

I 1991 ble "Ovøll" solgt til Apex Maritime på Cook Islands for 1,5 millioner kroner, og fikk navnet "Marthalina".

MARTHALINA

## Bergensskuta MS "Ovøll" – en flytende bombe

Bergensskuta MS "Ovøll" ble solgt til tropeparadiset Cook Islands for 1,5 millioner kroner i 1991. Da skipets nye eier, Apex Maritime Ltd., ikke hadde penger til hjemreisen, godtok de å frakte 11 000 luft-til-bakkeraketter for militærregimet på Taiwan. Fem uker seinere var lasten konfiskert og mannskapet i arrest.



"Ovøll" ved kaia i Bergen i mai 1990, åtte måneder før hun ble solgt til Cook Islands i det sørlige Stillehavet.



FOTO: GARS BARAKKE

### REPORTASJE

TEKST OG FOTO: KARL G. ROSENBERGER



Kaptein Wade Svoboda.

Det var bitende kaldt og midt på vinteren, minnes førstestyrmann på "Ovøll", Wade Svoboda, og tar en dyp slurk av whiskyflaska idet han bakker sakte ut fra Avatiuhavna på Karotonga i Cook

## Ovølls historie

- 1962 – Bygd ved AS Nordsjøverftet i Ringkøbing i Danmark, bygg nr 9, vekt 296 brt, lasteevne 465 tdw, motor Alpha 290 bhk, mannskap 7.
- 1962 – Leveret oktober s.å. til Lindinger Trading Co AS i Esbjerg i Danmark med navnet "Janne Lindinger".
- 1967 – Solgt til Edvard Vikene P/R på Fønnes i Austrheim, Nordhordland for 995 000 kroner, og fikk navnet "Heimvik".
- 1971 – Utstyrt med kraftigere maskin, en Alpha på 500 bhk.
- 1973 – Solgt til P/R Brødrene Oldervoll i Bergen, og fikk navnet "Ovøll".
- 1968 – Solgt til Starholm KS i Bergen, som eies av brødrene Abrahamsen, Aukra og Eldar Haram.
- 1991 – Solgt til Apex Maritime Ltd på Cook Islands for 1,5 millioner kroner, gjennom det danske meglerfirmaet Wønsild & Sons, ved Søren Victor, og fikk navnet "Marthalina".
- 1992 – Ankommer Cook Islands, hvor skuta blir satt inn i stykkogods- og passasjertrafikk på de nordlige øyene Palmerston, Nassau, Rakahanga m.fl.

# DEN VILLE FERDEN TIL SYDHAVET

Fort. fra foregående side

Islands i det sørlige Stillehavet. Idet øyene forsvinner i horisonten, forteller han den utrolige historien om "Ovull's" ville ferd fra Assens i Danmark til tropeparadiset Cook Islands i 1991.

Men først et tilbakeblikk: Mange vil huske den blå- og hvitmaltede singledækkeren MS "Ovull" av Bergen som på tidlig 60-tall og fram til 1991 seilte med last langs norskekysten. Den hørte til kystens arbeidsheser, og var bygd på Jyllands vestkyst i 1962.

I 1967 ble 296-tonneren solgt til Edvard Vikene P/R på Fønnes i Austrheim kommune i Nordhordland for 995 000 kroner, og gitt navnet "Heimvik". Den seilte så i flere år på Mo i Rana med last for jernverket, før den i 1973 ble videregitt til P/R Brødrene Oldervoll i Bergen, der den ble omdøpt til "Ovull".

"Ovull" fortsatte i såkalt stor kystfart, og seilte mye mellom de nordiske landene og Tyskland, med Kystkompaniet i Bergen som meglere. Det var oppdrag for jernverket, blikk fra Simondsvik, og last av sement, korn og sukker.

I 1988 ble "Ovull" overtatt av rederiet Starholm KS, som var eid av brødrene Abrahamson, Aukra og Eldar Haram. I januar 1991 avsluttet "Ovull" sin 29 år lange tjeneste for norske redere, og satte kursen for Assens på Fyn i Danmark hvor representanter for de nye redere, Apex Maritime Ltd, ventet.

## Flytende bombe

– I Danmark betalte vi de tidligere eierne 1,5 millioner, og "Ovull" fikk navnet "Marthalina" (etter kona til skipets nye eier, Don Bear). Da vi ikke hadde midler til seilans hjem, fikk den danske megleren, Wonsild & Sons, i oppdrag å skaffe en last, forteller Wade Svoboda, som i dag er kaptein på skuta.

Han er liten og tett, med langt, gråstriket skjegg og små, granskende øyne. En moderne sjørøver i shorts og flekkete T-skjorte med plastsandaler og whiskyånde. Opprinnelig var han dataekspert i Silicon Valley i California.

– 29. januar 1991 forlot vi havna i Assens og seilte til Holtenau vest i Tyskland, erindrer Svoboda. – Så gjennom Kielkanalen og videre til Zeebrugge i Belgia hvor en stor last med rakettmotorer for luft-til-bakke-raketter skulle fraktes til militærregimentet på Taiwan.

Jeg vet ikke om salget var lovlig, sier kapteinen, og tar nok en dyp slurk med Johnny Walker. –



## I dag går "Ovull" i stykkogods- og passasjertrafikk på de nordlige Cook-øyene. Her fra Palmerston.

For havnemyndighetene i Zeebrugge var lite hjelpsomme og ønsket oss ti mil vekk. Hadde økonomien vært bedre, ville vi droppet prosjektet, og seilt i ballast til Cook Islands.

Totalt 2750 kasser, hver med fire rakettmotorer, ble heist om bord og forsvarlig surret fast i "Ovull's" lasterom. For å unngå å bunkre underveis, ville Svoboda vevse inn en ekstra drivstofftank i lasterommet, men belgisk Veritas tillot ikke dette. I stedet plasserte man åtte 200-liters fat med drivstoff på akterdekket, og pumpet ballasttankene fulle med bunkersolje. Da skuta endelig kom seg av gårde i slutten av februar, var den en flytende bombe.

## Motorhavari

– Tåken lå tett da vi forlot Zeebrugge, forteller Svoboda, så vi seilte på instrumentene til Biscaya. Der blåste det opp til storm,

og lasten forskjøv seg, men vi kom velberget fram til Ceuta hvor vi bunkret på nytt. Drivstoffet i ballasttankene måtte vi spare til Det indiske hav.

Ved Malta ble "Ovull", eller "Marthalina" som han nå het, avvist av maltesiske helikoptre og jaget ut i internasjonalt farvann. I Port Said ble Svoboda, som altså den gang var førstestyrmann, og kapteinen kontaktet av den danske megleren. Han hadde skaffet ytterligere last, 180 tonn dynamitt som skulle fraktes fra Pireus i Hellas til Aden i Sor-Jemen.

På grunn av Gulfkrigen og raketlasten nektet Jemens myndigheter "Ovull" seiltillatelse i Aden, og planen ble droppet. Dessverre fikk egyptiske havnemyndigheter snusen i historien, og seiltillatelsen for Suezkanalen ble inndratt. Svoboda, og daværende kaptein Silk, skjønte at nettet snørte seg sammen. Betydelige håndpenger ble betalt til

havnemyndighetene i Port Said, og "Ovull" fikk seiltillatelse.

Sinaihalvøya, Rødehavet og Adenbukta ble trygt passert, men utenfor Maldivene var drivstoff-tankene tomme. Ballasttankene ble koblet til hovedmotoren, og så begynte problemene.

Tykk, svart røyk veltet opp fra skorsteinen og "Ovull" fikk motorstopp. Filtrene var tette av en klissete, mørkebrun substans. Mannskapet rensket dyser og filtre, men motoren stoppet på ny.

Kaptein Silk og førstestyrmann Svoboda hadde glemt å sjekke ballasttankene før de ble fylt med bunkers. Nå hadde teetylen som tankene var spraiet med, løst seg opp i dieselen, og dannet en seig og grøtete masse som var ubrukelig som drivstoff.

– Heldigvis hadde vi fire 200-liters oljefat på akterdekket, og med brennstoffet fra dem seilte vi til Colombo på Sri Lanka, forteller Svoboda, og senker turtallet til den 500 hestekrefters Alphamaskinen. Det er blitt natt, og lanternene kaster et sløret lys



Trang plass for 92 passasjerer under dekkspresenningen. "Ovull" har redningsflåter for 80 mann og livvestre til 10, og ville neppe blitt godkjent av norske myndigheter.



Lossing på Nassau, 600 nautiske mil nordvest for hovedøya Rarotonga.

I Cook Islands tar vi oss tid til en liten fisketur ved Temarevet, nordøst for Nassau.



over Stillehavet og "Ovull" som ruller dovent i de lange dønningene.

– I Colombo ble vi overrakt en bunke skjemaer, sier Svoboda, men kaptein Silk nektet å underskrive da papirene var på sinhala, det lokale språket.

Havneshjefen ble fly forbannet, men lot dem til slutt få komme til kai med væpnet politi om bord. Tre timer senere kom to lastebiler fullpakket med marineinfanterister. Kapteinen og mannskapet ble tatt i avhør, og måtte tilbringe natten i arresten.

Neste morgen kom tre sorte limousiner med representanter fra havnemyndighetene og forsvarsdepartementet. Mannskapet på "Ovull" ble stilt i geledd på kaia med hver sin AK-47 maskinpistol i ryggen, og havnemyndighetene gav ordre til lossing av skuta.

– Da den første kassa med rakettmotorer ble heist ned på kaia, hørte jeg marineinfanteristene avvikle maskinpistolene, sier Svoboda, og myser etter whiskyflaska som snart er tom.

– Uheldigvis ble kassa lagt på siden, så da lokket ble åpnet, trillet en av rakettenes over foten på havnesjefen.

Mannskapet og offiserene på "Ovull" ble arrestert, og hovedmotoren demontert for å hindre en mulig flukt. I to måneder levde de på kald, søtet te, kjeks og bananer, før de ble løslatt mot daglig meldeplikt.

– Jeg vet ikke om arrestasjonen skyldtes en tilfældighet, eller om vi var under oppsikt, sier Svoboda. – Kanskje trodde de vi smuglet våpen til tamil-tigrene? Eller kanskje var kinesiske myndigheter innblandet? De motarbeider enhver militærleveranse til Taiwan, og Kina og Sri Lanka hadde visstnok gode diplomatiske forbindelser.

## "Ovull" flykter

Til sist engasjerte både statsministeren – Cook-Islands, Sir Geoffrey Henry, og New Zealands statsminister, David Lange, seg i et forsøk på å få løslatt ski-



Det var krise i parlamentet på den lille stillehavsøya Rarotonga da "Ovull" ble konfiskert og mannskapet satt i arrest.



Mange sjømenn ligger begravd på kirkegården på Manihiki, den største av de nordlige Cook-øyene.

pet og mannskapet. Betydelige beløp ble overført til kapteinen på "Ovull". Mannskapet skulle ha lønn, og havnemyndighetene smøring.

– Vi spanderte middag, champagne og piker på havnesjefen, sier Svoboda, og til og med havnearbeiderne fikk gaver. Slik opparbeidet vi *good will*, og fikk folk på vår side.

Etter noen måneder i arrest ble "Ovull" flyttet til utkanten av havneområdet, og mannskapet forberede seg på flukt.

– Vi byttet til oss de konfiskerte motordelene mot whisky og nattklubbesøk, forteller Svoboda, og verkstadarbeiderne fra Sri Lanka hjalp til med monteringsarbeidet. De 2750 kassene med rakettmotorer var sporløst forsvunnet, så dem måtte vi avskrive.

Etter en kort avskjed med våre hjelpere i land, flyktet vi. Det var natten til 20. desember 1991. Vi hadde tilbrakt 275 døgn på Sri Lanka, av disse 60 i arrest.

– Vi gikk for full maskin, og var utenfor Matara på Sri Lankas sørvestkyst. Da eksploderte det elektriske anlegget. Vi kalte opp havnesjefen på VHF, og spurte om vi kunne returnere for å utbedre skadene.

Havneshjefen foreslo i stedet å sende en kurerbåt med reservedeiler. To timer senere ankom kurerbåten, men nå ble "Ovull" kalt opp på VHF'en. Havneshjefen ba

dem komme seg ut i internasjonalt farvann fortest mulig. Et marinefartøy var på vei for å arrestere dem.

Den mørklagte "Ovull" fosset for full maskin i sørøstlig retning, mens kapteinen styrte etter kompasset.

– Vi prøvde å reparere anlegget, sier Svoboda idet whiskyflasken tommes for de siste dråpene, men skadene var for omfattende. Ved hjelp av sekstant og sleplogg seilte vi langs Sumatras kyst, passerte Java og ankom Darwin i Australia 27. desember.

I Darwin prøvde vi å utbedre skadene, forteller Svoboda, men nå var "Ovull" ettersøkt.

Båten ble endevendt av den største ranskningsavdeling noe merkantilt skip har hatt om bord i fredstid. Selv ballasttankene ble inspisert med lupe, og vi fikk væpnet vakt om bord. Kapteinen nedla protest, og vaktene ble tatt av skipet. Samme natt flyktet de, men ble overrasket av skyllonen Mark.

Vi kom oss helskinnet gjennom Carpentariagulfen og Torresstredet, men i korallhavet utenfor Australias østkyst seilte vi inn i et nytt orkanområde. Det var skyllonen Betsy, og i to døgn kjempet vi mot kraftige vinder og kjempebolger på over 30 meter.

29. januar 1992 ankom "Ovull" Rarotonga i Cook Islands, på dagen ett år etter at den forlot Assens i Danmark. ■

Til Cook Islands i en gammel, norsk frakteskute



# HETE DØGN I POLYNESIA

Endeløse sandstrender, blågrønne laguner og vakre hula-jenter. Lykken er en sydhavsøy, og med dekksplass på en tidligere norsk frakteskute krysser jeg mellom Cook Islands ukjente atoller. Men den whiskyglade kapteinen holdt ikke alltid like stø kurs.

**W**  
Tekst og foto:  
**KARL G. ROSENBERG**

**K**raner, vinsjer, tau og taljer hvinte og skrek da siste last ble stuet om bord. Mannskapet jobbet febrilsk. Svetten piplet fra sotete, oljetilgriset ansikter. De siste av passasjerene balanserte seg over landgangen. Jeg fikk plass mellom to pottplanter og en "hvalross" av en dame. Hun plantet ustanselig de feite labbene sine opp i nesa mi.

Da trossa gikk, ble den siste sekken appelsiner kastet om bord. En trekasse, med to feite griser, ble stuet bort i et hjørne. De så misbilligende på lokket som ble spikret igjen, hylte og skrek, men holdt kjeft da en av gutta slengte et knippe tarorøtter ned i kassa. I over en måned hadde jeg ventet på tillatelse til å besøke de ytre polynesiske øyene. Flere av dem er

nemlig stengt for besøkende. Endelig hadde jeg kunnet mønstre på. I to måneder skulle jeg krysse mellom Cook Islands mest avsidesliggende atoller, med sine endeløse hvite sandstrender, turkislefagete laguner og valende kokospalmer.

Cook Islands ligger midt i hjertet av Polynesia i det sørlige Stillehavet. 1100 kilometer vest for Tahiti og 2200 kilometer øst for Fiji, 15 små øyer spredd utover et enormt havområde. Polynesia på sitt vakreste og reneste. Mitt paradisi fra bokenes verden.

## Whisky og lange netter

Da denne frakteskuta "Marthalina" var ung og vakker, bodde hun i Bergen og led navnet "Ovull". I en alder av 30 ble hun vraket til fordel for ei yngre dame. Nå holdt hun liv i trauste øyboere.

Kapteinen var staut, tettbygd – og bar preg av et hardt liv. Stemmen var dyp og skurende etter lange netter og mye whisky. Flaska var

aldri langt unna. Opplevelsene hans var rystende og historiene utrolige. Jeg vet ikke om alle var sanne, men underholdende var de.

Første stopp var Palmerston Island, 260 sjømil nordvest av Rarotonga. Et samfunn med bare 70 innbyggere, alle etterkommere av den engelske sjemannen William Marsters som kom hit i 1862. En fyrig kar, som hadde dratt på friertokt til Tongareva og kommet tilbake med tre forførreriske kvinner.

Vi anløp før soloppgang. Syv spekkhoggere brøt vannskorpa og kastet seg til vær. De glinsende kroppene hang i luften før de med et brak igjen gjorde seg til ett med havets mørke.

## Velkomstfesten

De søvntunge øyboerne fikk drøtt seg ut av palmehyttene og ned til lettåtene. I min nalivitet hadde jeg forestilt meg de innfødte i bastskjørt og palmeblader med blomsterbehangte kropp, pad-

lende i uttriggerkanoer. Jeg kom hundre år for sent.

Om kvelden var det fest. Et skipsanløp er ingen daglig hendelse, da slås håret ut. Et langbord med plass til 60 ventet.

Her var rå barrakuda – den farlige rovfisken – i kokoskrem, blekksprut i importert løksaus, stekt "reef fish", tarorøtter, grillet kylling, ris og ovnsbakt brød. De yngste jentene viftet vekk fluer, og fylte på til vi knapt kunne gå. De eldste døset under en kokospalme og samlet krefter til kveldens dans.

Vi ristet i takt med musikken, og svetten piplet. Ut på gulvet måtte jeg. *Hula-hula*, skrek jeg og kastet skjorta. De hylte av latter. *Ja, ja* (mer, mer), skrek de. Før den første var fornøyd, kastet neste seg over meg.

Ved midnatt mente presten det fikk være nok. *Buuuu*, kom det unisont fra jentene. De dro ham etter seg, ut på gulvet, ned på knærne. Han var ingen dårlig danser. Vi gav oss ikke før morgenen

grydde, og beina var så såre at det å gå på hendene føltes som en befrielse. I Avarua ventet ny last. – Dette blir alvor, gryntet kaptein Wade. – Den første var bare en kosetur.

92 passasjerer ble stuet inn under presenningen. Fordekket var seks meter bredt og 18 meter langt. Det ble 1,2 kvadratmeter pr. person. Første etappe tok seks dager. Jeg satt under en stor grønn plastpresenning sammen med 92 spyende, svettende, etende og sovende polynesere. Kvikksølvet på dekk viste 32, under plastduken nærmest det seg 50. Tunge salte dråper sved i øynene. Skuta duvet slovendt i takt med donningene.

## Elskovens øy

Etter seks dager dukket Pukapuka opp i horisonten, en av Stillehavets mest avsidesliggende atoller. 630 sjømil fra sivilisasjonen. To skipsanløp pr. år. Mens "Marthalina" gjorde en



Frakteskuta "Marthalina" klar for avreise. Mannskapet jobbet febrilsk. Kraner, vinsjer, tau og taljer hvinte og skrek da siste last ble stuet om bord.

Forts. fra foregående side  
tre ukers rundtur, hoppet jeg  
av her og nåt livet. Det er  
ikke hver dag man er på en  
Stillehavssjø hvor jentene kan  
gjøre det Gud har skapt dem  
til. Avskjeden ble tung og  
tårefyllt.

Gutta lyste opp da de så  
meg igjen. Jeg fortalte den  
ene rovertistorien etter den  
andre. Om ville jenter, ende-  
løse hula-hula-danser, og  
måneskinnsnetter i lagunens  
tempererte vann. De så leng-  
tende ut i lufta med fuktige  
øyne og haken på slepp.

På Nassau, Cook Islands  
minste øy, lå vraket etter MV  
"Manuva". En tidligere  
dansk frakteskute. Taa, som  
var dekkjauer da skuta  
grunnstøtte, kom bort til meg  
og bablet i vei.

– Det var ruskevær og  
regn, midt på svarte natta, før  
jul i 1989. Kapteinen var død-  
drukken og sov ut rusen.  
Akaruru hadde rorvakta. Men

han hadde funnet seg en  
dame, en av passasjerene.  
Han lå sammen med henne i  
byssa da ankerkjettingen  
røyk.

Det smalt som et pistol-  
skudd. Innen vi skjente hva  
som hadde skjedd, sto skuta  
på revol. Vi hadde ikke en  
sjanse. Heldigvis var det ing-  
en som omkom.

Før de lokale var grunnsto-  
tingen som en gave fra him-  
melen. Skuta ble strippet.  
Lasten ble båret i land, for-  
delt og fortært. Senger, leide-  
re, lanterner, tau og trosser  
ble båret bort. Selv bronse-  
propellen ble skrudd av. Bys-  
sa fikk hedersplass i forsam-  
lingshuset. Rorkulten ble til  
rulett og spillebord, og vann-  
klosettet ble til gjestestol i  
chiefens stue.

### Tre atoller på en uke

Vi skulle ha brukt en dag fra  
Nassau til Rakahanga, men

kapteinen syslet med egne  
planer. Etter fem timers strak-  
kurs vrenget styrmannen  
roret hardt over. Først til  
babord, så til styrbord, og så  
til babord enda en gang. Er  
mannen full nå igjen?

Sjøfugi flaksset i alle ret-  
ninger. Fuglejakt midt på  
åpne havet med en 180 tonns

frakteskute, mannen må være  
pine gal. Ville rop og gledes-  
hyl overdavde selv bråket fra  
motoren. En kjempe av en  
barrakuda lå og bakset på  
akterdekket. Vi var på fiske-  
tur.

Da lossingen startet, dro  
jeg i land for å lete etter en  
søt pike som het Leilana. Vi



Et skipsanløp er  
ingen daglig  
hendelse. Over-  
alt hvor vi kom  
var det tett av  
folk, som alltid  
var villige til å gi  
en hjelpende  
hånd.

hadde truffet hverandre i  
Avarua under nasjonaldagfel-  
ringen. Der hadde vi tøm-  
Stillehavets fuktigste vann-  
hull, Banana Court Bar, for  
det som var av edlere varer.  
Det ble bomtur. Jenta var blitt  
"snill" pike og reist til New  
Zealand for å studere.

Dagen etter droppet vi  
anker ved Manihiki. Med sine  
101 små palmeomkransede  
øyer, danner den en av Stille-  
havets mest bildekjønne  
atoller.

På 70-tallet var øya et mål  
for japanske perleoppkjø-  
pere. Da kunne man sikre  
seg en sort perle i tusenkro-  
nersklassen mot en whisky  
eller et par bokser corned  
beef.

Nå kultiveres perlene i store  
farmer som dekker det  
meste av den 64 kvadratkilo-  
meter store lagunen. Manihiki  
står i dag for 85 prosent av  
Cook Islands perleindustri.  
Øyas største perle ble i 1987

solgt for 75 000 NZ dollar (ca.  
1/4 million kroner).

Siste stopp var Suwarrow  
Island, som ble alment kjent  
i 1978. Da utgav den newzea-  
landske forfatteren Tom Nea-  
le boka *An Island to Oneself*,  
som må leses om du vil vite  
"alt" om å leve på en syd-  
havøy. I 25 år, fram til 1977,  
bodde han på denne mini-  
atollen.

### Storm og kaos

På vei tilbake ble vi overras-  
ket av storm. Mørke skyer  
bygde seg opp, og lufta var  
trykkende. Ved første rorvakt  
var bølgen på høyde med  
baugen. Ved to glass hamret  
de over dekket. Alle luker ble  
skalket.

Bestikk og kopper raste i  
gulvet. Plutselig satt jeg med  
trakteren i fanget og kaffe  
dryppende fra luggen. Kap-  
teinen flirte og tok en dyp  
slurk av ølet. For ham var

dette en kjærkommen av-  
veksling i et monotont sjø-  
mannsliv.

Passasjerene skled fram  
og tilbake på dekket som  
søpestykker. Sjøene begrav-  
de dekket. En kastevind  
krenget skuta dypt ned i sjø-  
ne. Presenningen ble revet  
bort. Kokken og annenmaski-  
nisten stormet ut. Søkelyste-  
ne sveipet over dekk som  
luftvernslanterner på jakt  
etter bombeffy. Livliner ble  
spont fast. De dro passasje-  
rene inn i akterskipet, og  
stappet dem inn i hylter og  
skap. Nattens tap: To stråhat-  
ter og en solparasoll.

Vi hadde køyeplass til 12.  
Akterskipet liknet mest en  
dryppende regnskog i indre  
Amazonas. Armer og bein  
stakk ut fra de utroligste ste-  
der. Skuta var et eneste kaos.  
48 landkrabber på 16 kvadrat-  
meter. Jeg holdt meg på  
brua, grønn i fjeset...

Allt har sin ende. Det var  
siste dag om bord, etter nes-  
ten to måneder. Jeg speidet  
ut over havet og tenkte på  
dem jeg hadde reist sammen  
med. Førstemaskinist West  
som alltid hadde fjeset fullt  
av smareolje, kokken som  
støtt var sjesky, styrmann  
John som aldri littet opp fra  
bøkene sine og kaptein Wade  
som snøvlet og drakk.  
Selv kompasset var så  
alkoholisert at nåå gikk i sir-  
kel hver gang skuta gjorde en  
360 graders vending.  
Flere satte seg ved siden av  
meg og klimprat på ukulelen.  
Han spilte en gammel polyne-  
sisk sang. Sola var i ferd med  
å gå ned. Jeg tenkte: Så var-  
me og fine mennesker. Når  
får jeg mulighet til å oppleve  
noe liknende? Jeg har vært  
omgitt av mennesker som  
lever enkelt, men som virker  
mye lykkeligere enn oss der  
hjemme. Jeg er blitt tatt imot  
og vist en gjestfrihet jeg aldri  
har opplevd tidligere.



Ved enkelte skipsan-  
løp var det så grunt at  
vi måtte vasse flere  
hundre meter før vi  
nådde land.



Hula-hula, skrek  
jeg. Jentene lo og  
gjorde seg klare til  
fest. I kveld skulle  
vi alle slå ut håret.



På fisketur midt på åpne  
havet i en 180 tonns  
frakteskute. Det var ville  
rop og gledeshyl da de  
eksotiske kjempetorskene  
brot vannskorpa, og vi likk  
dem på kroken.

Mens "Marthalina"  
gjorde en tre ukers  
rundtur, hoppet jeg  
av her og nåt livet.  
Når får jeg mulighet  
til å oppleve noe lik-  
nende igjen?



Inn i solnedgangen.  
I to måneder var jeg  
omgitt av gjestrie  
mennesker som  
lever enkelt, men  
som virker mye lyk-  
keligere enn oss der  
hjemme.