

Nicoline Mærsk

Busturen fra Portland til New York gik fint trods kulden.

Jeg ankom til New York sent om aftenen og havde ingen anden adresse end A.P. Møllers kontor på 26 Broad Street, Manhattan. Jeg indlogerede mig derfor på et hotel, og jeg husker tydeligt, at jeg allerede næste morgen var ude at købe en vinterfrakke. Derefter tog jeg ind på kontoret.

Her fik jeg at vide, at *Nicoline Mærsk* lå i bydelen Brooklyn, og at jeg skulle tage en taxa derud til skibet.



Nicoline Mærsk var et rigtigt flot stykgodsskib på 11.111 brt, bygget på B&W i 1951. Det fortælles, at A.P. Møller i forbindelse med søsætningen blev vist rundt på skibet og besigtigede salonen, passagerkahytterne, messerne, besætningskahytterne med mere. Til sidst blev det åbenbart for meget for ham at se på alt det indendørs, for på et tidspunkt udbrød han:
“Sig mig engang – hvor skal lasten være?”

Nicoline Mærsk var et dejligt skib. Det eneste minus var, at der ikke var aircondition. Skibet havde kahytter til 12 passagerer – men det vender jeg tilbage til senere.

Det er selvfølgelig spændende første gang at gå op ad landgangen, møde den besætning, man skal sejle sammen med, og ikke mindst opleve tonen ombord.

Den første person, jeg mødte, var hovmesteren Claus Mohr – en rigtig dejlig og hjælpsom person, som jeg senere fik meget med at gøre. Claus var gift med Birthe, som arbejdede for SKF i New York.

Kaptajnen, Aage Jansen, var fra Koldby Kås på Samsø og var en dejlig rolig person. Vi havde et godt samarbejde, og jeg mindes ikke, at kaptajnen og jeg på noget tidspunkt gik skævt af hinanden, ikke som tilfældet var med kaptajnen på *Alva Mærsk*, heldigvis.

Nicoline Mærsk sejlede i linjefart, hvilket vil sige, at vi havde en fastlagt rute med anløb af bestemte havne på fastsatte tidspunkter.

New York var vores hjemhavn, og alle de store byer på USA's østkyst blev anløbet: Boston, Philadelphia, Baltimore, Norfolk, Morehead City, Charleston, Savannah og Jacksonville. Nogle af byerne blev anløbet to gange.

Herfra gik turen til Panamakanalen, hvor vi anløb begge kanalhavne, Cristóbal og Bilbao. Efter gennemsejlingen fortsatte sejladsen nordpå med anløb i Ensenada i Mexico, hvorefter vi sejlede videre til Los Angeles og San Francisco.

Fra San Francisco gik sejladsen over Stillehavet til Manila på Filippinerne og videre til to mindre byer, Cebu og Zamboanga. Derefter fortsatte ruten til Djakarta i Indonesien, Bangkok, Saigon, Hongkong, Keelung på Taiwan, Pusan i Sydkorea samt de japanske havne Kobe, Osaka, Nagoya, Shimizu og Yokohama. Herefter gik sejladsen igen over Stillehavet tilbage til San Francisco.

På hjemrejsen blev de samme byer anløbet i omvendt rækkefølge, indtil vi igen nåede New York.

En sådan rundrejse tog fem måneder. Mærsk havde dengang ti skibe på ruten, og der afgik et skib fra New York hver 14. dag. Det var naturligvis afgørende, at tidsplanen blev overholdt hele vejen rundt. Senere blev rundrejsen reduceret til fire og en halv måned.

Rederiet havde mange andre ruter rundt om i verden, men netop denne her rute blev betragtet som den mest interessante.

Lidt om byerne på USA's østkyst

Det var naturligvis utrolig spændende at anløbe alle disse byer, sejle under den ene imponerende bro efter den anden og komme ind til storbyer, hvor skyskraberne nærmest konkurrerede om at være højest.

New York var uden tvivl højdepunktet. Her oplevede vi blandt andet **Broadway** og **Radio City Music Hall**, hvor vi så musicalen *West Side Story*. Det gjorde et stort indtryk. Det, man ikke nåede at opleve af Manhattan dengang, fik jeg senere mulighed for at se ved de mange anløb af New York frem til udgangen af 1965.

Som tidligere beskrevet lå vi til kaj i **Brooklyn**. Mærsk havde på det tidspunkt sine egne kajpladser – den ene hed Pier 11. Den var forholdsvis ny i 1961 og var dengang den eneste kajplads, der lå parallelt med Hudsonfloden; de øvrige kajpladser lå vinkelret ud mod floden.

Da vi sejlede fra New York til **Boston** – en tur på cirka 12 timer – benyttede vi **Cape Cod-kanalen**. Det var netop på Cape Cod, at **John F. Kennedy** havde familiens bolig. Det var en meget flot og stemningsfuld sejlads.

Når vi sejlede mellem **Philadelphia** og **Baltimore**, var vi kun ude på Atlanterhavet i ganske få timer, da vi kunne benytte **Delaware River**, som næsten forbinder de to store byer. Det gjorde turen både roligere og mere behagelig.

Jeg husker især Baltimore på grund af den altid venlige og hjælpsomme sømandspræst. Desværre husker jeg ikke hans navn, men han kom altid ombord med danske aviser – godt nok nogle uger gamle, men det var alligevel en stor glæde at kunne læse nyt hjemmefra. Han sørgede også for, at vi kunne komme på sømandshjemmet, hvor der altid foregik noget underholdende. Han arrangerede endda fodboldkampe mod andre skibe – danske, svenske eller norske – hvilket skabte et stærkt sammenhold.

Det var midt i januar 1961. John F. Kennedy skulle indsættes som præsident i **Washington D.C.** Da vi lå i Baltimore og havde forholdsvis kort afstand til hovedstaden, blev der arrangeret en tur dertil. Det var en stor oplevelse at se byen og alle de omfattende forberedelser til præsidentindsættelsen. Vi besøgte også **Smithsonian Institution**, verdens største museums- og forskningskompleks. Egentlig burde man have haft mange dage til at opleve det hele, men desværre var tiden knap.

Efter at vi havde anløbet de store kystbyer på USA's østkyst, sejlede vi videre mod **Panamakanalen**. På vejen passerede vi **Cuba**. Jeg husker, at styrmændene talte om, hvor meget de savnede anløbene dér. I slutningen af 1950'erne blev Cuba nationaliseret efter revolutionen, og den vestlige verden indførte en embargo mod øen. Det betød, at skibe som vores ikke længere kunne anløbe cubanske havne.

Panamakanalen er en menneskeskabt vandvej, der forbinder Atlanterhavet og Stillehavet. Kanalen er cirka 80 km lang og blev færdigbygget i 1914. Den har haft enorm betydning for verdenshandlen, fordi skibe ikke længere behøver at sejle hele vejen rundt om Sydamerika.

Oprindeligt påbegyndte franskmændene byggeriet i 1880'erne, men projektet blev opgivet på grund af store tekniske udfordringer, tropiske sygdomme og mange



dødsfald. Omkring 22.000 arbejdere mistede livet under det franske forsøg. I begyndelsen af 1900-tallet overtog USA arbejdet og færdiggjorde kanalen, som officielt åbnede i 1914. I alt mistede cirka 27.500 arbejdere livet under hele byggeriet.



I hver ende af kanalen findes slusesystemer, som hæver og sænker skibene mellem havniveau og **Gatunsøen**, der ligger cirka 26 meter over havets overflade. Mellem sluserne sejler skibene på Gatunsøen, en kunstig sø dannet ved opdæmningen af Chagres-floden. Søen fungerer som et vigtigt vandreservoir for kanalen, og det er vandet herfra, der bruges i sluserne i begge ender. Mange floder løber ud i søen for at sikre tilstrækkeligt vand til driften, men i perioder med tørke har der været mangel på vand, hvilket enkelte gange har medført begrænsninger i gennemsejlingen.

På dele af strækningen mellem sluserne findes to sejløb, så skibe kan sejle i begge retninger samtidig. Panamakanalen er derfor et imponerende ingeniørarbejde og en af verdens vigtigste transportforbindelser. I 2016 blev der indviet et ekstra sæt større sluser i begge ender af kanalen.

Efter en meget smuk sejlads på cirka otte timer fra **Cristóbal** i øst gennem kanalen til **Balboa** i vest befinder vi os nu i Stillehavet.

Nu gik turen op langs vestkysten af Mellemamerika, der som regel var en rolig sejlads.

Første havn, vi lagde til, var **Ensenada** i Mexico, tæt ved grænsen til USA. Vi lå der som regel kun kort tid – cirka 8 timer, som jeg husker det – inden turen gik videre til **Los Angeles** og **San Francisco**.

I Los Angeles blev vi næsten altid modtaget af en "hjemmebil", som fulgte os langs kajen, indtil skibet lå til. Selvfølgelig skulle vi alle ned på kajen og købe en is.

man **Golden Gate Bridge**, som broen hedder. Den blev færdigbygget i 1937 og var indtil 1964 verdens længste hængebro med et spænd på 1.280 meter.

Inden vi sejler under broen, passerer vi det berygtede fængsel Alcatraz, som ligger på en ø midt i indsejlingen. Fængslet blev lukket i 1963. Der fortælles, at tre

personer er flygtet derfra, men de formodes at være omkommet i den stærke strøm i farvandet omkring øen.



Vi sejlede videre ind under Golden Gate og fortsatte mod Oakland Bay Bridge, hvor Mærsk-skibene dengang havde kajplads.

Byen er kendt for sit stærkt kuperede terræn med adskillige høje bakker, nogle op til 300 meter. Sporvognene kører op og ned ad disse stejle gader og er i sig selv en oplevelse.



En stor og interessant bydel er Chinatown. Et andet flot område, som jeg husker det, er Fisherman's Wharf – et kvarter helt ud til Stillehavet, der blev grundlagt i midten af 1800-tallet. Dengang lå der masser af restauranter langs kajen samt forskellige former for underholdning.

Under opholdet i San Francisco fik vi som regel 10–12 passagerer ombord. De skulle sejle med over Stillehavet, rundt i Østen og tilbage til San Francisco eller Los Angeles – en tur på cirka 2½ måned.

Det var jo ikke en krydstogtrejse, som vi kender det i dag, men jeg havde alligevel fornemmelsen af, at de amerikanske passagerer nød turen i det afslappede miljø ombord. De oplevede naturligvis livet på skibet og fik besøgt mange steder i Østen.

Jeg havde ofte besøg på radiostationen af passagerne, der gerne ville tale med besætningen, og en gang imellem skulle der også sendes hilsner hjem. Ulempen ved at have passagerer med var, at det krævede en lidt mere anstændig

påklædning, fordi vi var afslappet klædt, når vi sejlede uden passagerer. Alt i alt var det dog meget hyggeligt.

I San Francisco blev der altid provianteret i stor stil. Vi havde en sejlads på 15–16 dage foran os over Stillehavet til Manila i Filippinerne.

Stillehavet er dog ikke altid så stille, som navnet antyder. Indimellem kunne vejret være hårdt, og det hændte, at nogle af passagererne fortrød deres oplevelsestur.

I perioder med tyfoner (i Østen) eller hurricanes (i Caribien) blev der taget vejrmeldinger mange gange i løbet af døgnet.

En tyfons retning og den forventede prognose blev indtegnet på søkortet. Problemet var dog, at retningen pludselig kunne ændre sig – nogle gange med helt op til 90 grader.

Når skibet befandt sig i sådanne områder, var det derfor nødvendigt at tage vejrmeldinger mange gange om dagen.

Når man sejler over Stillehavet – for eksempel fra **San Francisco** til **Manila** – bruger man storcirkelsejlads.

For at forstå storcirkelsejlads skal man forestille sig, at Jorden er en kugle. Den korteste vej mellem to steder på en kugle er en cirkel, der har Jordens centrum som midtpunkt. Det kaldes en storcirkel.

Når man sejler nord–syd (langs en længdegrad), følger man altid en storcirkel. Når man sejler øst–vest, er det kun ved Ækvator, at man følger en storcirkel. Jo længere væk fra Ækvator man kommer, jo længere bliver en ren øst–vest rute sammenlignet med en storcirkelrute.

Derfor kan det ofte betale sig at sejle eller flyve i en bue mod nord eller syd i stedet for at følge en “lige” linje på kortet.

For eksempel flyver man fra **København** til **New York City** hen over Grønland. Det ser ud som en omvej på et fladt kort, men det er faktisk den korteste vej på den runde jord – selvom New York ligger sydligere end København.

For styrmændene fandtes der dengang ikke noget, der hed GPS. Den måde, de bestemte deres position på, var blandt andet ved at tage en solhøjde. Ved kun at

tage én solhøjde kan man ved beregning indtegne en linje i søkortet og konstatere, at man befinder sig et sted på denne linje.

Omkring solopgang og solnedgang, og hvor stjernerne stadig kunne ses, var det vigtigt for styrmanden at tage stjernernes højde. Hvis det var for mørkt kunne styrmanden ikke foretage en omhyggelig stjernehøjde fordi så var kimingen ikke skarp nok. For hver stjerne blev der foretaget en beregning, og en linje for hver stjerne blev indtegnet i søkortet. Der, hvor linjerne krydsede hinanden, skulle skibet gerne befinde sig.

Det skal dog bemærkes, at det var nødvendigt med en meget skarp kiming, og naturligvis at natten var stjerneklar. Selv når alle forudsætninger var opfyldt, kunne der alligevel være en unøjagtighed på op til 30–40 sømil.

Når man nærmede sig Filippinerne, kunne radiopejleren også benyttes.

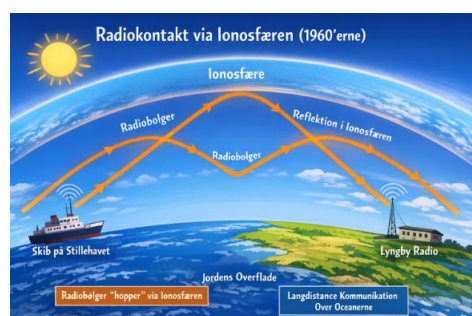
Vi fandt altid det lille stræde San Bernardino, der ligger mellem de to store øer i Filippinerne, Luzon mod nord og Samar mod syd.

I 1960'erne, når man var "på den anden side af jordkloden", kunne man ikke bare ringe via satellittelefon eller bruge moderne internetforbindelse – man måtte benytte ionosfæren som reflektor for radiobølger.

Ionosfæren består af flere lag af elektrisk ladede partikler højt oppe i atmosfæren, som kan bøje eller reflektere kortbølger (HF-båndet) tilbage mod jorden. Dette gjorde det muligt at kommunikere over tusinder af kilometer – altså "hoppe" radiobølgerne fra lag til lag mellem jordens overflade og ionosfæren.

Faktorer som tidspunkt på dagen, solaktivitet og årstid kunne dog påvirke forbindelsen, fordi ionosfærens egenskaber ændrer sig med solens stråling og jordens magnetfelt. Derfor kunne kontakt med Lyngby Radio nogle gange være vanskelig, især over Stillehavet.

Så selvom Lyngby Radio sendte dagligt, var det helt normalt, at man kun lejlighedsvis kunne modtage nyhedsavisen, især på lange sejlads over fjerne oceaner.



Når vi sejlede over Stillehavet, tusindvis af kilometer fra nærmeste land, kunne vi observere store fugle, der bevægede sig stille og majestætisk hen over bølgerne. Fuglen var en Vandrealbatros, kendt for sit enorme vingefang, der kan nå over tre meter. Vingerne bevægede sig næsten ikke; i stedet udnyttede fuglen vindens kræfter og gled lydløst over bølgetoppene i en teknik kaldet dynamisk svævning.



Albatrossen flyver én gang om året mod et fjernt landområde for at lægge sit ene æg.

Nogle gange kunne man se albatrossen dykke tæt mod vandet, næsten så vingespidsene rørte havet, før den igen steg op i en bred, rolig bue.

Der er en særlig ensomhed over en albatros midt i Stillehavet. Den kan tilbringe år på havet uden at røre land og følger vindbælterne på tværs af oceanet.