

## Min forelskelse til søs.

Hun hed Jetta, - og hun var rigtig dejlig. Efternavnet var Dan. Kælenavn OZFU. Omtrent alle andre kaldesignaler har jeg glemt, men OZFU står ridset ind i min hukommelse.

Ikke fordi, der udspillede sig noget særligt radiodrama, men fordi jeg denne ene gang i mit liv nærmede mig opfyldelsen af det gamle misundelses slogan ”Tag ud som turist, tag ud som gnist.” Flere måneder uden fødderne på landjorden, ganske vist, men det generede mig ikke. Derved blev man vel også så meget mere ét med skibet.



Hun var Danmarks første supertanker, og som sådan et præsentationsobjekt. Det havde rederiet Lauritzen sans for den gang. Og flot var hun med både midskibs- og agterbygning. Altså et rigtigt skib. En af rederiets mere påholdende inspektører skulle ved søsætningen have udtalt, at: ”den aptering har sgu kostet os en million for meget” (i 1962). Men han skulle heller ikke sejle med. Det var ikke et kammer, man blev installeret i som officer. Næh - det var en lejlighed med dagligstue, soveværelse og badeværelse. Sådan. Og det var ens eget alt sammen. Ganske uhørt dengang. Men det lod sig høre blandt os søfarende.

Med sine ca. 40.000 tons vil ordet "supertanker" nok påkalde sig et smil i dag, men den gang hed det sådan, når skibet skulle været stort nok til, at det kunne betale sig at sejle syd om Afrika efter crude (råolie.)

Det blev særdeles aktuelt i 1967 - fem år efter hendes søsætning, efter at Suez kanalen blev eftertrykkelig lukket af israelernes bombninger af området og sænkninger af et antal skibe, der kom til at ligge som en prop i flaskehalsen. Dertil udlægning af et stort antal miner.

Vi var fire, der troppede op i New York en kold og blæsende vinterdag i begyndelsen af 1969 og meldte os klar til tjeneste. Straks vi trådte ind i midterapteringen, omsluttedes vi af den lune atmosfære og hilstes velkommen af venlige mennesker.

Jeg skulle afløse Helge Rosenkilde, som var en flinker fyr og ordensmand til fingerspidserne. Alt lå til højre ret, regnskaberne var up to date, og kaffen duftede fra bestiklukafet.

Pragtfuld radiostation på størrelse med en dagligstue. Dertil hørende forkontor med egen indgang, så man ikke skulle have klienterne vadende ind i det allerhelligste. Alle apparaterne virkede. SÅDAN.

For fuldstændighedens skyld var der en ekstra radiostation i agterbygningen.

Knap så komplet, men med nødsender, modtager, nødbatteri og egen journal.

Det var dengang store skibe kunne have en tilbøjelighed til at brække midt over, når bølgerne udviste en bestemt kombination af afstand og højde. Så var det betryggende, at ligegyldigt hvor telegrafisten opholdt sig, var der en radiostation til rådighed. Rettidig omhu - selv uden Mærsk.

Gamle kaptajn Bertelsen var det nærmeste man kunne komme en ønskeskipper. Indbegrebet af ro og balance. Hjælpsom tillige med.

Officererne (med de sædvanlige par undtagelser) flinke og venlige.

Hvad havde jeg dog gjort? Det følte nærmest uvirkeligt!

Hvad kunne man andet end at blive forelsket i Jetta med sådan en start?

Så til søs, - d.v.s. af sted til Persergolfen (PG) og det dertil hørende gloende helvede. Men først i ro og mag ned gennem ækvarorialbæltet langs Afrikas vestkyst med det altid rolige vand og delfiner og marsvin pjattende omkring os. Vore 12 knob var lige deres nummer. De havde tid til både rotationer, plask og lange spring, samtidig med at de fulgte os ubesværet. Jeg har altid beundret den synkronisme, hvormed mødre og deres unger springer. Ungerne kaldes vistnok kalve. Efter min mening en fornærmende betegnelse for så elegante dyr.

På de flere uger lange ture var det ikke stressende med regnskaber, havnepapirer, skibsklub og bibliotek oven i radioarbejdet og vedligeholdelse af udstyret.

Ren kakao for nervesystemet.

Det skulle vise sig at blive fast rutefart: Nordatlanten – PG – Nordatlanten. Rutiner kan have nogle fascinerende egenskaber. På de repeterende ture faldt vi ind i et overordnet livsmønster, der i store træk forløb således: Langs Afrikas vestkyst for sydgående med delfiner og dejligt vejr, og hvor vi ladede op til anløbet i en eller anden PG-havn med den tilhørende hede, forøget irritabilitet, øget årvågenhed overfor den dødsens farlige lastning og øget vagtsomhed overfor de lange fingre, der var åh-så-fromme, idet dog fromheden var sat på permanent standby over for de vantro hunde.

Efter lastningen og passagen af Hormuz strædet rundede vi Afrikas Horn og kunne begynde at tørre sveden af og glæde os til Afrikas vestkyst for nordgående.

Først skulle vi dog igennem Mozambique strædet. Det var som regel fredeligt nok, men kunne ind imellem byde på nogle bastante slasketure, fremkaldt af de specielle dønninger, der kunne opstå mellem Madagaskar og Afrikas østkyst og som kom sideværts ind. Disse dønninger kan i sjældne tilfælde understøtte hinanden til en sådan højde, at de af og til har placeret skibe et godt stykke oppe ad et eller andet bjerg langs Mozambiques kyst. Med vore 40.000 tons underfutterne blev vi i vandet.

Så rundede vi Cape Agulhas (Kap Kød i Mørke), hvor vi næsten kunne række hånden ud og tage konkylier fra stranden.

Og så gik det opover til genopladning. Ækvator for nordgående. En herlig, næsten døsig, sejlads. Delfiner og marsvin om bagbord og en kølig øl på Monkey Island.

Ja, livet var faktisk værd at leve.

Det daglige arbejde skulle passes, javel, men afgangens efterveer var overstået og ankomstens forberedelser endnu ikke nødvendige. Med mine spredte arbejdstider, 4 x 2 timer, blev der fritid i både dag- og aftentimerne.

Så det var stråhat og kamera. Der manglede næsten kun en lysegrøn cocktail med en lille parasol i til at udgøre en turistreklame.

Så fulgte ragnarok med indklarering, pengeudbetalinger, af- og påmønstringer, losning, vækning om natten af frivagtens menige fulderikker, der ville have flere penge til flere bajere og flere damer. OK - de fleste af de menige var gode nok, men der var altid en eller to, der ikke kunne få ind i skallen, at Lauritzens skibe ikke lå inde med kontanter. Når de forudbestilte træpenge var udbetalt, var skibet tomt.

Så det var korte og forbitrede forhandlinger, under hvilke man blevet lovet både det ene og andet, som man dog ikke havde lyst til at modtage.

Og så gik det forfra igen med Afrikas vestkyst vinkende forude for sydgående.

Billedet er naturligvis, i hukommelsens blidt slørede skær, en anelse romantiseret. Der skete såmænd mangt og meget, der godt kunne spindes en ende over.

Og så sprang bomben. Telegram fra roderiet: Jetta Dan var blevet solgt til grækerne. SOLGT? TIL GRÆKERNE? Ja – til rederiet Papadakis, London. Slægtskab med Onassis. Så vi døbte det selvfølgelig Onassis.

Skulle en sådan skæbne overgå min Jetta?

Tjah - Vorherre er ikke ligefrem blødsøden i sin miskundhed. Eller var det misundelseshed?

Overleveringen skulle ske i PG - af alle forbandede steder. Skipper, telegrafist og andenmester skulle forblive om bord på købers første tur. Man havde ikke kunnet finde en telegrafist, så jeg skulle varetage radioarbejdet, men ingen regnskaber eller havnepapirer. Det ku' man vel lige overleve!

Ud over almindelig overlevering var det noget med vidner og forsikring i forbindelse med, at skibet skulle have en overhaling i dok, når vi nåede Liverpool. På Lauritzens regning. Hvis noget var sket undervejs, skulle vi kunne bevidne, hvad der var sket, og så skulle den reparation betales af det græske rederi.

Og det gjorde der faktisk.

Jeg skal lige indføje, at vi et par måneder forinden havde fået ny skipper. En nogenlunde OK fyr omend lidt kantet. En sjov blandingsnatur. Af ydre og i talemåde nærmest gadedrengeagtig, hvorfor han da også blev kaldt Gadedreng til efternavn, - når han ikke hørte det selv, forstås. Af indre det stik modsatte - nærmest embedsmandsagtig. Kendte alle rederiets cirkulærer og benyttede dem ved enhver lejlighed.

Vi havde så nogenlunde fundet hinanden efter et par skærmydsler.

Jetta havde åbenbart følt sin kommende skæbne trykke. I alt fald fattede hun hovedgeneratoren af, hvilket bevirkede, at også chiefen skulle forblive, indtil reparationen var fuldført med andenmester og den nye maskinbesætning som arbejdskraft.

Det var statoren, der var røget. Såklart. Skal man sabotere, kan man lige så godt gøre det ordentligt. Den nye blev sendt med luftpost hjemmefra, og jeg var glad for, at ikke jeg skulle betale frimærket. Den var så stor, at en mand næsten kunne stå oprejst indeni. Solidt stål og en masse kobberviklinger samt beslag og montagefødder.

På et tidspunkt kom chiefen op på radiostationen for at fortælle om sin nyeste oplevelse. Han havde lige mistet sit dejlige, og naturligvis hundedyre, kamera. Han havde pakket det i bunden af en pøs med lidt klude oveni, og nu havde den græske messemand tømt pøsen ud over siden.

Jeg blev helt kold indeni, så ham i øjnene og sagde med uskyldig mine: "Det var da et fantastisk sammentræf. Det var jo nøjagtig det samme, der skete for Dem i rederiet Torm." Orv, hvor så han forkert ud i ansigtet, da det gik op for ham, at han tidligere havde diverteret mig med den samme historie, blot flere år gammel.

Først ville jeg ikke sige noget til nogen, men besluttede så at betro mig til skipper, fordi han jo var rederiets mand og ville høre om det, hvis chiefen fremturede i rederiet. Jeg hørte dog ikke mere til historien.

En græsk messemand tjente maksimum det halve af en dansk messemands løn, der i forvejen var nær sultegrænsen på grund af messefolkenes elendige foreningsforhold.

Anklaget af en dansk officer, ville han automatisk være blevet kendt skyldig og dømt til erstatning uden videre efterforskning. Det ville have taget ham år at betale af på den gæld. Og så ville "Onassis" have haft endnu en gældsfangetil slave for sig.

Nå, men generatoren blev repareret, og chiefen rejste hjem.

Vi spiste alle i kaptajnsmessen, så vi døde ikke af sult. Lammekød, spaghetti og tomatsovs. Dag ud og dag ind. Det smagte såmænd ikke dårligt, men var vist heller ikke særlig sundt i det lange løb.

Halvdelen af den græske besætning havde ikke sejlet med tanker før, og den resterende halvdel havde ikke sejlet overhovedet. Om ikke andet garanterede det en spændende sejlads.

Og det fik vi.

Der gik 3 uger, før de turde sparke hende i gang. Heden var ulidelig. Vi tre danskere drak et par kolde øl i ny og næ og fik manganen en sludder sammen. Vi var jo nærmest passagerer. Andenmester var rystet over kvaliteten af maskinmandskabet. En aften fortalte han, hvordan han en hel eftermiddag havde gennemgået aircondition-systemet med den nye chief. Da han troede, han var kommet godt igennem, sagde chiefen, at han godt forstod det alt sammen, men han kunne nu godt lide at vide, hvorfor der blev koldt i den varmeveksler, hvor den konditionerede luft passerede igennem.

Skipper sagde: "Hvorfor i alverden gider De overhovedet gøre Dem den ulejlighed? Onassis vil alligevel aldrig tillade den aircondition at køre, når vi danskere er mønstret af. Det koster jo penge, og mandskabets velfærd er ham en by i Rusland."

Det var en sandhed uden modifikationer.

Vi andre havde nu heller ikke for høje tanker om kvalifikationerne hos dæksbesætningen.

Da vi endelig kom i gang, fik lastet og dampede af sted, oplevede vi flere gange, at der hen over dækket hang et fedt lag gas og flimrede i solen.

Det hindrede dog ikke den græske skipper i at kaste en kødkrog efter sin førstestyrmand, der gik nede på dækket og havde svært ved at høre, hvad skipperen stod oppe på broen og galede op om. Krogen hoppede lystigt hen over dækket og trak en herlig hale af gnister efter sig. Man følte en ubændig trang til at springe over bord - men på den anden side – et hajgab er vel ikke meget mere at foretrække end en eksploderende tanker.

Jeg spurgte naivt, hvordan det dog gik til, at der lå en kødkrog fra fryserummet agter og flød på broen midtskibs. Det var der ingen, der fandt noget mærkeligt i. Det var mig, der var mærkelig, fordi jeg fandt det mærkeligt.

I sandhed hver sine skikke.

En af de ting, der gjorde ondt, var når jeg passerede gennem kabyssen om aftenen. Det gjorde jeg tit førhen, hvis vejret var dårligt, og jeg skulle over og sludre med min gode ven, kokken. Alt var dengang rent og tørt om aftenen. Altid. Nu var der vådt og fedtet på dørken, og man skulle passe på ikke at glide. Opvaskevand lå og vuggede i stålvaske, og der hang en fedtet odør over hele området.

En nat blev der, heldigvis kortvarigt, lukket en heftig koncentration af naftadampe ind i min aptering gennem ventilationen, så jeg måtte flygte op på Monkey Island. Ingen var at se, og mine kolleger havde intet bemærket, viste det sig dagen efter. De følte sig godt nok lidt tunge i hovedet.

En eller anden havde sandsynligvis drejet på en ventil et eller andet sted uden at vide, hvad han gjorde. Det kneb i det hele taget med at vide, hvilke ventiler, der skulle drejes og hvilke, der ikke måtte. Det var nok også det, der var forklaringen på gasflimmeret på dækket af og til.

Ned gennem Mozambiquestrædet viste det sig, at bagbords anker ikke var blevet surret, og det hang nu og dundrede ind i siden af skibet, uden at man kunne få styr på det, før vi kom i roligere vand. Her kunne vore vidneudsagn være brugt, men den græske kaptajn vedgik uden vrøvl. Sandsynligvis fordi vi var med som vidner.

Det var med nogen lettelse, vi anløb Liverpool. Skipper og jeg skulle blive til næste dag, før vi kunne rejse hjem. Hen under skumringen så jeg den græske andenstyrmand luske rundt på dækket med et luftgevær, som vi ellers, under det danske regie, holdt strikt under lås. Adspurgt svarede han, at han havde set en fugl på dækket et sted. En fugl?? Jamen hvad har fuglen da gjort? Ingenting, men jagten er jo en sport. Hm - tjah! En sport at løbe rundt med et gevær med

metalhagl på et metaldæk fyldt med rør og beslag, der kunne rikochettere et projektil i alle retninger på en fuldlastet tanker, for at dræbe en stakkels fugl? Jeg ønskede ikke at blive målet for et af hans hagl, så jeg sagde ikke mere, men tænkte: "Ja, lad os dog få tyndet ud i disse enorme fugleflokke." Jeg havde ikke på noget tidspunkt set så meget som skyggen af en fugl, hverken siddende eller flyvende i den Liverpoolske betonørken, vi lå i.

Misforstå mig ikke. Grækerne var alle sammen flinke fyre, men jeg måtte indse, at de i tankesæt og temperament var helt anderledes end vi danskere. Nogle mennesker synes at mene, at det er ganske charmerende, men jeg gad vide, om de nogensinde har prøvet at lægge deres liv i hænderne på charmetroldene! Vi begyndte også at ane, hvorfor langt hovedparten af de tankere, der røg i luften, var grækere.

Om aftenen gik skipper og jeg en tur op i byen uden slette hensigter af nogen art. Vi skulle lige mærke landjorden igen og se nogle huse og landkrabber. Det var lige på den tid, hvor lårkort var overgået til superlårkort (også kaldet hulkort,) og topløs servering blev mode i England, der, pudsigt nok for et stokkonservativt land, førte ubetinget an i begge dele. Der kan altså ikke have været meget klud tilbage på midten af de servitricer, der gik med på begge trends.

Skiltene med "Topless Serving" hang i mange af pubbernes vinduer. Det skulle vi da lige kigge lidt på. Men heller ikke mere. Vi gik ind et sted, der ikke så alt for knejpeagtigt ud. Vi var trods alt officerer. Mod forventning blev vi ikke skuffede. En nydelig servitrice, klædt i tækkelige slacks for neden, helt bar foroven og med særdeles velformede babser, tog imod vores bestilling og kom lidt efter med to øl i pænt høje glas. Idet hun lænede sig frem med bakken, dinglede attributterne faretruende nær overkanten af glassene. Med et glimt i øjet sagde skipper på rent dansk: "Ta' li'e og hiv den pat' op af mit øl, hva'!" Hun smilede forekommende, rettede sig op, satte glassene og gik uden kommentarer.

På vejen ned til skibet funderede vi over, om hun mon var dansker, siden hun tilsyneladende forstod vitsen. Skipper mente, det meget vel kunne være tilfældet. Danske piger har også lyst til at vise babser en gang imellem, og her var det jo fuldt lovligt. Oven i købet tjente de sikkert en ekstra skilling på det. Det tilstedelige i dette var diskutabelt i Danmark på det tidspunkt.

Det vemod, jeg egentlig skulle have følt ved afskeden med Jetta, var ikke så stort som berettiget, idet det var blandet med lettelsen over et overstået kapitel, som nok havde været interessant, men som vi dog ikke havde været ubetinget henrykte for.

Hun kom til at hedde Vincencia/5LGF. Jeg så eller hørte aldrig noget til hende senere.

Var det med behersket vemod, jeg tog afsked med Jetta, var det med så meget større, jeg senere kom til at mindes hende.

Efter et par år i reeferfarten, stadig JL, knap så magelige men til gengæld ganske oplevelsesrige, må jeg åbenbart have fået et anfald af sindsforvirring, for jeg fik lyst til at prøve et andet rederi og andre skibe.

Jeg mønstrede på et værft i udlandet på en rustbunke, der efterhånden i snavs og larm forvandlede sig til et røvkedeligt stålskelet, som man kaldte en tanker, og som blev malet i nuancerne grå, gråt og gråttede.

Kamre og messer blev ikke malede, - de var i forvejen grå.

Det var lige før, man selv følte sig malet - grå helt ind i sjælen.

Gik derefter ind i svedekassefarten i Caribiens fugtigvarme klima med skjorten konstant fastklæbet til kroppen. Susede ind og ud af diverse ø-havne med fuldt papirmenageri hver gang, fordi både toldere og farisæere skulle have noget at pakke bestikkelsen ind i. Skrivemaskinen kunne tage max. 4 kopier ad gangen, hvilket rimede pragtfuldt med 17 kopier af alting.

Da var det, vemodet kom. Gang på gang greb jeg mig selv i at dagdrømme om et rødt skib med cremefarvede bygninger og en aptering, der mindede om firstjernede hotelværelser.

Og om en ufattelig magssejlads langs Afrikas vestkyst med delfiner, marsvin, stråhat og en kold øl.

## **Shangri La**

Bent Hansen (2589)