

Åttende episode av Einars erindringer.

Motortankeren M/T Beau.

I det mannen bak rorkulten nærmer seg skipssiden, slår han revers, og bakker inn og legger bi ved en flytebrygge - en firkantet trekonstruksjon der det er festet en jernleider som går opp til rekka. En uniformert person står nede på den provisoriske brygga, klar til å ta imot oss. Med et vennlig nikk og hånden til luen, tar han velvillig hånd om våre pakksekker. Straks etter står vi ombord i M/T Beau, som er navnet på tankbåten som skal bli vårt neste oppholdssted fremover. Den hjelpsomme mannen, som for øvrig viser seg å være 3. styrmann, kan fortelle at det er hans oppgave å ta imot og rettledede mannskap som mønstrer på, spesielt førstereisgutter, som kanskje trenger litt ekstra oppfølging til å begynne med. Vel ombord geleider han oss i første omgang ned til kabysa - skipets kjøkken, der det allerede sitter et par matroser som har kommet før oss. Her er begge kokkene i full sving med å lage til et fortreffelig måltid, en porsjon ekte sjømannskost - egg og bacon med brune bønner, samt ditto drikke. Samtidig som kokkene serverer den lekke retten, ønsker de oss hjertelig velkommen ombord.

Matrosene, som viser seg å være noen joviale karer, slår av en liten passiar med oss, mens vi venter på at den samme styrmannen skal komme tilbake. I det han forlot oss, ga han beskjed om at han kom tilbake om en times tid for å ta oss med på omvisning, en fast prosedyre for alle som mønstrer på, ble vi fortalt. Mens vi spaserer forover, fisker han opp en håndbok og begynner så å lekse opp følgende leksjon om båtens historikk: - M/t Beau, som er båtens navn, med kallesignal LJXF, har hjemmehavn i Moss. Den ble bygget ved Kockums Mekaniska Verkstads AB, Malmö. Bruttotonnasje er på 9475 og Nettotonnasje på 5563. Dødvekt (D.d.v.) er 15020. Maskin/motortype M.A.N. som har en ytelse på BHK 4500. Dimensjoner. Lengde: 523,4'. Bredde 63,1'. Dypgående: 25,5'. Motoren er bygget av Kockums Mekaniska Verkstads AB, Malmö.

Videre kan han fortelle at båten går i fast fraktefart fra Malmö til Caribien, til området i øygruppen De Små Antiller, som ligger utenfor Venezuela, og anløper fortrinnsvis øyene Curacao og Aruba. Etter å ha avgitt opplysninger om båtens data, transportleia over Atlanterhavet, samt de forskjellige destinasjonssteder i øygruppen, følger styrmannen oss til vår tilviste lugar, en 2-manns lugar som

ligger helt akter, med over- og underkøye, to sammenleggbare stoler, samt et lite fastboltet bord. Den lille lugaren ligger på babord side, ut mot skipssiden. Oppe på skottet, i mannshøyde, er det montert et såkalt køye - et lite rundt "vindu" som kan åpnes - slik at det er mulig å få inn litt frisk luft, som det sikkert vil bli behov for når vi kommer inn i varmere farvann. Vår venn styrmannen forlater oss her, og sier at vi står fritt for å rusle litt omkring på egen hånd, noe som vi benytter anledningen til.

En skikkelig dusj i vaskerommet kvikker opp. Deretter en liten spasertur opp til bakken, der vi står en stund ved rekka og betrakter den livlige trafikken ute på redan. Inne på land er sjauerne i full sving med å losse en frakteskute, en kan faktisk høre den skjærende lyden fra vinsjene der vi står. Snart etter rusler vi ned til lugaren, for å slappe litt av etter en anstrengende dag. Da det lir utpå kvelden kommer 2-kokken med rykende varm kakao samt ditto kaffebrød, en tjeneste vi setter stor pris på. Kvelden siger på etter hvert. Aktiviteten om bord stilner. Bare de to på vakt, går sine faste runder. Snart er det tid for å slenge seg ned på køya. I morgen venter en ny dag.

Cigarillos og svart kaffe.

Tidlig neste morgen stikker den samme hjelpsomme kokken hode gjennom døra, nikker og sier fra at vi kan skaffe i messa, sammen med resten av mannskapet, straks vi er klare. Mens vi skaffer får vi, via intercomen, beskjed om å møte opp hos Kapteinen om en times tid. Vår venn kokken veileder oss over stormbroen til et overbygg som ligger midtskips, og forklarer oss at offisers-staben holder til der oppe. Vakthavende offiser hilser med hånden til luebremmen, og følger oss deretter til Kapteinenes lugar. Da vi er vel innenfor den massive eikdøren, reiser en eldre, gråhåret mann seg - ikledd en hvit skjorte med fire-stripes epåletter på skulderklaffene - opp fra en dyp lenestol med et kaffekrus, presenterer seg, slår ut med hånden mot en flott hjørnesofa i svart skinn, og ber oss sitte ned. På det blankpolerte salongbordet i mahogni, står det en kaffekanne, to krus og en eske cigarillos. Mens vi tenner hver vår cigarillo og nipper til den kruttsterke skipskaffen, studerer Skipssjefen våre papirer, før han til slutt påfører dokumentene signatur og stempel. Han forklarer at vi som har Skoleskipets attester å vise til, vil rykke opp en grad. Automatisk. Det vil si at Ernst, som har valgt kokkefaget, kan rykke

opp fra salonggutt til 3-kokk, mens undertegnede kan rykke opp fra dekksgutt til jungmann, en merknad som Kapteinen fører inn i mønstrings-boka. Opprykket, som er en gledelig overraskelse, betyr noen ekstra slanter. Videre kan han fortelle at arbeidsoppgaver vil bli tildelt ved at Ernst melder seg for Stuertten, og underskrevne til en av Styrmennene. Under samtalen blir vi forklart gangen i den forestående lossingen, samt det påfølgende etterarbeidet med rensing av tankene før båten kan kaste loss. Deretter tar Kapteinen fram et gedigent draft som viser skipsleia vi skal følge over Atlanterhavet. I det Kapteinen lar pekefingeren gli langs reiseruta vi skal følge over til Caribien, legger jeg merke til at vi kommer til å passere ganske nær Azorene, en vulkansk, portugisisk øygruppe på 9 øyer i Atlanterhavet, med en avstand på ca. 3900 km fra den Nordamerikanske østkyst. Etter å ha fått et midlertidig innblikk i hvordan det hele fungerer når det gjelder lossingen, bryter vi opp og takker for oss - med cigarillos-esken av fineste mahognitre under armen, en velkomstgave som kommer godt med.

Går til kai for lossing.

Vi blir liggende på redan hele tre dager før det omsider blir ledig plass ved dypvannskaia, som er oppmudret tilstrekkelig til at dyptgående skip kan legge til. Båter som ikke stikker så dypt, blir beordret til en annen brygge på havna. Lasten som M/t Beau fører denne gang er olje, lastet i Curacao, en av øyene som ligger i Greater Antilles - gruppen i Caribien. Så snart båten har lagt til kai, og fortøyningstrossene forsvarlig sløyfebelagt over pullertene, setter sjauvegjengen i gang med å legge ut tykke slanger og koble disse til en pumpe-anordning. Under dette forberedende arbeidet, slår jeg lag med den ene av matrosene, da jeg nærer et ønske om å lære hvordan man legger ut og kobler til slanger. Like godt å få et innblikk i fremgangsmåten først som sist. Allerede neste gang vi skal losse her, kan det bli min tur. Så vidt jeg forsto min læremester matrosen, frakter tankbåten fortrinnsvis olje, eller når behovet tilsier det, også bensin. Videre kan han fortelle at etter lossing må tankene rengjøres, en stri tørn der de må bruke gassmaske, ha på spesielle sko, og ikke bære noen metallgjenstander på seg. Så her gjelder det å ta alle forsiktighetsregler, særlig når en lossar bensin. En liten gnist kan forårsake en stor eksplosjon, med uante konsekvenser. En nokså

ufyselig og til dels farlig jobb som også jeg kan regne med å bli beordret til når jeg rykker opp til lettmatros, kan han fortelle, mens han skynder seg og legger til - kanskje for ikke å ta motet helt fra en stakkar - at sjauing i tankene betales med dobbelt av vanlig lønn pluss et ekstra "smusstillegg". Noe som høres bra ut. - Det er godt å ha litt å rutte med når en skal gå i land på en av øyene i det Caribiske hav, legger han til med et lurt smil.

Rusthakke og malerpøs.

Etter å ha fått undervisning i slangetilkobling, samt hvordan oljetrykket reguleres, blir min første ordinære arbeidsoppgave å spyle dekket, en ikke så rent liten jobb det heller, da dørken stedvis er tilsølt med oljespill, og skipets totale lengde er hele 523 fot. Det er en forholdsvis grei jobb, da en får være ute i frisk luft, samtidig som en kan gløtte mot den hektiske aktiviteten som foregår både i land og på havna. Mens matrosene er fullt opptatt med sjauingen, blir neste oppgave å farte rundt med rusthakke og malerpøs. Det er utrolig hvor godt rusten setter seg fast på utsatte steder der saltvann har trengt inn. Det samme problemet hadde vi også på Skoleskipet, men i mindre skala, da seilskip hovedsakelig består av mer treverk enn en moderne tankbåt. Så snart den noe kjedsommelige rusthakkingen er over, men bare for en stakket stund, skal partiene males med to strøk, en jobb som kan betegnes som et slags sisyfos-arbeide en aldri blir ferdig med. Så foreløpig har jeg nok å gjøre. Det er blitt meg forklart at det meste av malerarbeidet bør utføres mens båten ligger i havn, fordi denne jobben er svært væravhengig, og dermed vanskeligere å utføre til på turen over Atlanterhavet, et lunefullt hav der turbulenser ofte oppstår når kalde og varme luftstrømmer tørner sammen, med høye bølger og sjørokk som resultat. Under arbeidet på dekk kommer jeg i kontakt med mange velmenende matroser som rettleder og besvarer ting jeg lurer på. Ytterligere bedre kjennskap får vi til hverandre under skaffe-tiden i mannskapsmessa, der jeg får svar på spørsmål angående dagens gjøremål, samt at den sosiale kontakten utvides ytterligere. Når det gjelder Ernst, min venn fra Skoleskipet, ser jeg ikke så mye til han på dagtid, da han for det meste holder til midtskips, der han arbeider som servitør i offisersmessa. Men i og med at vi "camperer" i samme lugar, treffes vi ved arbeidsslutt, da vi begge går dagtid.

Ny episode neste søndag.