

Om bord på Alva Mærsk.

Først lige en smule om Alva Mærsk.



Alva Mærsk var et tankskib på ca. 20.000 bruttoregister-ton, bygget i 1957 i Tamano, Japan. Besætningen bestod af omkring 40 personer. Den omfattede kaptajn, tre styrmænd, telegrafist, maskinchef, tre maskinmestre og hovmester, som alle hørte til officersgruppen. Dertil kom fem maskinassistenter, kok, ungnok og koksmath, fire messedrenge og kammerdrenge, tre maskinfolk til smøring, vedligeholdelse og rengøring i maskinen samt omkring ti dæksfolk – bådsmand, matroser, letmatroser og ungnmand. En gang imellem var der også én eller to aspiranter med.

En aspirant er en person, der under uddannelse sejler sammen med styrmændene med henblik på selv at blive styrmand.

Det lykkedes heldigvis for alle at komme ombord. Endelig gik mit store mål i opfyldelse: at komme ombord og arbejde på et stort skib.

Jeg nåede netop at få et par timer sammen med den telegrafist, jeg skulle afløse. Jeg havde aldrig før sat mine ben på en skibradiostation, så jeg var naturligvis meget nervøs. Der var jo ingen til at hjælpe mig – der er kun én telegrafist ombord. Heldigvis gik det hele godt.

Jeg fik også hilst på kaptajnen. Det var bestemt ikke en person, jeg brød mig om, men det vender jeg tilbage til senere.

Udover at være telegrafist var det også min opgave at fungere som kaptajnens sekretær: føre hyreregnskab, udfærdige diverse havnepapirer m.m.

Så snart vi var kommet ombord om morgenen den 12. juli 1960, forlod *Alva Mærsk* Swansea med kurs mod Den Persiske Golf. Vi vidste ikke, hvilken havn vi skulle til. Ofte fik vi først et par dage før ankomsten via telegram besked om bestemmelsesstedet. På min første tur kom beskeden lige før indsejlingen til Golfen: Mina al Madi i Kuwait.

Det er ikke tilladt at benytte radiosenderen, når et skib ligger i havn. Jeg husker, at det første jeg gjorde, så snart *Alva Mærsk* havde forladt havnen, var at sende et telegram til mor og far via Lyngby Radio. I telegrafkorrespondance bruges forskellige forkortelser – én af dem var “NEW”, som betyder ny i faget. Så vidste kyststationerne, at her var en ny telegrafist ombord.

Jeg modtog regelmæssigt vejrmeldinger, som jeg afleverede til styrmændene og kaptajnen. Jeg mindes, at det gik rigtig godt, men det syntes kaptajnen ikke. Jeg ved ikke, hvad jeg gjorde forkert, men jeg fik ubehagelige bemærkninger næsten dagligt i de seks måneder, vi sejlede sammen. Jeg var kun 18 år, og jeg tror, han havde svært ved at acceptere så ung en telegrafist. Han stod ofte bag mig på radiostationen for at kontrollere mig – både under telegrafering og ved sekretærarbejde. Det var særdeles ubehageligt.

Ombord var der en kammerdreng fra Assens, næsten jævnaldrende med mig. Vi talte samme “sprog” – begge fynboer – og han besøgte mig af og til på mit kammer. Det havde kaptajnen observeret, og han irettesatte mig med ordene: “En officer omgås ikke kammerdrengene.” Intet, jeg gjorde, var godt nok. Ofte foreslog han, at vi skulle sende et telegram til rederiet om, at jeg ikke duede som telegrafist. Han var hverken hjælpsom eller behagelig. Heldigvis var der en 2. styrmand, en færing, som oplevede kaptajnens opførsel og var en stor støtte for mig.

Suezkanalen

Turen gik sydpå over Biscayen, gennem Gibraltarstrædet og ind i Middelhavet til Port Said – indsejlingen til Suezkanalen. Kanalen blev indviet i 1869 og bygget af Frankrig og Tyrkiet. Det tog ti år, og omkring 120.000 mennesker omkom under det hårde arbejde. Kanalen er 162 km lang og verdens længste skibskanal.

Oprindeligt blev det sagt, at det skulle være billigere at sejle gennem Suez end syd om Afrika. Frankrig fik tilbud om at drive kanalen i 99 år sammen med Egypten, men i 1875 købte briterne den egyptiske andel. Det varede indtil 1956, hvor præsident Nasser nationaliserede kanalen.

Når der ikke er uroligheder i området, passerer omkring 25.000 skibe årligt gennem kanalen. Der skulle naturligvis være lods ombord – ofte russere. Derudover kom 10–12 egyptere ombord, klar til at fortøje skibet, hvis noget uventet opstod. De medbragte også en hel Bazar af varer, som man kunne købe. Kvaliteten var elendig: sandaler af papsåler, der opløstes i vand, og skjorter pakket i cellofan – én gang købte jeg en skjorte uden ryg. Røvere og banditter var de.

Under sejladsen så man flere huse langs kanalen malet i den karakteristiske blå Mærsk-farve – næppe noget, der var officielt godkendt.

Da skibene ikke kunne passere hinanden i kanalen, sejlede man i konvoj med 20–30 skibe. Den sydgående konvoj ankrede op i Bitter Lake midtvejs, mens den nordgående sejlede direkte igennem.

Mens vi ventede, bestilte hovmesteren proviant. Her så jeg for første gang en vandmelon – jeg havde aldrig set én før.

Under hele gennemsejlingen skulle der være radiovagt på stationen.

Vi sejlede i ballast, altså uden last, dog med saltvand i nogle af tankene. Især i Det Røde Hav måtte matroserne ned i de tomme tanke for at skovle tykt olieslam op i 200-liters tønder, som blev hejst op på dækket og hældt i havet. Det var ikke gået i dag. Det må have været et hårdt og ubehageligt arbejde.

Efter 14–16 dages sejlads ankom *Alva Mærsk* til Mina al Madi. Kajpladsen lå langt fra land, som kun bestod af sand og store olietanke. På omkring 20 timer blev skibet lastet med 20.000 tons olie.

Hvor lasten skulle hen, fik vi som regel først besked om senere. Ofte lød ordren: “Suez for ordre”, senere “Gibraltar for ordre”, og først til sidst kom bestemmelsen – f.eks. Isle of Grain ved London eller Wilhelmshaven.

Alle ombord var spændte, og da beskeden kom via telegram, var jeg naturligvis den første, der kendte bestemmelsesstedet. Jeg havde tavshedspligt og måtte

ikke fortælle noget. Kaptajnen kunne holde det hemmeligt i dagevis – en særdeles underlig opførsel.

Jeg husker, at jeg fire-fem dage før anløb af Wilhelmshaven modtog telegram om bestemmelsesstedet. Kaptajnen oplyste først besætningen derom et par døgn før ankomst, hvilket næsten førte til oprør, da flere ellers kunne have fået besøg af koner og kærester, men nu var der for sent.

Udover Isle of Grain og Wilhelmshaven lossede vi også olie i Genova. Ikke alle rejser gik til Den Persiske Golf – én gang lastede vi i Little Aden og en anden gang i Tripoli i Libanon.

Alle skibe skal jævnligt i tørdok. *Alva Mærsk* lå fem dage i Palermo på Sicilien, hvor bunden blev rensset og malet.

Da vi lossede i Wilhelmshaven, fik vi besked om, at næste rejse skulle gå til Port of Spain på Trinidad. Spændende. Vi ankom 1. juledag 1960 og havde holdt juleaften ombord. Det var som de andre dage, blot med lidt ekstra god mad og rødvin fra rederiet. Opholdet varede et døgn.

På Trinidad fik vi besked om, at lasten skulle afleveres i Portland i staten Maine, tæt på den canadiske grænse, en sejlads på 8-9 døgn. Rejsen husker jeg især for to ting: 1. de voldsomme temperaturforskelle, fra 30–35 grader på Trinidad til omkring minus 20 i Portland. 2. Et telegram til kaptajnen om, at telegrafisten skulle skifte til *Nicoline Mærsk* i New York.

Jeg var ovenud lykkelig over at slippe væk fra kaptajnen, men det passede ham ikke. Han talte om de mange ekstra opgaver på et stykgodsskib og foreslog, at vi skulle telegrafere til rederiet, at flytningen ikke kunne lade sig gøre. Det blev dog ikke aktuelt.

I Portland stod agenten klar til at køre mig til Greyhound-busstationen. Jeg skulle med bus til New York med skift i Boston. Agenten spurgte, om jeg ikke skulle have en frakke på. Jeg var kun iført jakke. Det var ikke nødvendigt, svarede jeg, jeg ejede nemlig ikke en frakke. I bussen sad alle i store frakker, flere med pelshuer. Det var en kold tur. Det første, jeg gjorde i New York, var naturligvis at købe en varm frakke.

Alva Mærsk var chartret af BP i London, men olien blev ikke altid afleveret på BP-raffinaderier – det kunne lige så godt være hos Texaco, Caltex eller andre.