved at kommentere de fordelagtige vejrforhold. Ikke desto mindre gennemgik han vores påklædning nøje og anbefalede mig et par forede bukser, som forekom mig noget overflødige. Jeg var ved at sprække af grin ved synet af os - vi så ud, som om vi skulle afsted i otte dage, men Einar tog alle forholdsregler, og efterhånden som tiden gik, begyndte jeg at spørge mig selv, om vi overhovedet ville nå at få fornøjelse af snemarkerne deroppe.

To timer senere under opstigningen i svævebanen forstod jeg, at Einar måtte have været chef for en redningsstation ved siden af sit normale arbejde. Han længtes nok tilbage til den tid, og under vores tur hængende i det tomme rum serverede han lange beretninger om katastrofer, som så ud til at interessere mine to kammerater fra Triton. For mig, som ikke er vild med at hænge for enden af et ståltov, var det næsten for meget. Så jeg indåndede lettet den friske luft oppe på toppen. Og hvilken udsigt! Fem hundrede meter over havets overflade med Tromsø lige under os, prydet af kølvandsstriber fra de mange skibe, som krydsede i alle retninger. Med et udsyn på 360° kan man virkelig se jordens runding - en fantastisk effekt. De 220° af horisonten er fjeldvægge med enkelte kløfter, som ind i mellem lader havet ane. De resterende 140° bag os er fjeld, så langt øjet kan se... kun sneklædte tinder. Fjelde lige ud til havet! Farverne er trolddomsagtigt harmoniske. De okkerorange farver på jord- og klippeområderne i forgrunden, med rødtligt græs (sneen var lige

forsvundet ved fjeldstationen) smeltede sammen med dalenes berlinerblå skygger, de hoockergrønne sletter og de fjernere fjeldes lyse manganblå nuancer ... Einer blev færdig med at fortælle om en redningsaktion, men så begyndte John at tale om faldskærmsudspring! Så greb jeg mine ski og gik ud for at finde stilhed og naturoplevelser, og tog hul på de første 300 meter op mod den første snemark. Luften var ren og tør, frisk og behagelig, og efter fem minutter var jeg godt svedig. Som hver gang, jeg begiver mig op i højderne, kommer jeg til at tænke på min afdøde far: han elskede denne sport. En dag var vi sammen oppe i Mont Blanc-højlandet på vej fra Chamonix til Aoste; temperaturen lå på omkring -20 grader, jeg fandt vejen lang og sagde det. Uden at standse svarede han mig venligt: "Hvis du har sat dig for og virkelig har til hensigt at nå toppen, så hold mund og gå!" Det var kortfattet og tørt, men ikke så dumt sagt endda. Jeg var sikkert en sær lille fyr, men måtte resigneret sande en vis lighed mellem hans ord og det citat af Saint-Exupéry, som stod indgraveret med gyldne bogstaver på væggen i min klasse: "Et skridt, endnu et skridt, altid et skridt!"

Men langt borte fra kaldte Einars stemme mig til orden ved at fortælle mig en anekdote, som jeg nødtvungent måtte lytte til: "En dag gik en mand bort fra min gruppe og for vild. Jeg måtte selvfølgelig tage ude at lede efter ham under dårlige vejrforhold og fandt ham efter fem timers søgning. Den stakkels mand var ikke mange sure sild værd og lovede aldrig at forlade sin gruppe igen." Jeg havde egentlig forventet mere belærende lokalkolorit i historien, eftersom nordmændene er et folk, som kan lide at fortælle. Herudover følte jeg mig fuldt ud ligeså elendig tilpas som den ulykkelige mand i historien (det må have været en tysker, hvad ellers ...!) og lovede stammende, at jeg "nok skulle lade være at opføre mig som de børn, der hoppede og sprang omkring os næsten uden tøj på uden spor hensyntagen til deres forældre!" og foreslog høfligt Einar at tage tæten. Vi var 150 meter fra de søde børns familier og fra svævebanen, og før vi havde tilbagelagt endnu 300 meter havde vi allerede haft tre pauser. Jeg var ved at blive godt anspændt, men valgte at lade høfligheden vinde; så slæbte jeg mig op til den første snemark, hvor jeg rullede mig en stinkende smøg uden at tænke for meget på min far. Pyt med den rene luft, friheden og kulturel udveksling, sagde mit nye ansvarlige jeg!.

Kl. 14 var det nødvendigt med en teknisk pause på den første snemark: lektion i at smøre skiene! Man skal bruge en flaske husholdningssprit og en masse klude for at affedte sålerne for tidligere lag beg, for derefter at sprøjte et nyt lag på med en forstøver. Det sviner forfærdeligt, stinker og er en frygtelig tid om at tørre i denne temperatur.

Flasken var selvfølgelig ligeså utæt som Tchernobyl, og mine hænder, mit tøj og mine ski blev smurt sådan ind, at jeg var ved at tabe det hele. Så var det om at få fat i flasken med sprit og finde på noget andet. Jeg tog mig i at knibe mig selv for at se, om det bare var noget, jeg drømte. Så tog vi skiene på, og ti minutter efter tog vi dem af igen for at hive pølse og (den åbenbart internationalt kendte) Bonbel-ost frem, og man blev enige om, at det i grunden var en meget fin dag. Jeg lovpriste naturen, roen og stilheden, kort sagt, hvor fredeligt et sted, vi egentlig befandt os. Mine ledsagere kiggede lidt foruroligede på mig, mens min lovprisning af naturens stilhed ebbede ud. Mit humør var ikke til at tage fejl af. Med forsvarligt lukkede tasker og uden trøjer gik det hurtigt nedad i styrtløb, og vi var alle enige om at sætte fuld fart på. Jeg bad Einar om at vise mig hvilken rute, jeg kunne følge for at løbe lidt i mit eget tempo, og han viste mig, hvordan jeg skulle begive mig højere og højere op til en snedrive, som jeg skulle følge til Storskardfjell (846 m), for derfra at nå til Tromsdalskind (1238 m), hvor jeg skulle vente på dem. Så jeg begav mig afsted, tværs over store snemark, og i et godt stykke tid havde jeg ikke andet foran mig end uberørt hvid sne

uden en eneste klippe, og ensartet blå himmel - uden spor, helt ren - de to streger efter mine ski var det eneste, der brød billedet, og det eneste, der hørtes, var den dæmpede knirken af mine skridt. Den abstrakte fornemmelse hørte op, da jeg nåede Tromsdalskind, hvor en fascinerende udsigt åbnede sig for mig: Straumsfjord foran mig, bred og fjern med snoede kyster i okker og grønt. Tættere på, til venstre, lå Ballsfjorden, smallere og mørkere, med sidefjorden Ramsfjorden 1240 m under mine fødder langs med Tromsdalskinds sydlige sider. Jeg lavede denne lille akvarel, mens jeg ventede på mine ledsagere.

Da vi kom tilbage til vores udgangspunkt ved 20-tiden bød Einar og hans kone Gerd os gæstfrit på middag i deres hjem. På hjemturen havde jeg fået at vide, at Einar havde haft et hjertetilfælde to uger før, og med det tempo, han havde haft på hele eftermiddagen, var jeg yderst imponeret. Aftenen i hans hjem var smukt organiseret, og jeg smagte mågeæg for første gang i mit liv. Blommen mere orange i farven og større end i hønseæg, og skallen er grå med sorte pletter. Den gravade laks havde en delikat smag af både fersk- og saltvandsfisk. Aftenen igennem viste Einar frem af sine skatte: malerier, litografier af gamle Nordlandsbåde, skibsmodeller: trawler, coaster, Islandskuttes, radiostyrede modelfly, og lod os holde hver af de mange geværer i hans store samling, som prydede mange af væggene. Samlingen rummede alt fra tidlige marinevåben til polarjagt våben, og de fine, men tunge, våbens trægyldne patina fortalte mere end mange ord om deres fortid.

Jeg mindes især et meget flot harpungevær til at jage småhvaler med; det havde præcist sigte, harpunvidde på 20 meter og vejede omkring de 15 kg.

Aftenen sluttede muntert omkring en flødeskumslagkage, akkompagneret af fortællinger om redningsaktioner!

Billedtekst: Tirsdag, den 21. juni 1994. Nordvestlig vind, 4 m/sek.

Farvel til lodsens, som førte os fra Tromsø og ud i åben sø...

En ensom officer med albuerne på rælingen, hensunken i beskuelsen af fjeldtoppene. Et andet sted en matros, som med pensel i hånd roder med nogle retoucheringer... Vi lægger fra i højt solskin, og med den norske flådeadmiral Trygve Andersen's varme afsked sejler vi ud på et roligt og blåt hav. Og det er det hele.

Hr. P. Hesselballe, chef, og vagthavende styrmand Frank Thorsen sætter kursen mod syd.

Øen Haaja. Det ser ud som om arkitekten Jan Inge Hovig, der har tegnet den arktiske katedral, har fundet inspirationen i øen Haaja's profil.

Torsdag, den 23. juni 1994.

Sydlig vind, 15 m/sek.

Dårlig nat, hård kuling fra syd. Det ruller ikke så lidt. Havet er oprørt; det er smukt, fuldt af bidskhed uden at bølgerne dog brydes... og uden søvn.

En tur på broen kl 04.00. Triton har sat farten ned til 11 knob. Jeg får et ordentligt skvæt saltvand i hovedet og trækker mig tilbage i døråbningen for derfra at nyde synet af bølgerne, som når et

godt stykke op over min synshorison. Triton har havvand i næsen og skærer sig upåvirket en bred passage lige frem gennem bølgerne.

Lars Hanul har styrmandsvagt kl. 12 under udsejlingen af Tromsø Fjord Vejret blev bedre, da vi nåede ud 100 sømil øst for Færøerne. Kl. 21.30: kontrol af trawleren "Vasily Fillipor", AM.1810.

Billedtekst:

Nogle portrætter snuppet om bord på "Ivan Zimakov": kulde, fugt, træthed. Folkene vader rundt i fiskeaffald af hvilling og makrel, som sætter sig fast og kvases i wirene og spilmekanismerne; fisken får rusten til at løbe af og smører samtidig maskineriet.

Fredag, den 24. juni 1994.

Sydvestlig vind 7 m/sek.

Kl. 8.30 lokal tid (GMT + 1).

"Hal trawlet ind"! Vi er lige hoppet ombord på "Ivan Zinakov" MB-0005 for at foretage inspektion. Mikael, løjtnanten, og hans to mænd Martin og Carsten går hen for at hilse på kaptajnen.

Tre af Zimakovs mænd, som står tæt ved rampen giver tegn til os om at gå hen foran det store spil, som bådsmanden lige har sat i gang. Jeg står og kigger lidt og får øje på den enorme tromle, hvorpå styrbords trawlwire rulles op. Den skinne, som skal styre wiren på spilkoppen virker ikke, og wiren er på visse steder helt flad med maste og sammengroede kordeler. Når trawlet ved ophalingen udsættes for ryk og træk, lyder der frygtelige knagende lyde, og jeg beslutter mig for at trække mig lidt tilbage. En gruppe mænd, som står ved bremsen, ser ud til at more sig over min forsigtighed, og i og for sig beroliger deres skødesløse holdning mig lidt, idet de, på trods af min refleks, åbenbart ikke mener, at der er noget at frygte.

Jeg støder til mine kammerater i kaptajnens salon i styrbords side af kastellet, én etage under styrehuset. Der lugter af russisk tobak, og jeg er overrasket over hvor tobakssværtet rummet er, på trods af at båden kun er fem år gammel, og både den udvendige rust og den indvendige okkerfarvede patina vidner om den intense aktivitet om bord.

Billedtekst: Midnatssol; kølvand; søgang; tåge; måger; modlyseffekt.

Billedtekst: Kl. 9.00 ombord på "Ivan Zimakov"

Trawlet hales op, åbnes lige over en luge og indholdet strømmer ud. Mændene går i gang med at skovle fisken ned, og et kvarter efter at den er hældt ned i fabrikshallen, er den rensset, bearbejdet, nedkølet, kommet på dåse eller lavet til fiskemel. Det andet trawl på bagbords side gøres klar. Længst herne kontrollerer inspektørerne fra Triton maskestørrelsen. Denne gang blev fangsten kun på 500 kg, men trawlets kapacitet er på 50 tons.

Billedtekst: "Hårdt styrbord". Med god fart på drejer Triton om for at skabe et beskyttende dødvande for at kunne hejse inspektionsgummibåden om bord, hurtigere end man kan nå at blinke. Det skal gå meget hurtigt, for skibet sejler hurtigt, og det rolige vand dannes kun i et kort

øjeblik. Det er en opsigtsvækkende manøvre, som de russiske søfolk altid følger med deres kikkerter.

Billedtekst: 24. juni 1994.

Den russiske trawler "Boris Syvomyathikov MA. 1832" - ikke alt for rusten, for den blev bygget for kun et år siden. Disen spredes af en tiltagende sydøstlig vind 7-13 meter i sekundet - vi befinder os på 62 ° 24'N og 2 ° 40'V.

Billedtekst: Det ligner duer ... Med halsbånd og "øreklapper" på, sort næb og sorte fødder; som voksen kommer de til at ligne små måger uden rød plet på næbbet, men med de sorte fødder i behold... Det er riderne, som lever i Nordatlanten fra Shetlandsøerne til Grønland.... De svæver i hundredevis over rampen på udkik efter fiskeaffald, og slår sig mætte ned overalt på rælingen for at hvile sig.

Jeg står og ser på en reproduktion af et maleri af Aivazovsky i kobberramme, da kaptajnen, en lille bleg mand med et rundt, skaldet hoved, kommer ind iført filt-sutsko. Han giver os høfligt hånden og inviterer os med et venligt tobaksgult smil på en kop kaffe. Indretningen minder mig om de stilløse møbler hos minearbejderfamilierne i det nordlige Frankrig i 50erne. Lænestolene og bordene er dækket af patchwork eller stoffer i bedstemorsstil... Men synet af havet, der ruller forbi udenfor køjet får mig til at bede vores vært om tilladelse til at gå ud og tegne i de tre korte timer, som vores besøg ombord varer, og det giver han mig overstrømmende lov til.

En tilfældig matros slutter sig til mig, ligeså nysgerrig som snakkesalig. Vi forsøger os på engelsk, men uden held. Ved hjælp af øjne, hænder, mundbevægelser, ja sågar armbevægelser, lydsprog og mimik, forstår jeg lidt efter lidt Alexejs drøm om at fiske noget andet, bedre og større end den ombordværende fangst. Torsk, havtaske, laks? Hvorhenne? Den ihærdige og grinagtige mimik får mig helt til at glemme, at tegneredskabet i en sådan situation er lidt af en guds gave og et noget mere værdigt udtryksmiddel end alle disse fjollede fagter og gebærder, som iøvrigt viser, hvor lidt jeg egentlig ved om fiskeri.... Nå, men jeg smager en russisk cigaret, som jeg får af Alexej i bytte for en dansk, og griner af vores besynderlige (danse)opvisning, der var ligeså kort, som den var energisk.

Under dæk på "Ivan Zinakov": fiskebearbejdningshallen - et mekanisk transportbånd, få mænd... Neonlys; fisk; skibet, der ruller; havvand, der plasker ned; øredovende larm; fiskesaft og maskinsmørelse blandet sammen med blod og indvolde fra de flere tusind tons daglig fangst - Til venstre: "guillotinen".

Til højre: sidste skylning før bearbejdningsprocessen.

Billedtekst:

"Det er lidt ligesom i Tivoli" siger en matros i gummibåden. Han er glad for igen at stå på dækket af Triton

Chefen giver iøvrigt tilladelse til at bruge helikopteren til den sidste inspektionstur.

Billedtekst:

En sæk makreller, en lidt rørende afskedsgave fra kaptajnen på Ivan Zinakov til kaptajn P. Hesselballe på Triton.

Tilbage på Triton efter inspektionsturen ...

Vinden tager til, søen bliver hårdere, og det er som en rutschebane at ligge i kølvandet på trawleren. De fastspændte mænd har deres overlevelsesdragter og deres selvoppustelige redningsveste på ... Vi sejler bag om Triton for at blive hejset op på læsiden fra det stille vand i den beskyttende modstrøm - en manøvre, som udføres med fuld kraft på og som mest minder mig om en skiløbers opbremsning efter et styrløb.

Sidst på ugen i Angmagssalik

Billedtekst: Landing af en helt uvirkelig fangst - ligeså uvirkelig som tusmørket den aften. Enorme kvabsede hellefyndere - de to største er næsten tre meter lange. Den mindste finder nåde for kokkens øjne (jeg giver ham tre stjerner) og bliver aftensmad for Tritons 60-mands besætning. Halvdelen af fisken blev stegt, den anden dampet. Et svært valg, så jeg tog begge dele, og alle tog flere gange.

Island. Reykjavik: 23. august 1994.

Tilbage på Triton.

Før flyet lander i Keflavik efter en flyvetid på 2 timer og 25 minutter fra København, kredser vi hen over Mýrdals Jökull og dens sneklædte krater med de dybe, furede sider. Jeg presser næsen mod vinduet som et barn for ikke at gå glip af noget: de truende, lavasorte eller snehvide fjeldtoppe, små sølvglitrende søer som plader af elektrisk lys, hvorfra spreder sig i stråleform tusinder af små vandløb, tusinder af regnbuer, der glintrer under vingerne.

Keflavik, et stort goldt plateau, furet og renskyttet, ru og ujævnt som pimpstenen, den består lavet af. Et par huse i klare farver smukt vejr, solen står lavt, vi lander og temperaturen er 13°. Lægen Anette er kommet for at hente mig, jeg er helt rørt. Hun er i skjorteærmer. Vi "briefe" hinanden om alt, der er sket i mellemtiden... Tritons Grønlandstur i juli, hvor jeg ikke var med; hvilke officerer er blevet afløst: Franck, Bo, Grister - måske de sjoveste af dem. Bussen standser på kajen, hvor Triton ligger og skinner, uden så meget som en rustplet ved ankerklyset. Chefen kommer tilbage fra sin joggingtur og standser ved gangen for at irettesætte en matros, som var på vej ombord med en dåse øl i hånden. Kontrast mellem forskellige måder at bruge den korte anløbstid på. Jeg hilser på dem begge og alle de, som har vagt og er i fuld gang med at forberede Hendes kongelige Højhed prinsesse Benedikte og hendes følges ankomst.

Jeg får plads i hospitalet, da Triton må melde fuldt optaget, og her kan jeg vælge mellem fire senge med iltmaske og det hele. Denne gang har jeg den fordel at kunne vælge køjen nærmest køjet, så jeg kan ligge i sengen og kigge ud på vejret, bølgerne og mågerne eller snakke med den store rødfisk, når skibet krænger.

Reykjavik, den 24. august 1994.

Vi venter på prinsessen.

Hvis jeg ikke havde mødt Maria Kjarval ved at overtage hendes atelier i Frederiksværk, ville jeg helt sikkert ikke have værdsat hendes bedstefars værker i så høj grad: Johannes Sveisson Kjarval, den islandske maler, som hun fortalte mig så smukt om.

Eftersom jeg kun kom til at opholde mig nogle få timer på Island, valgte jeg at opdage landet ved at se denne landskabsmalers lærreder. De findes i Kjarvalstaðir, et galleri, som Reykjavik har bygget til minde om "Islands højst sandsynligt største maler", som han kaldes på Island.

De udstillede værker gjorde indtryk på mig, især de øde og dystre landskaber, som i kraftig grad afspejler malerens isolation i denne store islandske natur. Jeg forestillede mig ham på et af disse

afsides steder, i færd med at sætte sit stativ op på den sprukne jord i de brændte mørke toner. De lange udmattende vandringer i søgen efter motivet, som hver gang gav det endelige billede et sagnagtigt liv.

Disse imponerende sten-agglomerater, dette kaos af lavablokke med mos på toppen, placeret oveni klynger af sære blomster. Hallucinerende rytmiske kærtegn af en pensel i uventede farver, som leder blikket mod udåndingen fra en vulkan, blånende under et hjørne af himlen øverst på lærredet. Himlen får med tiden kun en ubetydelig plads i hans værker. Maleglæden er knyttet til jorden, som han trænger ind i for at fravriste den det ukendte; levn af sagaer, i hvis omgivelser, han har slået sig ned, som en animistisk scenograf. Uden at ville sammenligne med Gauguin minder han mig om ham. Begge var forladte af deres familier, boede på øer på hver sin side af jorden; den ene optaget af at beskrive jorden i mol-toner, den anden optaget af kødet, som han klædte på i grundfarver. Deres filosofi er dog forenelig, Kjarval økolog og Gauguin antikolonialist, og begge stiller de det samme spørgsmål: "Hvor kommer vi fra, hvem er vi og hvor skal vi hen?"

Der øves "æreskommando" på kajen under mit køje ... nogle islandske børn efteraber officererne og matroserne, som har svært ved at holde masken. En godmodig stemning, mens vi venter på Hendes kongelige Højhed Prinsesse Benedikte, som ankommer planmæssigt og går ombord med følge kl. 17.00.

Torsdag den 25. august 1994.

Kl. 00.15 (GMT+1); temperatur +7°, luftfugtighed 95%. Øst-nordøstlig vind, 5 m/sek.

Jeg sidder på kommandobroen på udkikkens stol. Han foretrækker at vandre med kikkerten fra det ene vindue til det andet ... Mørk og stjerneløs nat; i lyset af anti-isbjerg-projektørerne synes den truende stævn at sejle mod guddommelige vande, med Mallemukken som vejviser.

Mikaels vagt er forbi og han sætter sin afløser ind i sejlinstrukserne. Så bliver der stille en tid; man skal lige have orden i tingene og falde ind i skibets bløde rytme. Der er vagtchefen mellem kortbordet og radaren; styrmanden i sin stol med det ene øje på horisonten, det andet på kompassets elektroniske skærbillede, som brat falder 1/10 grad af, før den stabiliseres; udkikken, som jeg hjælper, når jeg har mulighed for det, og endelig er der radarteknikeren, specialist i computere og en hel masse paneler og skærme, som han aflæser eller udspørger i de fire timer, vagten varer.

Efter den første kop kaffe er stemningen mere afslappet; et tryk på en knap, og Dire Strait's svævende guitarer lyder gennem rummet - én af sømandene har en vane med at sætte den musik på i denne type vejr... Besætningen rykker lidt nærmere og fortæller mig om deres første isbjerg, og jeg ville gerne se et komme ud af mørket foran os, ligesom på film Men jeg skal nok få dem at se i morgen. Centralvarmen er lige blevet sat til, og den boblende lyd af luft i rørene markerer afstanden mellem inde og ude.

Billedtekst: Triton sejler ind i fjorden ved Angmagssalik efter 23 timers sejlads fra Reykjavik med hendes Kongelige Højhed Prinsesse Benedikte om bord. Den 25. august 1994 kl. 20 lokal tid.

Torsdag den 25. august 1994.

Under morgenmaden hører jeg flere gange officererne nævne ordet "storm" mellem to slurke kaffe. Vi er i Danmarkstrædet! Nåda, tænker jeg og glæder mig til at opleve min første ordentlige søgang!

Kl. 10 lokal tid, halvvejs mellem Reykjavik og Angmagssalik, midt i Danmarkstrædet. Jeg synes, at havet farer forbi mit hospitalskøje og går op på kommandobroen. Speedometeret ligger faktisk tæt på de 20 knob. Jeg får at vide, at Chefen frygter dårligt vejr tæt under den grønlandske kyst og derfor foretrækker at sætte farten op, mens det endnu er muligt, for ikke at komme til at sejle rundt midt mellem isbjergene om natten.

Kl. 12: søgangen bliver temmelig kraftig.

Kl. 14: Vinden går om i nord og stiger til 15 m/sek.

Kl. 15: Vindstyrkemåleren er oppe i nærheden af de 20 m/sek. og vi holder 17,5 knob; både stævnen og stabilisatorerne er kommet på hårdt arbejde, og mit køje får nogle ordentlige lussinger... Selv om vi har søen ind fra tværs og høje bølger, kan jeg stadig sidde på min køje i halv lotusstilling - det er ikke til at forstå, at det kan lade sig gøre. Flot klaret, Triton!

Kl. 19: Her kunne jeg godt skrive "Mit første isbjerg"! Det var ud for fjorden ved Angmagssalik. Virkeligheden og naturen er større end ord. Et land præcis som den dag, det blev skabt. Luften man indånder har en vidunderlig duft.

25. august 1994 (om natten).

Triton sejler rundt i Angmagssalik-fjorden hele natten og jeg går frem og tilbage på dækket og forsøger atnedfælde nogle tanker.

Nat,
Blå grønne lysende ord
skjult i et skrin
et sort isbjerg driver
som aske
kærtegn fra stævnen
til de sovende inuitter
på Holms ligklæde ...
... Men på havfruernes arme
Prinsesse
holder et tritonshorn tæt op mod øret
træk din kajak op på kysten
der hvor dagen begynder forfra

TUNU PILLUARIT

Angmagssaliks hundredeårsjubilæum, den 26. august 1994.

For hundrede år siden, den 26. august 1894, kastede et skib ved navn "Hvidbjørnen" anker i Angmagssalik-bugten. Den kom for at kolonisere Østgrønland. Kaptajnen Gustav Holm havde med sig om bord pastor Rüttel, som skulle kristne eskimoerne, samt Johan Petersen (han blev kaldt Ujuaat) som skulle være chef for handelsstationen på stedet. "Ujuaat" havde ledsaget Holm ti år før under "Konebådsekspeditionen", hvor de opdagede en befolkning på 413 eskimoer. Han fungerede dengang som tolk. Kl. 6.00: Vækning. Hurtig morgenmad og så op på dækket for at indånde den klinisk rene luft og overvære, at vi lægger til ved kajen. Der var længe tale om at ankre op i bugten, men vejrudsigten er god, og så er det ikke nødvendigt.

Kl. 7.45: På dækket er der travlt med at gøre landgangen og de enorme fendere klar. Matroserne gør klar til at flage med alle flag, og Hendes kongelige Højhed Prinsesse Benedikte nyder landskabets mange detaljer gennem en kraftig kikkert. Man er klar ved salutkanonen, tre ladninger med løst krudt gøres klar til ankomstsalutten.

Kl. 8.00: Angmagssalik hilser med tre kanonskud, der ikke rigtig vil noget, men Triton svarer med tre eksplosioner så kraftige, at de kunne smadre både bjergene og vores trommehinder. Skibet sejler ind mod havnen, mens byens indbyggere kommer løbende ned mod kajen fra alle kanter. Et isbjerg er gået på grund nogle kabellængder fra havnen og lyser op i landskabet. Skibet svajer, sakker langsomt og firer seks sjakler efter at have kastet anker. Trosserne kastes ned til de sømænd, som er sejlet i forvejen i gummibåden, og grønlænderne giver en hånd med.

På kajen sidder 19 af Angmagssaliks 1900 indbyggere. De er kommet for at se Triton lægge til og byde Prinsesse Benedikte velkommen.

En munter menneskemængde forsamles bag snoren, som afgrænser kajen. Børnene vifter med grønlandske eller danske papirflag. De små piger, som er udvalgt til modtagelseskomitéen er trukket i nationaldragten og står pænt i en række og afventer næste punkt på programmet. Præcis kl. 8.45 går honnørkommandoen fra borde, i paradeuniform og officererne med sabler. Jeg følger efter for at gå ned og blande mig med mængden, og stiller mig lige ved siden af en lille lystig mand iført den traditionelle anorak og bukser i isbjørnepels. Hans kamikker glinser af fedt, og spreder en duft af læder og hav. I modsætning til resten af tilskuerne, som står helt stille, følger han med store bevægelser det enorme videokamera, gennem hvis linse han ser ting, som morer ham intenst.

Der er også en lille gut, ikke ret gammel, majet ud lilla smøking. Han tramper rundt i en mudderpøl med sine fine laksko, mens moderen i sit slidte overtøj står og sludrer energisk henover en venindes barnevogn.

Borgmesteren og hans rådgivere fører en yndig lille pige i nationaldragt hen til landgangsbroen. Hun er stiv af skræk og holder med begge hænder en velkomstbuket til Prinsesse Benedikte, som mødes af klapsalver, da hun træder frem på dækket.

Prinsesse Benedikte og hendes hofdame bliver ført til mindesmærket over havets ofre for at lægge en krans ved foden af et imponerende anker. Jeg følger optoget i regnen sammen med Chefen fra Triton, som synes, at det er en dejlig frisk regn, der med blæsten forekommer lidt skarp.

Efter mindehøjtideligheden følger en god del af indbyggerne med prinsessen ind i den nye kirke for at deltage i gudstjenesten for hundredeåret: "Tarniga, Nersoruk Naalagaq naalannangaartoq" (Lad os bede til Gud, den almægtige og store).

Fra højen, hvor jeg har sat mig, hører jeg kirkegængerne istemme den første salme. Tonerne stiger helt op til bjergtoppene, og mit tilfældige, tomme blik falder et kort øjeblik på havets alter. Jeg forsøger at få jordforbindelsen tilbage ... I forgårs København og Reykjavik, i går hundevejret midt i Danmarkstrædet, og nu hér, lige så gennemblødt, som den dér magre slædehund, der gnaver på sin snor, mens den kigger skævt til mig ... Har jeg virkelig sådan uden videre fortjent dette fantastiske udsyn; den brutale virkelighed ved Grønlands østkyst og denne lille by; disse mennesker med udtryksfulde ansigter skarpt mejslede af de kolde og salte vinde. Hvert sekund er enestående og sætter billeder på de smukke beretninger, som jeg har læst, og når denne week-end er overstået vil billederne komme tilbage til mig og sende mig ud i drømmen igen.

Billedtekst:

Inuitter af i går og i dag, men alle til samme fest på pladsen i Angmagssalik den 26/8/94 kl. 16, mens Rasmus Lyberth synger.

Efter middagen begyndte officererne som sædvanligt at spørge, hvordan det gik med maleriet. Og så fik jeg en bestilling! Rejsens første, og betalt i rødvin. Jeg skulle male Tritons våben på klippen overfor skibet, tillige med fartøjets navn, nummer og dato for besøget. Stenens størrelse taget i betragtning indgik jeg en handel: jeg ville male omridset og de andre skulle fylde ud. Idéen blev godkendt, så meget desto lettere fordi jeg tilbød at dele arbejdslønnen og, for at få mere gang i arbejdet, at drikke den på stedet. Vi drog således først i vinkælderen og derefter til storerummet for at vælge pensler og farver, og så var der afgang. Børnene, der legede på kajen, blev temmelig forbavsede over at se en kommando af officerer gå forbi i paradeuniform, belæsset med malerbøtter og enorme pensler. Flaskerne blev båret lidt mere diskret i plasticbæreposer.

Til bøtterne! Brødre og fyldebøtter! Sikken en stemning! Lægen Anette var allerede godt lakket til og siddende højt oppe på løjtnanten Peter's skuldre lavede hun to meter høje bogstaver med en malerrulle. Jeg forsøgte at kalde til orden, men forgæves. Under trusler om at blive lagt i jern måtte jeg nødtvungent acceptere prøvemalerierne. Da det blev nat, var vores kunstværk det smukkeste af alle de små mesterværker, som tidligere skibe havde lavet under deres besøg. Vi vandrede hjemad så godt vi nu kunne og forsøgte småsyngende at være helt diskrete og undgå at blive set af "Chefen", som spiste middag med Hendes kongelige Højhed i en nærliggende restaurant sammen med de lokale standspersoner. Da vi kom om bord og stod der i projektørlyset, spurgte skildvagten om uniformerne var blevet skiftet ud med sommertøj: jakkerne var omtrent lige så hvide som huerne.

Kl. 23.00: Gik et smut i land igen og fik mig et godt grin på tilbagevejen: på dækket af Triton stod en godt fuld matros og tog et billede med blitz af nordlyset på nattehimlen.

Denne dag startede ellers som en noget anderledes kulturoplevelse, med tørt, solrigt vejr, ikke særlig koldt. Festprogrammets højdepunkt fandt sted kl. 13: det lille lokale teaterkompagni havde installeret sig ved foden af højen, hvorpå ligger den gamle kirke, i dag museum for Østgrønland. Skuespillerne tog imod os udenfor vinterhytten, som museet havde rekonstrueret og som i dagens anledning tjente som kulisser. Prinsesse Benedikte og hendes følge, inuitter, turister og nysgerrige

søfolk, indrammede denne kønne naturscene, hvor et sommertelt ragede op, forestillingens eneste scenografiske udstyr. Der var heller ikke nogen sammenhængende historie, men et handlingsforløb, som på en meget pædagogisk måde viste, hvordan livet var her i området helt op til midten af dette århundrede. Flot teater og smuk etografisk fremstilling.

Man så to fangere i kajak og én umiak komme sejlene. Et stærkt billede. Mit hjerte bankede for fuld kraft, da jeg hørte råbene "Aia, aia, ayaa, a", som melder, at fangerne er kommet tilbage, og lyden steg som en bølge ind i bunden af fjorden. Jeg tror, det var den samme sang, som filmen om Knud Rasmussen starter med: "Palos brudfærd", hvor kameraet bevæger sig på en fantastisk måde midt i en flåde af kajaker, feststemning efter en god fangst i 1930'erne. Som en smuk og vild sang sunget af hæse eller klare stemmer afbrudt af kraftig hosten, fuldstændig harmoniske lyde som stiger i spiraler og forvrænges i ekkot fra fjeldene. Hvordan kunne en opdagelsesrejsende og et 16mm kamera, et dårlig båndoptager, nogle almindelige indfødte, som på ingen måde er skuespillere, samt en fantastisk klipning tilsammen skabe et sådant mesterværk for nu 60 år siden? For ikke at tale om de utrolige betingelser, optagelsen foregik under, med alle de farer, de var udsat for, lidt som i "Manden fra Aran" af Flaherty - en lidt mere dystre lyrik, men også en klassiker fra havet.

Tilbage til vores teaterstykke. De to sidste kajaker i Angmagssalik og den nybyggede umiak blev trukket på land, og så kom overraskelsen: en flot sæl blev hevet op på "scenen" og i løbet af ingen tid flået og skåret i stykker ved hjælp af en kvindekniiv. Blodig afslutning i græsset akkompagneret af trommernes spil.

Teater i teateret: de mange festedeltagere var kommet for at opleve og kommentere, hvordan de levede før i tiden.

Rasmus Lyberth, tidligere langfartssømand og troubadour, når han var på land, som siden hen er blevet "ambassadør" for den nye grønlandske sang, som jeg først oplevede i Danmark. Det var en fornøjelse at se ham igen og høre ham blandt hans egne; nogle stærke sange, en kraftpræstation.

Billedtekst:

Hendes kongelige Højhed Prinsesse Benedikte ankommer til Kuummiut lørdag den 27. august 1994.

Lørdag den 27. august 1994.

Smukt vejr og spejlblankt hav. Triton lægger fra kaj kl. 8.00 for at sejle Hendes kongelige Højhed Prinsesse Benedikte med følge på officiel visit i Kuummiut. Angmagssaliks borgmester, hans kone, politifolkene og mange andre gæster er også om bord, tillige med en gammel morlil; hun farer frem og tilbage på dækkene, ser helt fortabt ud og ryger en masse cigaretter. Jeg forsøger at komme i snak med hende, men hendes rødandede og våde blik undgår mig. Alligevel smiler hun, rystende og undvigende, til mig, da jeg udtrykker min begejstring over de landskaber, vi sejler forbi.

Efter to timers uforglemmelig sejlads ind i bunden af Angmagssalikfjorden når vi Kuummiut (ca. 450 indbyggere), og Triton sagtnet farten for at sejle rundt ud for den lille fisketørringsfabrik, som bearbejder torsk.

Jeg bliver på helikopterplatformen, hvor jeg sidder og klatter lidt på mit papir, og ser på at Tritons motorbåd kommer og går. Den lille ældre dame er blevet ombord og gnasker på en leverpostejmad.

Helikopteren tog på rekognosceringsflyvning med lægen Anette (med kameraet i hånden) for at kortlægge en god rute - Prinsesse Benedikte skulle ud og se området fra helikopter. De kom tilbage to timer senere, helt eksalterede over alt det spændende, de havde set. Gid det var mig! De landede ikke engang med det samme, men skulle lige foretage nogle "glædes-loopinger" (eller i hvert fald forsøge på det).

Kl. 14.00: Tilbage i Angmagssalik. Panorama-tillægning set fra mærsen, hvor jeg har placeret mig for at følge manøvren. Jeg besøger byens museum, hvor jeg modtages af Peter Andersen, en stor, firskåren mand på omkring de halvtreds, dansker af fødsel, men efterhånden mere grønlander efter at have boet 28 år i Angmagssalik. Han fortæller mig, hvordan han næsten har glemt sit fædreland, hvor godt han har det her i Angmagssalik sammen med byens indbyggere, som han holder meget af. Han behøver bare at se på havet og fjeldene for at føle sig lykkelig. Museet tager meget af hans tid og også af vennens, konservatoren Hans Christian Voreting. Den gamle kirke blev nedlagt i 1984 efter at have fungeret i 76 år. Det var samtidig skolen, hvor børnene blev indført i den protestantiske tro. Siden 1990 har de to venner takket være deres hårde slid kunne udstille en smuk samling af objekter, som er typiske for området. Tupilakker, figurer udskåret i hvalrostand, udrustede kajaker, øjenskærme, skulpturer, dragter, malerier og, lige for tiden, en strålende samling af originaltegninger af Kaarale Andreassen, oprindeligt bestilt af Knud Rasmussen til bogen Myter og Sagn, som udkom i 1921, og nu udlånt fra den etnografiske samling på Nationalmuseet i København. Der er også eksimo-portrætter lavet af den danske maler Gitz Johansen i naivistisk stil.

Der er en helt speciel stemning (lidt som i en hytte højt oppe i Alperne) i denne lille træbygning, hvor man kan fordybe sig i lidt af hvert i to gode timer. Peter river mig venligt ud af mine drømmerier og beder mig følge med på en lille "guided tour" til vinterhytten. Seks japanere er med, klar med fotografiapparaterne, men bagefter fandt jeg ud af, at det da selvfølgelig var grønlandere fra Vestkysten!!

Søndag den 28. august 1994.

Smukt vejr, lunt, ikke en vind eller en sky, det bedst tænkelige vejr til at gå en tur i ...

Jeg følger elvens løse, vandmættede skrænter, hvor klumper af vilde blomster gror; korte og spæde vækster, violer og stenbræk. Da jeg når op, hvor elven bliver en stejl og strid strøm, er hundene blevet tavse, og byen er langt væk. Her er ikke en sjæl og ikke en lyd, udover en bjergirisks behagelige sang. Nogle myg, som ikke vil forsvinde, men det er til at holde ud. Jeg følger de smukke kroneformede brandlinier af sten fra udslukte lejrballer, som ligger lidt tilbagetrukket fra bredderne. På en klippe er der efterladt flere dusin 22 mm patronhylstre i en bunke. Jagt? men på hvad? Måske blot en jæger, som er kommet for at øve sig, langt fra beboede områder. En flok søkonger kommer flyvende for at forfriske sig i et naturligt bassin ved strømmen: jeg får næsten lyst til at hoppe i. En sky af fiskeyngel, måske laks, farer bort fra min skygge. Jeg har ledt overalt efter den berømte "pinguicula vulgaris" eller vibefedt, en lille kødædende plante, som skulle kunne findes overalt i dalen, men forgæves.

Højre oppe slutter turen for foden af en bjergomkranset grydeformet dal, hvis bund er dækket af en fantastisk, lysende bjergsø. Snemarker breder sig helt ned søens småstenede bredder. Et tæppe af mælkebøtteplanter, et lag af mos gennemhullet af knapper, kapsler, hatte af svampe, som ligner nogle af de spiselige, jeg kender; sorte, lyserøde, kraprøde, hvidlige eller grå. Her bliver jeg og indsnuser freden uden at tænke en eneste tanke.

Jeg må tilbage til skibet, men slår lige et smut om den lille blomstrende kirkegård med de hundreder af små hvidmalede kors, hamret ned i jorden som hakker; sidste brutale billede af koloniseringen.

Kl. 13.00: Tre timer før afsejlingen skynder jeg mig ind i byen for at finde en souvenir. Det bliver Georg Quppersimaans bog "Min eskimoiske fortid" (på fransk "Mon passé eskimo", oversat fra dansk af Catherine Enel, en fransk antropolog, som bor i Angmagssalik. En anden god bog, som hun selv har skrevet, er "Introduction, Tasiilaq/Ammasalik", som kan fås hos Neruissaaq Forlag i Angmagssalik). Quppersimaans bog, som er en selvbiografi, fortæller hvordan forfatteren som barn overlevede under yderst vanskelige betingelser i begyndelsen af tresserne. Han er forældreløs og vokser op med det forsæt at ville hævne mordet på sin far. Mens han lærer at jage sæler, udvikler han en stadig større modtagelighed overfor det overnaturlige og sætter sig selv ind i shamanismen.

Kl. 14.00: Hendes kongelige Højhed Prinsesse Benedikte og Hr. Hesselballe har indbudt 60 gæster til en overdådig reception på fregatten. Alle konverserer og udveksler indtryk og meninger om turen og om stedet.

Kl. 16.00: Tritons motorer går i gang og med alle minderne ombord sejler hun ud mod det åbne hav. Prinsesse Benedikte er kommet op på dækket med sin hofdame og uden følge, for en sidste gang at se de samme små hænder vinke fra kajen som for to dage siden.

Billedtekst:

.. og ombord finder alle tilbage i deres egen, maskinernes eller skibets rytme på vej tilbage til Danmark.